

1715

RESOLUCIÓN de 19 de diciembre 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 proyecto «Estudio informativo de la variante de Azaila en la N-232 de Vinaroz a Vitoria (Azaila, Teruel)».

La presente Resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El proyecto tiene como objeto la construcción de una variante de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander por Zaragoza, que actualmente atraviesa la localidad de Azaila (Teruel), constituyendo una travesía peligrosa, estrecha y sinuosa.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició con fecha 1 de febrero de 1991, con la recepción en la Dirección General de Ordenación y Coordinación Territorial de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (en ese momento órgano ambiental) de la documentación del proyecto, consistente únicamente en la orden de estudio y un croquis de situación de la actuación propuesta. El 21 de marzo de 1991, esta Dirección General inició el trámite de consultas previas con la remisión de esta documentación a diversos organismos, asociaciones e instituciones. El resultado de las contestaciones a las consultas, así como los aspectos más significativos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental, se remitieron al promotor, la Dirección General de Carreteras, el 5 de junio de 1991. La tramitación ambiental del expediente se interrumpió a partir de entonces. Se reanudó por parte de la Dirección General de Carreteras cuando el estudio informativo del proyecto fue aprobado provisionalmente y sometido a trámite de información pública por Resolución de 7 de julio de 2004, y mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE»), número 189, el 6 de agosto de 2004; en el «Boletín Oficial de la Provincia de Teruel» («BOP TE»),

número 154, de 13 de agosto de 2004; y en el «Diario de Teruel», de 6 de agosto de 2004. Una vez finalizada la información pública, con fecha 11 de febrero de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación: expediente de información pública del estudio informativo, documento de proyecto del mismo (memorias, memoria con sus anejos y planos) y estudio de impacto ambiental), para la formulación de la declaración de impacto ambiental. El 12 de abril de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió un oficio a la Dirección General de Carreteras en el que se indicaba que dada la antigüedad de la redacción del estudio de impacto ambiental, del año 1997, la información ambiental podría estar desactualizada, especialmente en lo relativo a la afección a espacios de la red Natura 2000 y a las especies presentes en el territorio. Hasta la fecha no se ha recibido ningún tipo de información ambiental adicional por lo que transcurrido el plazo previsto en el artículo 17 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de Evaluación de impacto ambiental, se procede a formular la declaración de impacto ambiental.

3. Descripción del proyecto.

La «Variante de Azaila» conectará la N-232 evitando el paso por el núcleo urbano de esta localidad. Todas las alternativas planteadas tienen el mismo origen y final en la N-232. Su sección tipo es una carretera bidireccional de dos carriles de 3,50 m de anchura, arcenes de 1,50 m y bermas de 0,25 m. Se han diseñado para una velocidad de proyecto de 100 km/h. Las longitudes de las diferentes alternativas varían desde los 2.482 m a los 3.760 m. Los taludes en desmonte tienen una inclinación 1:1 y los de terraplén 2:1. Las características de las alternativas planteadas figuran en el siguiente apartado.

4. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa

En el estudio de impacto ambiental se han analizado las alternativas propuestas. Inicialmente se plantearon seis posibilidades, pero dos de ellas se descartaron por los siguientes motivos: su proximidad a la población, la dificultad de cumplir los parámetros mínimos en planta y alzado y el que la intersección con la actual carretera se produzca en curva y sobre la estructura de cruce sobre el río.

De las cuatro alternativas restantes analizadas dos discurren al oeste de Azaila, las 1 y 2; y las otras dos al este, las 3 y 4.

Las principales características de estas alternativas son las siguientes:

Alternativas del oeste		Alternativas del este	
Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
Longitud: 2.460 m.	Longitud: 2.991 m.	Longitud: 2.482 m.	Longitud: 2.818 m.
Desmonte: 216.331 m ³ .	Desmonte: 827.988 m ³ .	Desmonte: 408.651 m ³ .	Desmonte: 157.718 m ³ .
Terraplén: 46.261 m ³ .	Terraplén: 19.425 m ³ .	Terraplén 87.895 m ³ .	Terraplén: 126.218 m ³ .
Vertedero: 188.574 m ³ .	Vertedero 816.332 m ³ .	Vertedero: 355.914 m ³ .	Vertedero: 81.990 m ³ .
Afección sobre un BIC, «Cabezo de Alcalá».	Cercanía al BIC «Cabezo de Alcalá».		
Puente sobre el río de 60 m de longitud. Enlace con la TE-V-1703.	Puente sobre el río de 220 m de longitud. Enlace con la TE-V-1703.	Puente sobre el río de 90 m de longitud. Enlace con la A-1404.	Puente de 190 m de longitud. Enlace con la A-1404.
Cruza la acequia La Romana y otra.	Cruza la acequia La Romana y otra.	Cruza la acequia La Romana.	Cruza la acequia La Romana.
Cuatro obras de drenaje transversal.	Una obra de drenaje transversal.	Dos obras de drenaje transversal.	Tres obras de drenaje transversal.
P.E.M. 397.578.852 pts.	P.E.M. 775.070.775 pts.	P.E.M. 468.018.570 pts.	P.E.M. 427.828.933 pts.

