

6232

RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Variante de Tarazona en la N-122», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. Objeto, justificación y localización del proyecto

El objeto del estudio informativo es la construcción de una conexión entre Tarazona y la Autovía Soria-Tudela, estudiando las posibles opciones de trazado y seleccionando la más recomendable para realizar su posterior desarrollo.

Este estudio informativo forma parte del estudio previo denominado «Autovía del Duero. Corredor apoyado en la Carretera N-122 entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad».

2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

Las consultas previas ambientales se realizaron con el estudio previo «Autovía del Duero. Corredor apoyado en la Carretera N-122 entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad».

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo «Variante de Tarazona en la N-122» a información pública mediante anuncio en el B.O.E del 17 de noviembre de 2004, en el Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza del 27 de noviembre de 2004, y en el «Periódico de Aragón» y «Heraldo de Aragón» del 23 de noviembre de 2004.

Una vez finalizada la información pública, se remite el expediente completo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 21 de septiembre de 2005.

Con fecha 7 de noviembre de 2005 se recibe un escrito de la Dirección General de Carreteras exponiendo que, en base a las alegaciones presentadas por la Diputación Provincial de Zaragoza, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Tarazona, se propone modificar el tramo final de la alternativa seleccionada en el estudio, «Solución 1», por el trazado de la «Solución 2». La Dirección General de Carreteras, a este respecto señala que la solución 2 es funcionalmente en el tramo final muy similar a la alternativa seleccionada y únicamente podría presentar problemas de estabilidad de taludes sobre los que quedaría un depósito de aguas.

3. Descripción del proyecto y análisis de alternativas

Se trata de un tramo de autovía que discurre por los términos municipales de Tarazona, Torrellas y Grisel, conectando por el oeste con la futura autovía Soria-Tudela y por el este con la actual carretera nacional N-122. Está constituida por dos calzadas, cada una de ellas con dos carriles de 3,5 m de anchura, arcones exteriores de 2,5 m de anchura e interiores de 1 m, y una mediana de 10 m de anchura.

Se proyectan tres enlaces:

Enlace con autovía Soria-Tudela.
Enlace de Torrellas.
Enlace de Grisel.

3.a) Análisis de alternativas:

Se proponen dos alternativas para la variante de Tarazona. La Alternativa 1 de 8.450 m de longitud y la alternativa 2 de 8.153 m. Para mantener la permeabilidad transversal se proyectan las siguientes estructuras:

Alternativa 1	Alternativa 2
7 pasos inferiores 2 pasos superiores 3 viaductos	6 pasos inferiores 3 pasos superiores 3 viaductos

Las obras de drenaje están formadas por tubos de hormigón armado, Ø 1800 o marcos de 3,00 x 2,00 m.

En ambas alternativas se proyectan encauzamientos en un afluente del río Queiles, y un puente de un solo vano de 42 m sobre este río, en los siguientes p.p.k.k.:

Alternativas	p.p.k.k. Encauzamiento	p.p.k.k. Puente
1	1+700 y 2+100	2+850
2	1+500 y 2+700	2+950

El movimiento de tierras previsto para el conjunto de obras ascienden a:

Alternativas	1 - m³	2 - m³
Excavación en tierra vegetal	192.484	199.726
Excavación sin clasificar	1.712.401	2.004.505
Terraplén con productos de la excavación . . .	1.518.354	1.706.225
Suelo seleccionado en formación de explanada	109.818	104.082
Suelo estabilizado con cemento S-EST3	109.818	104.082
Suelo adecuado	11.700	12.300
Zahorra artificial	11.700	12.300

No será necesario aportar material de préstamos, ya que el material excavado podrá ser reutilizado en la construcción de los rellenos. Tampoco existe material excedente, por lo que no será necesario seleccionar áreas de vertido. No obstante, se han seleccionado tres posibles zonas de préstamo en puntos cercanos a la traza así como posibles áreas de vertido en zonas degradadas y aptas medioambientalmente:

Alternativas	p.p.k.k. zonas de préstamo	p.p.k.k. áreas de vertido
1	1+150; 2+550; 7+050	7+350
2	1+100; 2+350; 6+700	7+050

Se ha seleccionado igualmente una cantera situada a 20 km de la traza. Se trata de la Cantera de Bulbunte, S.A., ubicada en el municipio del mismo nombre.

