

20548 *RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía Campo Romanos-Calatayud (Zaragoza).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según 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 formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El proyecto tiene por objeto la conexión de la autovía Levante-Aragón (N-330) con la autovía N-II, en el tramo comprendido entre Campo Romanos y Calatayud. La zona de actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Aragón, al suroeste de su capital, Zaragoza. El trazado proyectado discurrirá por los términos municipales de Lechón, Nombrevilla, Daroca, Manchones, Murero, Villafeliche, Montón, Fuentes de Jiloca, Morata de Jiloca, Velilla de Jiloca, Malvenda, Paracuellos de Jiloca y Calatayud.

El trazado finalmente seleccionado –la alternativa 1– comienza a la altura del enlace de Lechón en la autovía Levante-Aragón (tramo Teruel-Zaragoza) y finaliza en la N-II al sur del polígono industrial «La Charluca», en el término municipal de Calatayud, con una longitud total de 43.300m.

La autovía está diseñada para una velocidad de 120 Km/h. La sección tipo constará de dos calzadas separadas, con dos carriles de 3,50 m en cada una, con arcenes interiores de 1 m. y exteriores de 2,5 m. y bermas de 1 m. La anchura de la mediana será de un mínimo de 4 m. El trazado en planta se ha diseñado según las especificaciones técnicas definidas en la instrucción 3.1-I.C. de Febrero de 2000 para autovías de 120 Km/h.

Se han previsto un total de 171 obras de drenaje transversal, todas ellas formadas por marcos de hormigón armado ejecutados in situ.

El trazado intercepta 107 vías de paso, incluyendo caminos, carreteras y vías pecuarias. Para mantener la permeabilidad del territorio, se han previsto un total de 38 pasos transversales, incluyendo marcos de hormigón armado de 7 x 5, y pasos sobre y bajo autovía en estructura. La distancia media entre pasos consecutivos es de 920 m.

El promotor ha previsto tres alternativas de trazado para el proyecto, que se muestran en el croquis adjunto.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

El proyecto se enmarca en el extremo sur de la provincia de Zaragoza, concretamente en el flanco sur de las serranías ibéricas que marcan el límite meridional de la Depresión del Ebro, en su sector central.

La zona de actuación engloba las cuencas de los ríos Huerva, Jiloca y Perejiles, correspondientes a la Cuenca Hidrográfica del Ebro. Dichas cuencas se integran en los Subistemas «Depresión de Calatayud –Montalbán» y «Jalón –Aguas Vivas», del Sistema acuífero 58, y en la Subunidad Hidrogeológica del Valle del Jiloca, integrada en el Sistema 57.

El trazado seleccionado discurre principalmente por terrenos de cultivo, si bien en las sierras laterales el paisaje vegetal está formado por masas boscosas de quercíneas (*Quercus ilex rotundifolia* y *Quercus faginea*), combinados con extensas superficies de *Pinus pinaster*. Junto a las formaciones arbóreas aparece un mosaico de matorral mediterráneo muy diverso, formado por brezales con aliaga, tomillares mixtos con pastizales estacionales, lastonares mixtos, etc. En la parte noroccidental, coincidiendo con los afloramientos de yesos, dominan los matorrales gipsófilos.

En el fondo del valle aparecen franjas laterales de bosques de galería en los que predomina *Populus alba*, *Populus nigra* y *Salix alba*. Otras especies de flora que pueden existir en el ámbito de actuación son: *Centaurea pinnata* y *Thymus loscosii*, especies consideradas en peligro de extinción y *Limonium viciosoi*, considerada como vulnerable, según el

Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 49/1995, de 28 de marzo).

