

Una vez contrastados los datos por el promotor, éste considera que se podría hacer una ampliación de 46,7 has, las cuales corresponderían a los términos municipales de Peralta de Alcofea (El Tormillo) y Sariñera (La Masadera). No pudiéndose aplicar a las parcelas dentro del Barranco de la Clamor, por su dificultad orográfica. También se solicita la inclusión de las parcelas ubicadas en las dos mesetas al Este y al Oeste del Perímetro de la Zona regable, lo cual es considerado como inabordable dentro de las infraestructuras del Cinca en la situación actual.

En definitiva, después de ser consideradas las alegaciones, se realizará una ampliación de 46,7 hectáreas, sobre el proyecto original, lo que supone una superficie total transformable en regadío de 1.495,7 has.

6. Especificaciones para el seguimiento

El Estudio incluye un Programa de Vigilancia Ambiental sobre el control y seguimiento de los siguientes factores ambientales: Aforos de caudales, vertido de sajes, calidad de las aguas, consumo de agua de riego, calidad del agua de riego, contaminación del suelo, salinización del suelo, erosión, formaciones vegetales, especies vegetales autóctonas, especies vegetales alóctonas, avifauna, daños sobre la fauna, fauna alóctona, ruinas aisladas, condiciones de riego, condiciones de drenaje, puesta en riego, cultivos, actividades, evolución del sector agrario, desarrollo socioeconómico, sensibilización ambiental, formación tecnológica, conservación del patrimonio histórico cultural.

7. Conclusión

Analizada la documentación del expediente la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del «Plan Coordinado de obras de la 2.ª parte, 2.ª fase de la zona regable del Canal del Cinca (Huesca), Sector XX-bis «El Tormillo», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a la Confederación Hidrográfica del Ebro para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 13 de febrero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4575 *RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el «anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: La Roda-Alicante», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: La Roda-Alicante», se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 «Otros proyectos: cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de

ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de agosto de 2005 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos con el objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 9 de enero de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió información complementaria a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en la que se analiza con más detalle las actuaciones que potencialmente podrían afectar a espacios incluidos en la Red Natura 2000 y se establecen las correspondientes medidas correctoras y protectoras.

El anteproyecto objeto de la presente resolución completa actuaciones encaminadas a la mejora de las condiciones de seguridad vial de la autovía y al cumplimiento de la normativa aprobada en los últimos años en cuanto a trazado, sistema de contención de vehículos, señalización, etc., con el fin de equiparar la A-31, en el tramo indicado, a los niveles de seguridad y servicio de las autopistas y autovías más modernas. Asimismo, contempla actuaciones de conservación ordinaria y extraordinaria. La longitud del tramo de estudio es aproximadamente de 136 kilómetros. No obstante, las actuaciones están previstas únicamente entre distintos puntos kilométricos, no afectando a la totalidad del tramo.

Las actuaciones asumidas en el Anteproyecto se refieren, en líneas generales, a mejoras sobre la autovía actual, que sintéticamente se tipifican en:

Actuaciones de adecuación de equipamientos, que se evalúan a partir de los inventarios realizados, señalando en el Anteproyecto los elementos que no cumplen la normativa actual y que por tanto deben ser modificados, denominados en el Anteproyecto como Carencias: barreras de seguridad, elementos del sistema SOS, pasos de mediana, adaptación de señalización, etc. Se trata de actuaciones con una escasa incidencia sobre el medio.

Actuaciones de reforma y mejora, suponen intervenciones más importantes, tales como construir una variante del trazado actual en planta o alzado, o modificar y reordenar los accesos a la autovía. Son las actuaciones de mayor incidencia sobre el medio.

Por último, Actividades de conservación son independientes a la realización de reformas en la carretera, y se ha considerado en el Anteproyecto la valoración de estas medidas en el periodo de los próximos 20 años, realizándose un estudio específico de los firmes de la autovía, actuaciones por grupos de conservación integral, y en las obras de fábrica de la autovía. El carácter de estas actuaciones, asociadas a las labores de conservación, mantenimiento y explotación de la vía, justifica el que se excluyan de la consulta ambiental.

Por otro lado, deben considerarse las necesarias actuaciones asociadas a la ejecución de estas actuaciones sobre el viario actual, que conllevarán la ocupación de superficies adicionales como pueden ser los préstamos de nueva apertura.