De esta cantera, que se encuentra actualmente activa, podrán obtenerse materiales para finos y hormigones.

Tras realizarse un estudio detallado de las alternativas propuestas y después del análisis multicriterio correspondiente, se selecciona la solución 1, puesto que integra los aspectos ambientales, económicos, funcionales y territoriales de la forma más ventajosa posible.

Las ventajas que han motivado la elección final del trazado son:

Menor volumen de movimiento de tierras
Mayor distancia entre el enlace con la Autopista de Peaje Soria-Tudela y el enlace de Torrellas.
Menor longitud de encauzamiento de río.
Menor afección a la accesibilidad actual.
Menor coste económico.

4. Descripción del medio

Hidrogeología. La zona de estudio está enclavada dentro de la cuenca del Ebro, cruzando el río Queiles las alternativas planteadas. En el área de actuación se encuentran acuíferos de alta vulnerabilidad, dada la escasa profundidad del nivel freático.

Vegetación. En las riberas del río Queiles, así como formando pequeños rodales en el barranco del Vado en las cercanías del municipio de Torrellas, se encuentran bosques de ribera, con especies como fresno (*Fraxinus* sp), olmo (*Ulmus* sp), arce (*Acer* sp), sauce (*Salix* sp), aliso (*Alnus glutinosa*), tamarix (*Tamarix* sp) y álamos (*Populus alba*), incluidas en el anexo I de la Directiva de Hábitat 92/43/CEE. Además, se encuentran choperas y alamedas de repoblación en las riberas de los ríos

La existencia de pinares en la zona de estudio se debe a las repoblaciones realizadas. Las especies de pinos más representativas son *Pinus nigra* y *Pinus sylvestris*. Existen pequeñas masas de escasa extensión al inicio de la alternativa 2 que no se ven directamente afectadas por el trazado.

En ámbito de la actuación se encuentran diseminadas parcelas de cultivo de secano, intercalándose con cultivos de regadío y cultivos arbóreos de olivo y almendro.

Fauna. No existe ninguna colonia de especies amenazadas en esta zona, si bien, por ser la fauna un elemento móvil se puede dar la presencia en el área de estudio de especies incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas R.D. 439/90 como de «interés especial» como: alimoche común (*Neophron percnopterus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus* Tuntall), culebrera europea (*Circaetus gallicus*) y águila real (*Aquila chrysaetos*), entre otras, y catalogada como «vulnerable», el águila azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*).

Próximo al área de estudio se encuentra el espacio protegido Parque del Moncayo, sin que existan posibles afecciones derivadas de la actuación.

5. Análisis del proceso de evaluación

5.a) Fase de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.—El estudio de impacto ambiental analiza las principales afecciones recogidas en el proceso de consultas, de las cuales las más significativas son:

Afección sobre el suelo.
Afección sobre los niveles de inmisión sonora.

Afección sobre el sistema hidrológico. Afecciones sobre río Queiles y Embalse del Val.

Afección sobre la fauna. Afección sobre especies rupícolas y fauna del río Queiles.

Afección sobre la vegetación.

Afección sobre el paisaje.

Afección sobre el patrimonio histórico cultural, yacimientos arqueológicos, paleontológicos y vía pecuaria «Cordel de Ágreda a Cascante».

5.b) Estudio de impacto ambiental.

5.b.1 Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos:

I. Afección sobre el suelo.—El estudio de impacto ambiental contempla, para evitar las afecciones a los suelos de las zonas por la que transcurre la variante, limitar al máximo los movimientos de la maquinaria, evitándose así la compactación del suelo durante la fase de obras.

Se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, así como de las instalaciones auxiliares y caminos de acceso.

Se procederá a la extracción y acopio de la capa de tierra vegetal de los terrenos afectados por las obras de construcción de la autovía.

Considerando la longitud de suelo agrícola productivo afectado por cada alternativa, la intensidad del impacto generado sobre el suelo afectado es mayor con la ejecución de la alternativa 2.