Entre la fauna destaca la presencia de una importante población de alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*), situada entre Lechón y Nombrevilla. En la zona de estudio también aparecen importantes poblaciones de rapaces rupícolas, existiendo varias colonias de buitre leonado (*Gyps fulvus*) y águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), esta última considerada «en peligro de extinción» en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón. Otras especies presentes en la zona son: águila real (*Aquila chrysaetos*), alimoche común (*Nephronephron pernopterus*), búho real (*Bubo bubo*), collalba negra (*Oenanthe leucura*), cogujada montesina (*Galerida theklae*), bisbita campestre (*Anthus campestris*), curruca rabilarga (*Sylvia undata*), escribano soteño (*Emberiza cirulus*), torcecuello (*Jynx torquilla*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*), consideradas de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto. 439/1990, de 30 de marzo).

Aunque el trazado finalmente seleccionado no discurre por ninguno de ellos, en sus proximidades se encuentran los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: Lugar de Importancia Comunitaria LIC ES2430102 «Sierra de Vicort», LIC ES2430100 «Hoces del Jalón», Zona de Especial Protección para las Aves ZEPA ES0000299 «Desfiladeros del Río Jalón» y LIC y ZEPA ES2430101 «Muelas del Jiloca: el Campo y la Torreta». Otro espacio destacable próximo al trazado propuesto es el Área de Importancia para las Aves IBA n.º 094 «Llanos de Langa-Mara-Belmonte de Calatayud».

En la zona de actuación existen distintos hábitat incluidos en la Directiva 92/43/CEE, entre los que destacan los hábitat prioritarios 1520 «Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*)» y 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea».

Respecto al patrimonio cultural, la autovía discurrirá próxima a diversos yacimientos arqueológicos, entre los que destacan los denominados «Valdemiedes», «Valdenegro» y «Valdeherrera», y los yacimientos de paleontológicos de Villafeliche. Asimismo, el trazado proyectado atravesará varias vías pecuarias, como es el caso de la «Cañada de Castilla».

3. *Resumen del proceso de evaluación*

a) Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.–La tramitación comenzó con fecha 20 de septiembre de 2001 con la entrada de la memoria resumen.

Con fecha de 30 de octubre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas. En la tabla adjunta muestran los 65 organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que emitieron contestación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	–
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Delegación del Gobierno en Aragón	–
Subdelegación de Gobierno en Zaragoza	–
Subdelegación del Gobierno en Teruel	X
Diputación Provincial de Zaragoza	–
Diputación Provincial de Teruel	–
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Diputación General de Aragón	X
Dirección General del Agua. Departamento de Medio Ambiente. Diputación General de Aragón	–
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente. Diputación General de Aragón	–
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Turismo. Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Carreteras. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Energía y Minas. Departamento de Industria, Comercio y Desarrollo. Diputación General de Aragón	–
Dirección General de Estructuras Agrarias. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Diputación General de Aragón	–
Dirección General de Transportes y Comunicaciones. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Diputación General de Aragón	–
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón	–
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	–
Instituto Tecnológico de Aragón	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas .	-
Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Zaragoza .	-
Instituto de Economía y Producciones Agrarias. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Facultad Veterinaria. . .	-
A. D. E. N.A.	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	-
Ecologistas en Acción	X
S.E.O.	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	-
Fundación Ecología y Desarrollo	-
Asociación Ecologista de Zaragoza	-
Geenpeace	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental . .	X
F.A.T.	-
Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. de Aragón	-
Sociedad Naturalista Medopasa	-
Ayuntamiento de Anento	-
Ayuntamiento de Baguena	-
Ayuntamiento de Belmonte de Calatayud	-
Ayuntamiento de Calatayud	X
Ayuntamiento de Daroca	X
Ayuntamiento de Fuentes de Jiloca	X
Ayuntamiento de Langa del Castillo	-
Ayuntamiento de Lechón	-
Ayuntamiento de Maluenda	X
Ayuntamiento de Manchones	-
Ayuntamiento de Mara	-
Ayuntamiento de Miedes	X
Ayuntamiento de Montón	X
Ayuntamiento de Morata de Jiloca	X
Ayuntamiento de Murero	-
Ayuntamiento de Nombrevilla	X
Ayuntamiento de Olves	X
Ayuntamiento de Orera	X
Ayuntamiento de Paracuellos de Jiloca	X
Ayuntamiento de Retascón	-
Ayuntamiento de Romanos	-
Ayuntamiento de Ruesca	X
Ayuntamiento de San Martín del Río	-
Ayuntamiento de Teruel	-
Ayuntamiento de Velilla de Jiloca	X
Ayuntamiento de Villafeliche	X
Ayuntamiento de Villalba de Perejil	-
Ayuntamiento de Villanueva de Jiloca	X
Ayuntamiento de Villaroya del Campo	-
Ayuntamiento de Zaragoza	X
Asociación de vecinos Los Peirones de Nombrevilla	X
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios naturales protegidos: La actuación puede afectar a distintos espacios incluidos en la Red Natura 2000 y a hábitats de la Directiva 92/43/CEE, así como a diversos montes de gestión pública, en los términos municipales de Lechón, Nombrevilla, Miedes y Daroca.