Dichas actuaciones se enmarcan en la autovía A-31, en el tramo comprendido entre el p. k. 29,800, límite provincial Cuenca-Albacete, y el p. k. 165,600, provincia de Alicante.

Los aspectos ambientales más importantes reseñados en el documento ambiental presentado por el promotor, son los que se relacionan a continuación. Los criterios de selección adoptados en dicho documento atienden a dos factores: superficies de nueva ocupación (tramos de nuevo trazado con longitud mayor a 1 km. y volúmenes totales de movimiento de tierra por encima de 200.000 m³), y aspectos medioambientales inventariados en el entorno (hábitats inventariados, vegetación, espacios protegidos o catalogados, etc.).

La relación de tramos en los que se dan alguna de estas dos circunstancias es la que se sintetiza a continuación, indicando entre paréntesis los pp. kk. correspondientes a la progresiva de la antigua designación de la vía:

Pp. kk. 40+800-50+300. Se destaca por superar los 200.000 m³ de volumen total de excavación y relleno. No obstante, la actuación se define sobre la banda de dominio público y caminos de servicio de la actual autovía, no implicando apenas ocupaciones adicionales por la misma, situándose además en un entorno sin condicionantes ambientales. En esta actuación se intercepta una vía pecuaria, en concreto una Colada, con cruce de la vía actual mediante una estructura.

Pp. kk. 99,000-99,800. Este tramo se aproxima a la ZEPA Área Esteparia del Este de Albacete, si bien, la única actuación asumida en el Anteproyecto en este tramo se refiere a la elevación de rasante en calzada derecha, sin salir del límite del dominio público, estando actualmente desarrollada en el correspondiente Proyecto de Construcción. No se plan-

tean por lo tanto nuevas actuaciones en el anteproyecto en el tramo más cercano a este espacio.

Pp. kk. 124,400-126,600. Se menciona por extralimitar los 200.000 m³ de volumen total de excavación y relleno, así como por suponer una ocupación adicional por nuevo trazado de 1,1 km. Aunque no afecta a este tipo de formaciones, la actuación se ubica relativamente próxima a hábitats no prioritarios, definidos en ambos lados de la autovía en un tramo posterior. Se cruza en este tramo una vía pecuaria, la Cañada Real de Andalucía a Valencia, en el término municipal de Bonete. Por otro lado, este tramo coincide con la IBA indicada en el punto siguiente.

La anterior actuación, así como el resto de las previstas en el tramo entre los pp. kk. 124,400-144,300, coinciden con el único espacio inventariado interceptado: la IBA Pétrola-Almansa-Yecla, previéndose no obstante una mínima repercusión, en este tramo.

En el p. k. 128,600. Se localizan hábitats inventariados a ambos lados de la carretera actual si bien, las actuaciones no se adentran en la ladera con matorral.

En el p. k. 133,700. Se localiza hábitat prioritario definido al sur de la carretera actual, comprobándose sobre la foto aérea la aparente existencia del mismo tipo de formación vegetal hacia el norte de la misma.

En los pp. kk. 137,600-139,700. Actuación con tramo de nuevo trazado de más de 1 km de longitud, que merece destacarse por su proximidad a valores catalogados, de modo que al sur de la carretera actual se define un hábitat inventariado, planteándose aquí un camino de servicio que coincide con la ocupación del existente, por lo que, considerando las precauciones durante las obras, no deberá verse afectada la zona colindante. Por otro lado, en lo relativo a cauces, se cruza en este tramo el arroyo Cañada Cerbaleda, así como el cauce situado en el p. k. 139,000, debiendo prever barreras de contención para escorrentías como medidas de protección durante las obras (barreras de sedimentos).

Adicionalmente a los dos cruces de vías pecuarias citados en los epígrafes anteriores, se interceptan otras tres vías en las siguientes actuaciones: pp. kk. 36,700-39,300, cruce de una serie de vías pecuarias del término de la Roda, p. k. 73,500, cruce del Cordel de Albacete, p. k. 76,300, con cruce de la Vereda de Albacete, y, por último, en el término municipal de Almansa, en el que se prevén una serie de actuaciones entre los pp. kk. 132,500-146,000, se pueden ver afectadas dos vías pecuarias, Vereda del Novalejo y Colada de Belflor.