Las Alternativas 1 y 2 se han descartado por motivos ambientales, ya que discurren en las cercanías de la acrópolis ibero-romana del «Cabezo de Alcalá» y podrían suponer una afección importante a este yacimiento arqueológico. También estas alternativas son más impactantes desde el punto de vista paisajístico, porque el campo visual es mayor.

Finalmente se ha elegido la Alternativa 4 frente a la 3 por los siguientes motivos, de los cuales los dos primeros son de carácter ambiental:

El impacto ambiental de la Alternativa 3 es muy superior, ya que esta opción supone un gran movimiento de tierras. Gran parte del trazado discurre en desmonte, por lo que hay un volumen mucho mayor de tierras a vertedero.

Mayor proximidad de la Alternativa 3 a la localidad.

La Alternativa 3 presenta un coste económico ligeramente superior al de la Alternativa 4.

La alternativa 4, solución elegida, discurre al oeste de la localidad de Azaila. Tiene una longitud de unos 2.818 m. Cruza el río Aguasvivas con un puente de 190 m de longitud, 11 m de anchura y una altura de 8,5 m de la rasante sobre el río. Tiene dos intersecciones con la N-232 en el origen y el final del trazado y un enlace tipo diamante con la carretera A-1404.

5. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

El proyecto se desarrolla en el término municipal de Azaila en la provincia de Teruel.

La zona de estudio pertenece a la Cuenca Hidrográfica del Ebro y al subsistema Cuenca del río Aguasvivas, constituido principalmente por calizas jurásicas. Hidrogeológicamente, el área de actuación se caracteriza por presentar acuíferos poco importantes y con un drenaje prácticamente nulo, ya que está formada por materiales muy impermeables.

La actuación no se desarrolla dentro de espacios naturales protegidos o espacios de la Red Natura 2000. La Alternativa 4 discurre a pocos metros del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Barranco de Valdemesón-Azaila» (ES240092). Este LIC tiene su límite más próximo a la zona de actuación, coincidente con la línea ferroviaria, al lado opuesto de esta al que discurre la variante (ver croquis adjunto).

La plataforma intercepta los siguientes hábitat de interés comunitario:

1520*. Vegetación gipsícola ibérica («Gypsophiletalia»).

6420. Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del «Molinion-Holoschoenion».

La formación vegetal natural predominante es la estepa, cubierta por agrupaciones xerofíticas predominantemente gramíneas y matorrales como las jaras («Cistus»).

La fauna vertebrada está condicionada por la ocupación agrícola del territorio. La avifauna es relativamente abundante en especies.

Destaca la presencia del yacimiento arqueológico «Cabezo de Alcalá», catalogado como Bien de Interés Cultural y que se localiza en la zona de Dehesa de Pedriñales. También en esta zona se localizan restos de viviendas dispersas, como el Tozalico en el extremo sur del yacimiento.

La población tiene aproximadamente 200 habitantes. La base económica del municipio son las actividades agrarias, principalmente cultivo de cereales, y ganaderas.

6. Consultas previas

La fase de consultas previas se llevó a cabo en marzo de 1991. Los organismos consultados y los que respondieron figuran en la siguiente tabla.

Organismos consultados	Respuesta
Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	
Presidencia de la Diputación General de Aragón	
Dirección General de Urbanismo Arquitectura y Vivienda.	
Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes. Diputación General de Aragón	X
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	
Confederación Hidrográfica del Ebro	
Instituto de Economía y Producciones Ganaderas. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Zaragoza)	
Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro (Zaragoza)	
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	
Asociación Ecologista de Zaragoza	
Sociedad Naturalista Medojosa	
Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, ICONA	X
Federación de Amigos de la Tierra. FAT-FOEI (Madrid)	X
ADENA (Madrid)	
Ayuntamiento de Azaila (Teruel)	
Diputación Provincial de Teruel	X
Gobierno Civil de Teruel	X
Otus-Ateneo. Ornitólogos Turolenses	