Vegetación: Necesidad de valorar la posible presencia de especies de flora amenazada, concretamente *Centaurea pinnata* y *Thymus loscosii*, ambas consideradas en peligro de extinción según los Catálogos Nacional y Aragonés de Especies Amenazadas. Asimismo, la zona de actuación es el principal área de distribución de *Limonium viciosoi*, considerada vulnerable en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón.

Fauna: Se deberá evaluar la posible afección sobre la IBA n.º 094 «Llanos de Langa-Mara-Belmonte de Calatayud» y sobre la presencia de avutardas (*Otis tarda*), tanto en la Laguna de Gallocanta, como en el triángulo Retascón-Langa del castillo-Mainar.

Hidrología: La evacuación del agua se deberá realizar mediante cunetas de guarda, bajantes y cunetas perimetrales que conduzcan las escorrentías a una balsa de decantación. Se deberá proceder a la estabilización geotécnica de plataformas y taludes.

Geología: Presencia de Puntos de Interés Geológico (P.I.G): yacimiento de micromamíferos de Pedregeras (T.M. Retascón) y yacimiento de la Rambla de Valdemiedes (T.M. Murero). Asimismo, se deberán valo-

rar las posibles afecciones sobre las Hoces del Jiloca y sobre una cantera de fósiles y un manantial existentes en el término municipal de Nombrevilla.

Paisaje: El impacto visual y la contaminación acústica se deberán minimizar mediante pantallas vegetales en el perímetro de las instalaciones. La obra podría afectar gravemente a la unidad paisajística de carácter rural de los valles del río Jiloca y Perejiles.

Patrimonio cultural: En el inicio del corredor centro se encuentran restos de la Venta del Cuervo y del Camino Real, que coinciden con una antigua masía y con la calzada romana.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 22 de febrero de 2002, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como los principales aspectos que debería recoger el estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado.-La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el B.O.E núm. 85, de 9 de abril de 2003. El 17 de mayo de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental junto con el estudio informativo y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 66 alegaciones, siendo el resultado del proceso de participación el siguiente:

Selección de alternativas: Varios ayuntamientos consideran más adecuada la alternativa 1 por la menor afección a terrenos de interés agrícola y por su mayor funcionalidad y señalan que la alternativa 2 se desarrolla en una vega estrecha que pasa próxima a los yacimientos arqueológicos de Segeda. Otras consideraciones relativas a la alternativa 2 señalan que ésta afectaría a cultivos de riqueza agrícola.

El ayuntamiento de Nombrevilla solicita que se tenga en cuenta la existencia de fincas reforestadas de pinos y encinas en los alrededores de su localidad.

La Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón propone la Alternativa 1 porque presenta una mejor vertebración, accesibilidad y desarrollo del territorio. La Diputación de Zaragoza también considera mejor la Alternativa 1 por transcurrir por poblaciones con mayor número de habitantes.