II. Afección sobre los niveles de inmisión sonora.—Se producirán molestias a las poblaciones y a la fauna de la zona durante la fase de obras por un incremento de ruido, principalmente por el transporte de materiales y movimiento de maquinaria y durante la fase de explotación por originarse emisiones sonoras a lo largo de la traza. Asimismo, indica que, el número de poblaciones previsiblemente afectadas por la isófona 65 dB es mayor en la alternativa 2.

Propone para disminuir la contaminación acústica se aplicarán las siguientes medidas preventivas y correctoras:

Se evitará la realización de obras o movimiento de maquinaria fuera del periodo diurno (22 h.-08 h.), a menos de 250 m de suelo urbano o núcleo rural.

Las instalaciones de obra se situarán en zona alejada de las áreas de nidificación.

Control de la maquinaria empleada en la ejecución de la obra.

Instalación de 4 pantallas acústicas en la alternativa 1 y 5 en la alternativa 2.

III. Afección sobre el sistema hidrológico. Afecciones sobre río Queiles.—La Diputación de Zaragoza sugiere que debe considerarse la afección al Embalse del Val en el río Queiles, al sur de la actual N-122 en la provincia de Zaragoza. El trazado de la alternativa 2 resulta más próximo a dicho embalse.

Para la protección de las aguas, se prohíbe la localización de canteras, préstamos, vertederos, parques de maquinarias, instalaciones auxiliares de obras en los cauces, escorrentías y flujos de agua. De igual modo, se tomarán las medidas necesarias para evitar la ubicación de dichas instalaciones sobre terrenos permeables, evitando así la contaminación de las aguas subterráneas en acuíferos de alta vulnerabilidad. En este sentido, dichas instalaciones deberán quedar fuera de las áreas señaladas en el plano de vulnerabilidad de acuíferos.

Un área especialmente sensible desde el punto de vista de la afección a las aguas superficiales la constituye el cruce del río Queiles. En esta zona se deberá evitar cualquier tipo de acciones que supongan el deterioro de la calidad de las aguas, así como la modificación de los cauces existentes.

El estudio de impacto ambiental analiza los principales cursos de agua existentes en el ámbito afectado por el proyecto, y determina que la intensidad del impacto generado sobre los cauces afectados es mayor con la ejecución de la alternativa 2, puesto que atraviesa más cursos de agua permanentes y semipermanentes que la alternativa 1.

IV. Afección sobre la fauna.—La Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), señala la proximidad del «Parque Natural de la Dehesa del Moncayo». La importancia ornitológica de esta área reside en sus poblaciones de aves rupícolas, con la presencia especies incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres.

El estudio de impacto ambiental señala que el ámbito afectado no alberga zonas de especial interés faunístico, no obstante presenta las siguientes como medida de protección faunística la limitación del periodo de las acciones productoras de ruido como voladuras, movimientos de tierras, desbroces y demás actuaciones que puedan molestar a la fauna, en las zonas con biotopos sensibles y durante el periodo de reproducción y cría, especialmente durante el periodo de marzo a junio.

Asimismo, en el paso del cauce más importante, río Queiles, se respetará el periodo de freza de la trucha (*Salmo trutta*), entre los meses de noviembre y enero.

El estudio de impacto ambiental señala que en la zona no se han localizado pasos de fauna de especial interés, no obstante, para minimizar el efecto barrera física que supone la variante, se propone la adecuación de obras de drenaje y otros elementos propios de la infraestructura como pasos de fauna artificiales. En total se plantea la adecuación de 13 estructuras como pasos de fauna en la alternativa 1 y 16 en la alternativa 2. Estas adecuaciones consisten en:

Revegetar y adecuar las bocas de entrada y salida para disminuir la aversión de la fauna silvestre.

Realizar una abertura rectangular entre carriles que actúe como abertura cenital o lucernario y permita la iluminación del interior del paso y su observación desde las bocas de entrada y salida. El hueco será cubierto por una reja metálica.

Acondicionar el interior del paso, dejando irregularidades en el mismo con pelladas de mortero que agarren sobre despuntes salientes de las armaduras.