Posteriormente, durante la realización del estudio de impacto ambiental, se realizaron consultas –fuera del procedimiento de evaluación de impacto– a través de la empresa consultora redactora del estudio. Los organismos consultados y los que emitieron su opinión en relación con el proyecto fueron:

Organismos consultados	Respuesta
Director Provincial Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación	X
Diputación General de Aragón. Jefe de División de Industria y Minas	X
Diputación General de Aragón. Jefe del Servicio Provincial de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes	X
Diputación General de Aragón. Jefe del Servicio de Cultura (Comisión Provincial de Patrimonio)	X
Diputación General de Aragón. Jefe de División de Estructuras Agrarias	X
Diputación General de Aragón. Jefe de División de Montes, Caza y Pesca	
Excm. Diputación Provincial de Teruel. Gabinete Técnico	X
Excm. Diputación Provincial de Zaragoza. Gabinete Técnico	X
Ayuntamiento de Azaila	X
Eléctricas Reunidas de Zaragoza	X
ENAGAS	X
ENDESA	X
Compañía Telefónica	X
Instituto de Estudios Turolenses. Jefe de la Sección de Geología	X
Instituto de Estudios Turolenses. Jefe de la Sección de Arqueología	X
Instituto de Estudios Turolenses. Jefe de la Sección de Paleontología	X
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio	X
Otus-Ateneo. Ornitólogos Turolenses	

El contenido de respuestas recibidas hace referencia a los siguientes aspectos.

Aspectos ambientales considerados	Organismos implicados
<i>Patrimonio histórico-artístico</i>	
Se insiste en la necesidad de conservación del yacimiento «Cabezo de Alcalá».	Gobierno Civil de Teruel.
Se recomienda realizar prospecciones arqueológicas y paleontológicas intensivas en las zonas ocupadas por el proyecto.	Diputación Provincial de Teruel.
Todas las actuaciones se deben llevar a cabo por personal técnico cualificado y en coordinación por el organismo competente en esta materia.	Servicio de Cultura de la Diputación General de Aragón. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio.
<i>Aguas subterráneas y superficiales</i>	
Análisis de afecciones a los cursos de aguas superficiales y subterráneas, por intercepción o acumulación de materiales.	Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes.
Medidas dirigidas para evitar vertidos de residuos.	Diputación General de Aragón.
<i>Suelo</i>	
Ubicación de las zonas de préstamos y vertedero con el objeto de disminuir su visibilidad y evitar la ocupación de suelos de mayor valor ambiental.	Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes.
Adecuada localización y preparación de las zonas que se utilicen como zonas de acumulo de materiales y parque de maquinaria.	Diputación General de Aragón. Diputación Provincial de Teruel.
<i>Vegetación y fauna</i>	
Se realizará un estudio de los biotopos que tengan o estén en vías de tener protección legal.	Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes.
Diseño de los taludes se debe hacer con objeto de evitar procesos erosivos y facilitar la colonización posterior. Se tendrá en cuenta la presencia de materiales arcillosos y alabastrinos que presenta el terreno.	Diputación General de Aragón.
Incorporar medidas correctoras y protectoras para la vegetación (plan de restauración de las zonas afectadas por las obras) y la fauna (pasos de fauna).	Gobierno Civil de Teruel.

Aspectos ambientales considerados	Organismos implicados
<i>Atmósfera</i>	
Se deben establecer medidas correctoras para el control de la emisión de partículas y de la contaminación acústica.	Diputación Provincial de Teruel.
<i>Medio socio-económico</i>	
Reposición de los servicios que puedan resultar afectados: carreteras, líneas de ferrocarril, caminos de particulares, pasos de ganados, acequias, canales de riego, etc.	Diputación Provincial de Teruel. Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes. Diputación General de Aragón.
Conexión del nuevo trazado con las carreteras que cruza y con la N-232 en condiciones adecuadas de seguridad vial.	Gabinete Técnico de Obras Públicas. Diputación Provincial de Zaragoza.

7. Principales alegaciones durante la información pública

El estudio informativo «Variante de Azaila en la N-232 de Vinaroz a Vitoria. T.M. Azaila (Teruel)» fue sometido al trámite de información pública, habiéndose recibido tres alegaciones procedentes de los siguientes organismos:

Diputación de Teruel (Gabinete Técnico).
Confederación Empresarial Turolense (CEPYME –TERUEL).
Confederación Hidrográfica del Ebro (informe posterior).

El contenido ambiental de las alegaciones presentadas se resume a continuación:

1. La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que la alternativa a elegir debe ser la que suponga menor afección a las corrientes y cauces interceptados por la traza sin manifestarse por ninguna en particular, debido a que faltan una serie de estudios que menciona.