Ecologistas en Acción manifiesta que la alternativa 2 afectaría gravemente al soto situado en el tramo final del río Perejiles y a las ruinas de Segeda.

Hidrología: La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que las obras que afecten a márgenes fluviales deberán respetar una anchura libre de 5 metros en toda la longitud de la zona colindante con el cauce. Además, si se prevén arrastres en el desagüe de obras de drenaje transversal, se construirán elementos que permitan retenerlos y/o realizar limpiezas periódicas.

b) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración.-El promotor, como consecuencia de las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, donde la mayor parte de las mismas se muestran favorables a la selección de la Alternativa 1, ha reconsiderado el estudio de alternativas, adoptando finalmente la alternativa 1.

c) Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental.-Con fecha de 5 de marzo de 2007 se consultó al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) acerca de los posibles impactos de la alternativa seleccionada sobre las especies protegidas, los hábitats de interés comunitario y el patrimonio cultural.

En su contestación, el INAGA ha destacado el interés de una población de alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*) presente en el hábitat prioritario «Pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces» cartografiado entre Lechón y Nombrevilla, por lo que se propone trasladar ese tramo de autovía hacia el norte para evitar afecciones a la especie. En cuanto al águila perdicera (*Hieratus fasciatus*), el INAGA señala que no es previsible que se generen afecciones, si bien sería recomendable adaptar el calendario de obra como medida preventiva para asegurar la protección de la especie. Este organismo también ha señalado la posibilidad de que el proyecto genere afecciones puntuales a la especie *Callitriche palustres*, especie catalogada como «de interés especial», entre las localidades de Velilla de Jiloca y Calatayud.

4. Integración de la evaluación

a) Análisis ambiental para selección de alternativas.-Inicialmente, en la memoria resumen, el trazado se dividió en dos tramos, proponiéndose los siguientes corredores para cada uno de ellos:

Corredores del primer tramo.	Corredor Sur. Corredor Centro.	Discorre entre Nombrevilla y Anento, bordea por el sur la localidad de Daroca. Bordea por el norte la localidad de Daroca, confluyendo con el corredor sur en Villafeliche.
	Corredor Norte.	Bordea por el norte los cortados de Nombrevilla-Retascón, y se dirige hacia el río Perejiles al sur de Langa del Castillo.
	Corredor Norte Complementario.	Linda con el límite norte del área de estudio. Se une con el corredor norte a la altura de Langa del Castillo.
Corredores del segundo tramo.	Corredor Jiloca. Corredor Meseta. Corredor Perejiles.	A partir de Villafeliche, ocupa la vega del río Jiloca. Continúa el corredor centro entre las vegas de los ríos Jiloca y Perejiles. A partir de Langa del Castillo, ocupa la vega del río Perejiles.

Estos corredores se analizaron en función de cuatro aspectos: medio físico, medio ambiente, medio patrimonial y medio socioeconómico. Una vez descartados aquellos corredores que presentan niveles de afección más allá de lo admisible, se mantuvieron como alternativas los corredores

Centro y Norte para el primer tramo y los de Jiloca y de Perejiles para el segundo, así como la interconexión entre ambos tramos.

Con estos corredores preseleccionados, en el estudio de impacto ambiental se proponen tres alternativas para el trazado de la nueva autovía.

Alternativa 1: Lechón–Daroca–Valle del Jiloca–Calatayud.	Se inicia a la altura del enlace de Lechón en la autovía de Teruel-Zaragoza y finaliza en la N-II, al sur del Polígono Industrial «La Charluca» en el término municipal de Calatayud. Tiene una longitud de 43,300 km.
Alternativa 2: Romanos–Langa –Valle del Perejiles–Calatayud.	Enlace de la futura autovía de Teruel-Zaragoza con la carretera de Romanos a Nombrevilla. El trazado tiene una longitud de 40,131 km.
Alternativa 3: Lechón–Daroca–Langa –Valle del Perejiles–Calatayud.	Comienza en Lechón y su trazado coincide en planta con el de la alternativa 1 hasta el p.k 10+400 aproximadamente, donde se separa y, tras cruzar la N-330 en la zona en la que ésta y la N-234 se unen, gira hacia el norte para subir a la penillanura de Campo Romanos en dirección Langa. El trazado tiene una longitud de 44,151 km.