También se incluyen sistemas de escape de fauna, con el fin de evitar atropellos de fauna que accidentalmente entre en la variante.

V. Afección sobre la vegetación.—Se establecen las siguientes medidas preventivas:

Análisis riguroso de las superficies afectadas por desmontes y terraplenes, viales auxiliares, instalaciones provisionales de obra, etc., restringiendo al mínimo el área de alteración.

Recuperación de la cubierta vegetal autóctona, creando las condiciones óptimas en cuanto a pendientes, suelo, y utilizando en la revegetación especies autóctonas.

Se respetará todo ejemplar arbóreo que, aun estando en la zona de obras, no se encuentre en la zona de ocupación de la plataforma, protegiéndolos mediante tablas de madera sujetas alrededor del tronco, de forma que se eviten daños por golpes. Los puentes se construirán sin afectar a la vegetación de ribera.

La afección a la cubierta vegetal de masas boscosas arboladas densas, incluyendo bosques de ribera y masas boscosas de coníferas es mayor con el trazado de la alternativa 1.

VI. Afección sobre el paisaje.—Los principales impactos del proyecto sobre el paisaje se derivarán de la pérdida de su calidad intrínseca por la intrusión de desmontes, terraplenes y estructuras.

Las principales áreas sometidas a restauración serán:

Terraplenes y desmontes.

Zonas de ribera.

Áreas a tratar con pantallas.

Todas las superficies (terraplenes, desmontes, tramos abandonados, áreas degradadas y zonas de revegetación en general), antes de su tratamiento de integración paisajística y revegetación con especies arbóreas y arbustivas autóctonas, se limpiarán y sanearán.

La plantación se realizará durante los meses de febrero o marzo, y su mantenimiento consistirá en realizar los riegos, abonados y cuidados generales necesarios de vegetación.

Una vez realizado el acondicionamiento y la plantación, se procederá a extender la capa de tierra vegetal de 0,2 m de espesor en terraplenes y desmontes y 0,3 m en el resto de las superficies.

La afección sobre la calidad del paisaje en cuanto al valor socio cultural, antropización y singularidad es mayor con el trazado de la alternativa 1.

VII. Afección sobre el patrimonio histórico-cultural, yacimientos arqueológicos, paleontológicos y vías pecuarias.—El Departamento de Educación y Cultura de la Diputación General de Aragón remite un informe arqueológico en el que se señala que, tras comprobar que en el término municipal de Tarazona aparecen diferentes yacimientos arqueológicos, propone la necesidad de realizar dentro del proyecto una prospección arqueológica intensiva en toda la traza de la obra.

El estudio de impacto ambiental indica que, tras la prospección arqueológica realizada, se han localizado e identificado los siguientes yacimientos arqueológicos que pudieran verse afectados, directa o indirectamente, por el trazado de las distintas alternativas:

El Barranco de Santa Cruz I y II.

La Luesa.

Torre del Vaquero I.

Hallazgo aislado.

Torrecilla.

La Salve.

Torre de los Motilva.

Parcela N, pol. Ind. C/A.

Km. 82 CN-122.

Camino de Santa Ana.

Torre Villar.

Área de dispersión n.º 1.

Área de dispersión n.º 2.
 Área de dispersión n.º 3.
 Área de dispersión n.º 4.
 Área de dispersión n.º 5.
 Casa-Torre.
 Área de dispersión n.º 6.
 Valdelafuente.

Ambas alternativas suponen una afección directa sobre el patrimonio arqueológico, por lo que se podría clasificar que ejercen un impacto severo sobre el patrimonio cultural.

En el estudio de impacto ambiental se proponen las siguientes medidas preventivas y correctoras:

Señalización de la superficie afectada por el yacimiento arqueológico, antes del inicio de cualquier actividad.

Realización de sondeos mecánicos con unas dimensiones de 1 x 10 metros, en el perímetro exterior del área señalizada, en número suficiente para que pueda establecerse una definición más nítida de la zona afectada por los restos arqueológicos.