La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental remitió el citado documento ambiental a diferentes instituciones, al objeto de realizar el trámite de consultas previas, recibiendo las sugerencias ambientales que se relacionan:

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla-La Mancha comunica que las actuaciones a lo largo de la autovía A-31, no supone un agravamiento de la situación sobre el medio. La concentración de proyectos puede ser beneficiosa dado que el área se encuentra ocupada por la infraestructura existente. La utilización de los recursos naturales consiste en la ocupación del suelo ocasionada por la remodelación de enlaces y accesos, así como de las variaciones de trazado que se producen tanto en el alzado como en planta. Otro tipo de utilización consiste en los áridos procedentes de préstamos que deberán extraerse de una cantera autorizada; en caso contrario, deberá estudiarse la necesidad o no de sometimiento de dicho préstamo de forma individual, al procedimiento reglado de Evaluación Ambiental. La generación de residuos consiste en la producción de estériles procedentes de desmontes, así como de materiales derivados de las obras, deberán ser eliminados mediante depósitos en vertederos autorizados. En caso contrario deberá someterse dicho vertedero al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, de forma individual.

Asimismo, se podrán generar residuos procedentes de las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. Para ello se deberá evitar vertido de ningún tipo, y los aceites, grasas y basuras generados se adecuarán a lo establecido en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

En cuanto a la contaminación en la fase de construcción, se producirá por el movimiento de tierras y el transporte de materiales, así como los gases y partículas provocadas por la maquinaria. Se mitigarán estas afecciones con el mantenimiento y revisiones periódicas de la maquinaria. Se incrementará el nivel sonoro provocado por la maquinaria para la ejecución de la obra, pero se considera una situación temporal mientras duren las obras.

El cauce del arroyo Cañada Cerbalera y el arroyo ubicado en torno al p. k. 579, necesitan la colocación de barreras de sedimentos para retener la sedimentación excesiva antes de que el agua pase a las vías de drenaje, reduciendo la energía erosiva de las aguas de escorrentía. El riesgo de accidentes que puedan comprometer el medio ambiente, considerando las sustancias y tecnologías empleadas, se minimizarán adoptando las medidas de seguridad propias de los acondicionamientos de carretera. Las actuaciones que propone el anteproyecto se centran en la red viaria ya existente, aunque en determinados puntos se ocuparán suelos claramente dominados por cultivos agrícolas y zonas abandonadas con erial,

excepto determinados cerros situados al final del tramo, en los que se implanta una cubierta arbustiva. Estas últimas, se corresponden con la presencia de la asociación *Rhamno Lycioidis-Juniperetum phoeniceae* (pp. kk. 577+600 y 579+700), considerada hábitat natural de importancia comunitaria. Además, otras actuaciones se encuentran conlindando con la ZEPA ES0000153 (pp. kk. 558+000 y 564+500), denominada «Área Esteparia del Este de Albacete», por lo que se deberá realizar un cronograma de actuaciones concurrente en este tramo, para fijarlos fuera de la época de apareamiento y cría, que se desarrolla entre los meses de febrero a agosto.

Se jalonará la obra e instalaciones auxiliares para evitar la afección sobre hábitats de protección especial. La destrucción o alteración de hábitats comunitarios, así como la eliminación de pies arbóreos o arbustivos de vegetación natural precisará autorización previa de la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete.

El Ayuntamiento de Almansa (Albacete) considera que las obras proyectadas son básicamente de mejoras del trazado de la actual autovía, lo que minimizará la repercusión ambiental de las mismas. Considera que en el p. k. 133+700 se producirá un movimiento de tierras de 39.000 m³, lindando el tramo por su lado sur con el hábitat no prioritario 5210 *Rhamno Lycioides-Quercetum cocciferae* (Directiva 92/43/CEE).

El tramo 137+600 a 139+700, prevé un volumen de movimiento de tierras de 185.300 m³, puede afectar por el lado sur, el hábitat prioritario 9561 *Rhamno Lycioidis-Juniperetum phoeniceae* (Directiva 92/43/CEE). De forma al inicio de las obras deberán presentar, en los casos que existe afección a estas series de vegetación y a especies aisladas, la correspondiente autorización de la Consejería de Medio Ambiente, para las operaciones de descuaje, poda y eliminación de especies arbustivas y arbóreas que se puedan ver afectadas.

Se obtendrá la correspondiente autorización de ocupación de Vía Pecuaria (si se prevé la afección de la Vereda del Noalejo y Colada de Belflor), a la ejecución de las obras se deberá plantear solución a la gestión de residuos que se puedan producir, tanto por la maquinaria y personal que intervengan en las obras.