En el estudio de impacto ambiental se han comparado las tres alternativas utilizando un análisis multicriterio, como resultado del cual se propone inicialmente la adopción de la alternativa 2, por haber obtenido una mayor valoración agregada de los aspectos ambiental, económico y funcional. No obstante, se señala que la alternativa 1 también sería una opción válida, por considerarse que ésta es la mejor desde el punto de vista territorial, sin ser su valoración total sustancialmente inferior a la de la alternativa 2.

Tras el análisis del resultado del periodo de información pública, en que las alegaciones presentadas se muestran favorables a la alternativa 1, el promotor ha optado definitivamente por la alternativa 1.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida.–Sobre la vegetación: Las actuaciones de las obras supondrán una pérdida de vegetación natural, que será especialmente relevante en caso de que afecte a las comunidades vegetales de mayor interés, tales como formaciones boscosas y sotos fluviales, o a comunidades de especies vegetales protegidas.

Sobre la fauna: Durante las obras se generarán molestias a la fauna como consecuencia de los ruidos y otras perturbaciones. La presencia de la autovía constituye un elemento de fragmentación de los hábitats, que crea un efecto barrera, dificultando los movimientos de la fauna.

Sobre la hidrología: Las obras pueden afectar a la escorrentía superficial, por ocupación de zonas de drenaje o por el cruce con cauces naturales. La calidad de las aguas superficiales podrá verse alterada como consecuencia del arrastre de partículas sólidas.

Sobre los suelos: La apertura de caminos, la instalación de infraestructuras auxiliares y los movimientos de tierras son las principales actuaciones que afectarán a las características del suelo, como resultado de su ocupación y compactación y de la eliminación de estratos superficiales.

Sobre el patrimonio cultural: El trazado de la vía intercepta caminos y vías pecuarias, que podrían ver afectada su funcionalidad. Debido a la dificultad de conocer la extensión precisa de algunos de los yacimientos paleontológicos del entorno, algunos de ellos podrían verse afectados por la autovía. Igualmente, podría afectarse a yacimientos arqueológicos no conocidos, si no se adoptan las medidas preventivas adecuadas.

Sobre el medio socioeconómico: De los estudios realizados por el promotor, se concluye que los niveles sonoros de 55 dB(A) en periodo nocturno y 65 dB(A) en periodo diurno sólo se alcanzarán a distancias menores de 117 m. de la autovía. Debido a que los núcleos urbanos más cercanos se sitúan a unos 300m. de la autovía, no es previsible que se generen impactos significativos de este tipo. Por otro lado, la autovía puede afectar a infraestructuras como acequias y canales, caminos agrícolas y líneas eléctricas.

c) Cuadro sintético de relación entre impactos y medidas propuestas por el promotor.–A continuación se muestra un cuadro en el que resumen las principales medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor para cada uno de los impactos ambientales identificados.