Se establecerá la superficie afectada del yacimiento derivada del proyecto de construcción. Únicamente sobre esa superficie, se planificará la ejecución de sondeos o trincheras de 2 x 10 m. A partir de aquí se tendrá información referida al contenido, características y estratificación de los depósitos arqueológicos, adscripción cultural del yacimiento y elemento etnológico y tipología del mismo y necesidad o no de abortar una excavación arqueológica en área, sobre la superficie del yacimiento afectada por el proyecto.

Si es necesaria, excavación arqueológica de los depósitos y estructuras arqueológicas afectadas por el proyecto. El término «afectadas» hace referencia a las estructuras o depósitos arqueológicos que vayan a ser alterados o destruidos en el contexto de las obras de construcción de la variante.

El Departamento de Educación y Cultura de la Diputación General de Aragón remite un informe paleontológico en el que se señala que, tras comprobar que en el término municipal de Tarazona aparecen diferentes yacimientos paleontológicos de macromamíferos y micromamíferos en materiales arcillosos y margosos y todos ellos de elevado interés científico propone, la necesidad de realizar dentro del proyecto una prospección paleontológica intensiva en la zona que sea afectada, tanto por el trazado como por las obras subsidiarias (extracción, vertidos, viales de acceso, etc.).

El estudio de impacto ambiental señala que, tras la prospección paleontológica, no se han localizado ni identificado yacimientos paleontológicos que pudieran verse afectados, directa o indirectamente, por el trazado de las distintas alternativas.

Asimismo, el estudio de impacto ambiental indica que, a pesar de no haberse documentado la aparición de restos de interés paleontológico que pudieran verse afectados por las alternativas propuestas, se ha de tener en cuenta que con la prospección superficial esta actuación no está exenta de que aparezcan yacimientos similares a los que se encuentran en los alrededores. Ante esta premisa, considera necesario adoptar las siguientes medidas preventivas:

Seguimiento extensivo de la tala y desbroce y de las remociones de tierra en todo el trazado de la infraestructura.

Realización de sondeos mecánicos en el tramo del trazado comprendido entre los p.k 6+100 y p.k. 8+450, susceptible de albergar yacimientos paleontológicos.

Con el trazado de la alternativa 2, se producirán tres intercepciones sobre una calzada romana, mientras que con la alternativa 1 solo se producirá una intercepción.

En la zona de actuación solo se identifica una vía pecuaria, se trata del Cordel de Ágreda a Cascante, con una anchura legal de 37 m y 61 cm, una longitud aproximada de 21 km y una orientación de Oeste a Norte. Esta vía pecuaria se ve afectada por la alternativa 2 al inicio de su recorrido.

Por ello concluye señalando que, por el tipo y distancia a la que se encuentran los elementos patrimoniales del trazado de las alternativas, por las intercepciones de calzada romana y el número de vías pecuarias afectadas, la alternativa 2 supone un mayor impacto sobre el patrimonio histórico-cultural.

5.b.2 Conclusiones del estudio de impacto ambiental:

Medio Físico. No existen limitaciones que no sean subsanables desde el punto de vista técnico y/o medioambiental, no resultando en consecuencia este aspecto determinante a efectos de selección de alternativas. La alternativa 1 será menos impactante en cuanto a geomorfología se refiere.

Medio Biótico. Es el principal condicionante medioambiental del proyecto, sin ser un impacto crítico o severo el que se produce.

El principal impacto que se producirá sobre la fauna es en las zonas de bosque de ribera del río Queiles y del pinar situado al final de la alternativa 2. En cualquier caso, el medio biótico no condiciona la viabilidad de las alternativas propuestas.

Patrimonio Histórico-Arqueológico. Ambas alternativas tienen un impacto severo, si bien las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental atenúan las afecciones previstas. Además, la alternativa 2 afecta directamente a una vía romana en tres puntos y a una vía pecuaria.

Medio perceptual. La pérdida de calidad del paisaje será más patente en el cruce del río Queiles y en el pinar cercano al final del trayecto de la alternativa 2.

5.c) Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto.—Durante el periodo de información pública se presentaron cinco informes de organismos oficiales y doce alegaciones.