El Ayuntamiento de La Roda (Albacete) informa que el proyecto deberá hacer especial incidencia en la gestión de los residuos procedentes de la construcción, así como la procedencia de los préstamos realizados para su ejecución. Realizará un estudio sobre posibles incidencias de ruidos y contaminación atmosférica sobre el casco urbano. Indicará el método de gestión de los residuos industriales durante la fase de explotación. Indicará la influencia sobre la fauna de las modificaciones del trazado.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, las actuaciones están previstas únicamente entre distintos puntos kilométricos no afectando a la totalidad del tramo y no suponen la duplicación de calzada. La utilización de recursos naturales, debida principalmente a la necesidad de considerables volúmenes de tierra y utilización de préstamos, se realizará sobre canteras ya existentes y autorizadas. No se prevé un aumento significativo en la generación de residuos. Está previsto que todos los materiales extraídos durante la ejecución de las obras sean llevados a vertedero autorizado. En el caso de que debido al volumen de dichos vertidos, sea necesario abrir nuevos vertederos éstos se localizarán en terrenos cuya afección ambiental sea mínima y en ningún caso cercanos a cauces de ríos o arroyos, zonas que pertenezcan a espacios incluidos en la Red Natura 2000 o hábitats de interés recogidos en la Directiva 92/43/CEE.

Respecto a la ubicación de las actuaciones proyectadas, la mayoría de ellas se sitúan sobre el trazado actual de la autovía, dentro de su dominio público por lo que no se producirá un cambio significativo en los usos del suelo. Estas actuaciones no poseen implicaciones o por movimientos de tierras o por construcción de nuevas estructuras viales, cruces de cauces u otras que puedan implicar incremento previsible de ruidos en núcleos urbanos.

Respecto a las características del potencial impacto, las principales afecciones negativas se producirán durante la fase de obras como consecuencia del movimiento de tierras, emisión de ruidos y gases procedentes de la maquinaria, ocupación del suelo fuera del dominio público, posibilidad de vertidos en cauces públicos y afección a vegetación y fauna. No obstante, estas afecciones serán mitigadas con la ejecución de las medidas correctoras y protectoras propuestas por el promotor, entre las que están incluidas las sugeridas por los diferentes organismos que han contestado a la consulta realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental: minimización de partículas de polvo, control de emisión de gases por combustión, minimización de la superficie afectada mediante jalonamiento de las áreas de ocupación estricta del trazado, medidas para la conservación del suelo y tierra vegetal, medidas para la protección de la calidad de las aguas, tratamiento y gestión de residuos, plantaciones en lugares de especial importancia para la fauna, cerra-

miento de la vía, adecuación y diseño de determinados elementos constructivos como pasos de fauna, instalación de lucernas en las medianas y medidas para la protección del patrimonio arqueológico y de la permeabilidad territorial. El promotor propone, además, la revegetación e integración paisajística de las zonas afectadas por la traza y, dentro de las operaciones previas, incluye la demolición de tramos de caminos y carreteras innecesarios, así como el perfilado de huecos de préstamos, área de instalaciones auxiliares y enlaces.

En relación a la contaminación sonora, el promotor adoptará medidas para minimizar el ruido, como por ejemplo: la utilización de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico y revisión periódica de los silenciadores de motores. Asimismo, la limitación de las actividades más ruidosas durante el periodo nocturno.

No existen afecciones directas a especies protegidas dadas las distancias a las que se encuentra la zona de la obra. Según la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, en la zona colindante a la ZEPA ES0000153 «Área esteparia del Este de Albacete», se deberá realizar un cronograma de actuaciones concurrente en este tramo, para fijarlos fuera de la época de apareamiento y cría, que se desarrolla entre los meses de febrero y agosto. Según la documentación no existe afección a elementos del patrimonio histórico. El promotor plantea un análisis de los elementos patrimoniales que pudieran verse afectados y la adopción de medidas de protección que contemplan al menos la supervisión arqueológica de las zonas de mayores movimientos de tierras.

Por otro lado, durante las obras, el promotor propone llevar a cabo un Plan de Gestión de Residuos que asegure la protección, tanto del sistema hídrico como edáfico.

Por lo tanto, una vez expuesto todo lo anterior, se considera que el potencial impacto se puede considerar compatible con el medio.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: La Roda-Alicante».

Madrid, 14 de febrero de 2006.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4576

RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de modernización del riego en la comunidad de regantes de Tramaced (Huesca), promovido por la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Nordeste.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Modernización del riego en la Comunidad de Regantes de Tramaced (Huesca)» se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 1 del anexo II del Real Decreto Legislativo.