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la vegetación y los hábitat.	Jalonamiento de la vegetación natural de interés, como son los encinares, pinares y otras formaciones boscosas y los sotos fluviales. Programa de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas, con especies autóctonas.
Afección sobre la fauna.	Acondicionamiento de las estructuras de cruce transversal de la autovía, en especial los drenajes, para que funcionen como dispositivos de paso de fauna, reduciendo el efecto barrera de la infraestructura proyectada. La distancia entre dos pasos de fauna no será superior a 500 m. Dichos pasos estarán acondicionados e incluirán la plantación de especies autóctonas.
Afección sobre la hidrología.	Drenajes transversales en todos los cauces interceptados por el trazado. Instalación de barreras de sedimentación y balsas de decantación para evitar el arrastre de sólidos a los cauces. El parque de maquinaria contará con zonas impermeabilizadas conectadas con las balsas para impedir la contaminación de las aguas subterráneas.
Afección sobre la geología y edafología.	Retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal. Se proponen 15 zonas de préstamo y 7 de vertedero, situados en zonas de escaso valor ambiental, con capacidad suficiente para la recepción de los excedentes. Plan de restauración de zonas de préstamo y de vertedero.
Afección sobre el patrimonio cultural.	Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico y paleontológico de las obras por un técnico competente en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte de la Diputación de Aragón. Se prestará especial atención a los yacimientos paleontológicos de Villafeliche y a los yacimientos arqueológicos de «Valdesancho», «Valcodo II», «Virgen de los Tornos», «Cerro Cid», «Algares» y «Valdeherrera». Se repondrán las vías pecuarias afectadas por el proyecto, garantizándose su continuidad y usos existentes en coordinación con los organismos competentes.
Afección sobre el medio socioeconómico.	Se garantizará la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución del proyecto, en coordinación con los ayuntamientos y demás interesados.

5. Condiciones al proyecto

1. Protección de flora.—Con anterioridad al comienzo de las obras, se realizará un reconocimiento del trazado de la autovía por un botánico cualificado, con el fin de detectar la presencia de *Centaurea pinnata* y *Thymus loscosii*, especies en peligro de extinción, y de *Limonium viciosoi* y *Callitriche palustres*, consideradas como «vulnerable» y de «interés especial» respectivamente según el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón. Si se detectara la existencia de dichas especies se jalonará la zona, adaptando, en su caso, el trazado de la vía para evitar al máximo las afecciones sobre estas formaciones vegetales.

2. Protección de fauna.—Se realizará un inventario de la superficie del hábitat óptimo para la alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*) en el tramo situado entre Lechón y Nombrevilla, debiéndose adaptar el trazado de la carretera a fin de no interferir en dicho hábitat. Esta adaptación implica previsiblemente el desplazamiento de ese tramo de la autovía hacia el norte, si bien se determinará en función de los resultados que se obtengan en el estudio que debe realizarse.

En caso de que se vayan a realizar voladuras, éstas no podrán realizarse durante el periodo comprendido entre el 15 de febrero y el 30 de junio, a fin de evitar afecciones sobre las poblaciones de águila perdicera (*Hieratus fasciatus*).

3. Utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso.—En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

4. Producción y gestión de residuos de construcción y demolición.—En la ejecución del proyecto, siempre que sea posible, se utilizarán prioritariamente áridos y otros productos procedentes de la valorización de residuos. Los residuos destinados a depósito en vertedero deberán cumplir con los

requisitos establecidos en la normativa de vertederos, en particular deberán ser sometidos a tratamiento previo en los términos previstos en el art. 6 del Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El promotor prevé la elaboración de un Programa de Vigilancia Ambiental, que se definirá y detallará cuando se redacte el Proyecto de Obra. En el Estudio de Impacto Ambiental ya se han definido las directrices básicas que deberá cumplir dicho Programa de Vigilancia Ambiental, que deberá servir para garantizar el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras adoptadas por el promotor.

El Plan de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, que incluye, entre otros, los siguientes aspectos: respeto de las zonas sensibles jalonadas; revisión de la eficacia del programa de restauración; control de la eficiencia de los sistemas de paso de la fauna; control de la estanqueidad de la valla de cerramiento; mantenimiento y limpieza de los sistemas de drenaje y verificación de su buen funcionamiento; campaña de medición de ruidos.

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

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 6 de noviembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización de la alternativa 1 del proyecto Autovía Campo Romanos –Calatayud (Zaragoza), concluyendo que siempre y cuando se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 7 de noviembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

AUTOVÍA CAMPO ROMANOS - CALATAYUD.