I. La Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Tarazona consideran conveniente estudiar una nueva alternativa formada por la primera parte del trazado de la solución 1 y la segunda parte del trazado de la solución 2.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala, en cuanto al cambio de alternativa seleccionada en la segunda parte, que se opta por la alternativa 1 por la incertidumbre que crea el paso en desmonte con un talud próximo al depósito de aguas, si bien un ajuste de trazado en el proyecto de construcción pudiera mejorar la situación del talud. También pudiera ocurrir que el encaje definitivo obligara a una actuación de mayor envergadura (falso túnel) para garantizar la estabilidad de dicho talud, y en consecuencia del depósito de aguas.

Además, el Ayuntamiento de Tarazona indica que:

Se han de mejorar los datos climáticos y ampliar la sección estructural de los drenajes.

Se debe ampliar la sección estructural de drenaje prevista para las cuencas. No se aprecia en el estudio la sección hidráulica del puente sobre el río Queiles. Los encauzamientos de barrancos tampoco están dimensionados.

Es preciso un mayor detalle a las afecciones a la infraestructura de riegos.

Se debe proponer medidas correctoras y de seguridad para el recinto de depósitos reguladores de abastecimiento y la reposición de la tubería de abastecimiento.

Se considera necesario salvaguardar de las obras a realizar un árbol notable con importancia por su tamaño y representatividad del bosque autóctono potencial de la zona de la especie (*Quercus ilex* sp ballota).

Se debe incluir dentro de la fauna asociada a los cultivos distintas rapaces como águila perdicera, águila real, águila culebrera, dado su presencia por construir zonas de campeo y de alimentación. Dichas colonias suponen un elemento de biodiversidad de gran relevancia para Tarazona.

Se ha de incluir en la caracterización de impactos los pasos de fauna que existen actualmente, y aumentar y mejorar los pasos de fauna previstos.

La Dirección General de Carreteras señala que se tendrán en cuenta estas consideraciones en la redacción del proyecto, siendo atendidas en su momento para la alternativa finalmente aprobada.

II. La Dirección General de Administración Local y Política Territorial del Gobierno de Aragón indica la necesidad de encajar el trazado de forma que se minimice el impacto paisajístico de la autovía y el estudio de la ubicación adecuada de los sobrantes del movimiento de tierras. También indica la necesidad de dimensionar adecuadamente el paso del barranco Valdearcos y mantener en servicio las grandes acequias existentes.

La Dirección General de Carreteras indica al respecto que se tratará de realizar un encaje de la variante con el objetivo de minimizar el impacto visual y tratando de compensar el movimiento de tierras. Los pasos de barrancos y pasos de agua se dimensionarán para las avenidas máximas según los criterios de la Confederación Hidrográfica del Ebro, reponiéndose además las acequias y redes de regadío.

III. El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), hace referencia a la afección de la vía pecuaria Cordel de Ágreda a Cascante, así como al Monte de Utilidad Pública 250.

Al respecto, el promotor señala que la información sobre la vía pecuaria, que ya estaba recogida en el estudio informativo, será considerada en la redacción del proyecto de construcción.

IV. La Confederación Hidrográfica del Ebro realiza un análisis de la información recogida en el estudio informativo y de unas consideraciones de carácter general sobre el mismo, concluyendo que en lo que respecta a las funciones encomendadas a ese Servicio de Control del Dominio Público Hidráulico se consideran adecuadas las actuaciones incluidas en el estudio informativo. No obstante recoge una serie de recomendaciones y criterios necesarios para la tramitación de la autorización del proyecto definitivo en relación con los márgenes de los cauces, de las estructuras en cauces de corrientes continuas, de las obras de drenaje transversal, de las zonas inundables y de la ejecución de la obra.

La Dirección General de Carreteras indica al respecto que se tendrán en cuenta las recomendaciones y criterios de carácter general que se plantea para la elaboración definitiva de los proyectos y en la propia ejecución de la obra.

V. El Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, adjunta una copia de la «Resolución, de 17 de marzo de 2005, de la Dirección General de Patrimonio Cultural, relativa a los resultados de las prospecciones arqueológicas de la zona objeto del proyecto de variante de Tarazona en la CN-122. Términos municipales de Tarazona, Torrellas, Santa Cruz del Moncayo y Grises (Zaragoza)». Los resultados del informe presentado se ciñen a la solución propuesta en el estudio informativo (alternativa 1).