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 27 de abril de 2005, la documentación relativa al proyecto remitida por la Socie-

dad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Nordeste, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En el proyecto «Modernización del riego en la Comunidad de Regantes de Tramaced (Huesca)» con un sistema a presión en una superficie de 1.040 Ha, se proponen las siguientes actuaciones:

Nueva toma de hormigón en el Canal del Cinca de 1.150 l/s de capacidad con tubería de hormigón de 1.200 de diámetro y 100 m lineales.

Balsas de tierra de 222.191 m³ y 4.900 m³.

Estación de bombeo con 5 bombas de 110 Kw y de 200 l/s de capacidad cada una, alojadas en nave (30 x 11 m).

Instalación de C. T. y línea aérea derivada, de 100 m de longitud y 600 Kv de potencia.

Red de tuberías telescópicas de 24.885 m lineales.

Se ha recibido respuesta a las consultas efectuadas del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) que remite un informe, destacando los siguientes aspectos:

El punto de toma en el Canal del Cinca está ubicado en la ZEPA ES0000291 «Serreta de Tramaced». La actuación afecta a la vía pecuaria con código 212 «Cordel de Callén a Sesa» según lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. La afección a producir a la zona incluida en la Red Natura no se considera significativa.

La zona de actuación, muy antropizada y destinada a cultivos, presenta «saucedas y choperas mediterráneas» incluidas en la Directiva 92/43/CEE. Son frecuentes especies de avifauna catalogadas como milano negro, cigüeña común, aguilucho lagunero, aguilucho cenizo, etc.

Se informa favorablemente sobre la actuación siempre que se cumplan los siguientes supuestos:

Se evitarán afecciones innecesarias a la vegetación natural por las obras. En su caso deberán respetarse los periodos reproductores de la avifauna catalogada.

Las nuevas líneas eléctricas deberán contar con las protecciones que establece el Decreto 34/2005, de 8 de febrero, para evitar accidentes con aves y murciélagos.

Se tramitarán las correspondientes autorizaciones de ocupación temporal de las vías pecuarias.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

Características del proyecto. La actuación propuesta consiste en la realización de dos balsas de tierras de 222.191 m³ y 4.900 m³ de capacidad, una estación de bombeo y dos redes de tuberías, que partiendo de las balsas darán servicio a todas las parcelas de la zona regable.

Las tuberías discurren en su totalidad por campos de cultivo.

Ubicación del proyecto. El proyecto se sitúa en la provincia de Huesca, más concretamente en los términos municipales de Tramaced, Grañén y Piracés, enmarcados en las comarcas de la Hoya de Huesca (Piracés y Tramaced) y la comarca de Monegros (Grañén).

El uso que se le da al suelo es el cultivo agrícola. Tan sólo en la zona más oriental, la transformación queda cerca de una zona de matorral freatófito (Phragmites australis).

El proyecto pretende modernizar una red de riego pero en ningún caso va a constituir una transformación en el uso del suelo actual por lo que no habrá nada de vegetación natural afectada por la actuación.

No aparecen Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en el área sometida a la modernización del sistema de riego. La más próxima se localiza en la zona norte del perímetro de riego. De todas formas, no varía el uso del suelo por lo que no se prevé un impacto sobre las comunidades avícolas asentadas en la ZEPA «Serreta de Tramaced» cuyo código es ES0000291.

Características del potencial impacto. La zona de modernización del regadío se trata de una zona relativamente llana y muy transformada en la que predomina la actividad agrícola, y por tanto el paisaje está compuesto por cultivos y campos de labor.

La presencia de vegetación natural es prácticamente nula. No hay estrato arbóreo en la zona. Tan sólo algún pie de chopo (*Populus sp.*) salpicado en las zonas más freatófitas o en lindes de parcelas. En general, el hecho de que la zona esté muy antropizada y sometida a un intensivo aprovechamiento agrícola hace que esta vegetación potencial tenga una extensión muy reducida.

El carácter eminentemente agrícola de la zona condiciona el tipo de fauna presente en el área, y por tanto afectada por el proyecto. La modernización de un sistema de riego no lleva asociada una modificación del hábitat que utilicen las especies faunísticas, por lo que se puede estimar que no va a haber ninguna población seriamente afectada por el proyecto ya que las únicas molestias se producirán en la fase de obra. La magnitud