Indica una serie de recomendaciones y criterios de diseño necesarios para la autorización de las obras, relativos a aspectos tales como:

Las obras que afectan a las márgenes de algún cauce.
Al diseño de las estructuras sobre el cauce para salvar corrientes continuas.
Obras de drenaje transversal.
Al diseño de infraestructuras que pudieran quedar en zonas inundables.
Previsiones en relación con la ejecución de la obra.
Finalmente concluye informando favorablemente las actuaciones incluidas en el Estudio Informativo.

2. El Confederación Empresarial Turolense justifica la necesidad de adaptar los estudios y proyectos que se redacten dentro del trazado de la N-232 para que sean compatibles con un futuro desdoblamiento de sus calzadas.

El promotor, tras el análisis de las alegaciones, contesta lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro no se define por ninguna de las alternativas consideradas, por lo que considera que se valida la Alternativa 4 modificada propuesta en el informe de alegaciones.

El estudio informativo ahora en trámite es el de una carretera convencional por lo que ha de plantearse de modo que se compatibilice su diseño con su eventual transformación posterior en autovía, lo que implica –dadas las características del corredor en el que se implanta– alcanzar radios mínimos en planta de unos 1.250 m.

El trazado original de la Alternativa 4 se ha modificado y adaptado a estos parámetros. Se presentan planos de la alternativa a escala 1:5.000, y sólo en algunos tramos a escala 1:2.000.

La longitud es algo mayor que la de la alternativa 4, sin especificar cuanto.

La alternativa modificada se desplaza hacia el este en la primera parte de su trazado (pp.kk. 0+000 al 1+300) con una separación máxima del orden de 160 m, y en la parte final (pp.kk. 1+900 al final) con separación máxima de unos 80 m. En la parte central (pp.kk. 1+300 al 1+900) se desplaza hacia el oeste con una separación máxima de unos 30 m.

8. Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas preventivas y correctoras

Analizados todos los elementos integrantes del proceso de evaluación ambiental, deberán cumplirse las siguientes medidas preventivas y correctoras, además de las previstas en el estudio de impacto ambiental, en relación a las posibles afecciones identificadas:

Afección a espacios protegidos y a hábitat de interés comunitario.–Se evitará toda afección directa o indirecta de la variante al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Barranco de Valdemesón-Azaila» (ES240092).

Aunque el trazado discurre al otro lado del ferrocarril del que se encuentra este lugar y no es previsible la afección directa al mismo, no se realizarán actividades de obra (caminos de acceso, zonas de instalaciones, acopios, etc.) que puedan afectarlo ni se ubicarán en él zonas de préstamos o vertederos.

Se minimizará la afección a los hábitat de interés comunitario –1520*, Vegetación gipsícola ibérica («Gypsophiletalia»)– y 6420, Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del «Molinion-Holoschoenion»–interceptados por el trazado. La afección se limitará a la anchura de la plataforma, evitando actividades de obra como acopios, caminos de acceso, instalaciones auxiliares, etc que puedan afectarlos.

Molestias a la población.–No se realizarán trabajos de obra entre las 22 y las 8 horas en la proximidad de las zonas habitadas de Azaila. Se planificará el acceso a las obras de los camiones y maquinaria de forma que se evite en la medida de lo posible su paso por la actual carretera por el centro urbano.

Patrimonio histórico-artístico.–La presencia en la zona de actuación del yacimiento «Cabezo de Alcalá» justifica la necesidad de realizar estudios de campo, con el objetivo de identificar nuevos yacimientos que puedan encontrarse en la zona y evitar su destrucción. Estas medidas se realizarán de acuerdo a lo establecido en la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, con la presencia de un técnico en esta materia.

9. Seguimiento y vigilancia

El estudio de impacto ambiental incorpora un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y para asegurar el correcto cumplimiento de los controles, y medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio y en la presente declaración de impacto ambiental; así como, para proponer nuevas medidas correctoras si se observase que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

El promotor nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará del cumplimiento del programa de vigilancia ambiental y de las condiciones establecidas en esta declaración de impacto ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

10. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 18 de diciembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental del proyecto del «Estudio informativo de la variante de Azaila en la N-232 de Vinaroz a Vitoria. T.M. Azaila (Teruel)» concluyendo que si se autoriza en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación seguido, no son previsible impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Quedan excluidas de esta declaración las zonas de vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes, así como las zonas de préstamos no evaluadas, que en su caso se necesitasen.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el referido artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 19 de diciembre de 2006.–El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