Se detallan los yacimientos arqueológicos afectados por la traza y las medidas para la prospección de los mismos antes de la realización del proyecto constructivo. Se propone el control y seguimiento arqueológico intensivo de las labores de desbroce y remoción de tierras de la obra y de obras subsidiarias como caminos de servicio, zonas de préstamo o vertedero e instalaciones auxiliares de obra.

La Dirección General Carreteras señala que las medidas de seguimiento arqueológico se realizarán antes de la redacción del proyecto de construcción, y los resultados se recogerán en el mismo. No obstante, una vez resuelta la declaración de impacto ambiental y aprobado definitivamente el estudio, se retomarán los contactos pertinentes durante la redacción del proyecto para validar las medidas propuestas.

VI. La alegación presentada por D. Esteban Sáinz encuentra falta de explicación sobre la dimensión y capacidad de las obras de drenaje y solicita una mayor permeabilidad transversal para fauna.

La Dirección General de Carreteras al respecto indica que el desarrollo del estudio informativo se ha ajustado a los cauces reglamentariamente dispuestos en la legislación vigente. Asimismo señala que, se tendrán en consideración las puntualizaciones para el correcto dimensionamiento de las obras de drenaje y de la ubicación de los pasos transversales, para que garanticen una correcta permeabilidad transversal, si bien los criterios finalmente aceptados serán los dispuestos por la Confederación Hidrográfica del Ebro para las obras de drenaje.

6. Condiciones de protección ambiental específicas

El proyecto de construcción incorporará las siguientes medidas para mitigar los impactos detectados en el proceso de evaluación de impacto ambiental:

6.1 Dado que la Dirección General de Carreteras pretende desarrollar la alternativa 2 desde la estructura del p.k. 4+500 hasta el final de la variante, será necesario una nueva Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón, relativa a los resultados de las prospecciones arqueológicas de la zona objeto del proyecto de variante de Tarazona, ya que la anterior Resolución, de 17 de marzo de 2005, se refiere exclusivamente a la alternativa 1.

6.2 La obra de drenaje del p.k. 2+333 de la alternativa 1, prevista en el estudio informativo con un marco de 3x2 m se sustituirá en el proyecto de construcción por un puente de un solo vano de, al menos, 10 m manera que se asegure el nivel de permeabilidad para la fauna y el ganado que presenta el actual drenaje bajo la N-122. Esta ampliación, será efectiva independientemente del dimensionamiento que resulte del correspondiente estudio hidráulico y de las condiciones para las obras de drenaje que en su momento determina la Confederación Hidrográfica del Ebro.

6.3 La adopción de la alternativa 2 desde el viaducto del p.k. 4+500 hasta el final de la variante supone la ejecución de un desmonte al pie del depósito de abastecimiento de aguas, lo cual puede comprometer su estabilidad. Además, esta alternativa implica una mayor afectación sobre los pinares presentes en el monte donde se encuentra el depósito. Esta afectación podría incrementarse si, como consecuencia de asegurar la estabilidad del depósito, resultase necesario desplazar la alternativa 2 en dirección sur. En cualquier caso, la ejecución de la variante en el entorno del depósito de agua en falso túnel ayudaría a asegurar la estabilidad del mismo y contribuiría notablemente a la integración ambiental de la variante al permitir reponer en gran medida el pinar ocupado.

7. Especificaciones para el seguimiento

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones, detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objeto del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar al menos:

- En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.
- Medidas preventivas y correctoras adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos los siguientes aspectos:

- Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas.
- Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

8. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 10 de marzo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Variante de Tarazona en la N-122», concluyendo que la solución propuesta por el promotor consistente en la alternativa 1 hasta la estructura del p.k. 4+500 y la alternativa 2 desde ese p.k. hasta el final de la variante, tal y como propone el Ayuntamiento de Tarazona y la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón, se considera aceptable ambientalmente, siempre y cuando se observen los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de información pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 13 de marzo de 2006.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

