

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA**

- 17691** *Resolución de 26 de noviembre de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento y Mejora de la Carretera HU/324. Tramo N-330-Apiés, Plan de Restitución Territorial del Embalse de Montearagón (Huesca).*

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 14 de septiembre de 2018, tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de la Dirección General del Agua, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Acondicionamiento y Mejora de la Carretera HU/324. Tramo N-330-Apiés, Plan de Restitución Territorial del Embalse de Montearagón (Huesca)».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El proyecto comprende una de las actuaciones compensatorias contempladas en el artículo, 130 apartado 4, de la Ley de Aguas que establece que «cuando la realización de una obra hidráulica de interés general afecte de forma singular al equilibrio socioeconómico del término municipal en que se ubique, se elaborará y ejecutará un proyecto de Restitución Territorial para compensar tal afección». Este es el caso de la construcción de la presa de Montearagón, situada sobre el río Flumen aguas arriba del Castillo de Montearagón, en las proximidades del paraje conocido como cantera de Fornillos.

El proyecto contempla las obras necesarias para dotar a la carretera existente de un trazado, sección transversal, ancho y firme adecuados, de forma que se garantice una circulación segura a los usuarios de la zona.

El tramo considerado en el proyecto tiene su origen en la glorieta de acceso al polígono la Magantina, en la HU-324, y finaliza en Apiés. Tiene una longitud de 9.413 m, en la actualidad presenta un trazado en planta y alzado adaptado a la orografía del terreno, con curvas de pequeños radios y escarpado en algunas zonas. La sección transversal es estrecha y cuenta con un pavimento escaso y deformado, consistente en un tratamiento superficial sobre una capa de zahorra.

El promotor es la Confederación Hidrográfica del Ebro y el órgano sustantivo la Dirección General del Agua del Ministerio para la Transición Ecológica.

Con fecha 2 de octubre de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Demarcación de Carreteras del Estado de Aragón. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.	No
D.G. de Movilidad e Infraestructuras. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	Sí
D.G. de Ordenación del Territorio. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Gobierno de Aragón.	Sí
D.G. de Sostenibilidad. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Gobierno de Aragón.	Sí
D.G. de Salud Pública. Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón.	No
D.G. de Cultura y Patrimonio. Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de Aragón.	No
Delegación del Gobierno en Aragón.	No
Diputación Provincial de Huesca.	No
Ayuntamiento de Huesca.	Sí
WWF/Adena.	No
SEO/BirdLife.	Sí
Ecologistas en Acción Aragón.	No
Asociación de Acción Pública para la Defensa del Patrimonio Aragonés APUDEPA.	No
Asociación de Vecinos de Apiés.	Sí

El contenido ambiental más relevante de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón. Considera adecuada la alternativa seleccionada por el promotor y por tanto no hace objeciones al proyecto.

Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón. Considera que el proyecto es compatible en cuanto a incidencia territorial, siempre que se apliquen medidas para reducir la emisión de polvo y ruido que puedan afectar a la población, la flora o la fauna. Insiste, por otra parte, en la aplicación de medidas adecuadas para reducir la incidencia sobre el paisaje, dado que la carretera atraviesa dos unidades de paisaje de calidad media-alta.

Oficina Española de Cambio Climático. Señala que en el documento ambiental no se han hecho los cálculos de los consumos de las unidades de obra detalladas en los Pliegos Generales Técnicos de Carreteras, y por tanto sugiere realizar el cálculo de la huella de carbono para las dos alternativas propuestas.

Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Considera adecuada la opción elegida (variante 1) por ser la que produce menor afección al medio natural.

Señala que es mejorable el diseño de los vertederos proyectados, ya que deberían utilizarse zonas más llanas y sin vegetación natural, evitando la formación de superficies expuestas a fenómenos de erosión.

Recuerda que el trazado se solapa con el de la Vereda de Apiés a Huesca, sujeta a lo dispuesto en la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón; en particular se tramitarán los expedientes de ocupación temporal o de modificación de trazado que sean necesarios.

Requiere un plan de restauración integración ecológica y paisajística de los vertederos de obra, en donde se detallen las superficies, métodos y especies a emplear en la revegetación de los taludes generados, así como las medidas que eviten la degradación de los suelos y pérdida de los mismos por erosión. Deberá asegurarse la recuperación de las zonas de ocupación temporal por las obras.

Por otra parte, el seguimiento ambiental para asegurar la correcta recuperación de los terrenos afectados deberá definir los indicadores que sean necesarios, relativos a la vegetación y a los suelos, estableciendo un periodo de vigencia no menor de 2 años.

Dirección General de Sostenibilidad. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón. Considera que los impactos quedarán muy limitados al desarrollarse el proyecto sobre el trazado ya existente, tampoco se prevén daños significativos a las especies de flora catalogadas. No obstante, llama la atención sobre la posible existencia del cangrejo autóctono (*Austropotamobius pallipes*) en los barrancos de la zona sur, por lo que deberán extremarse las precauciones en los cruces situados en ella.

Ayuntamiento de Huesca. No ve inconvenientes en la solución de proyecto, si bien propone en su informe pequeñas modificaciones al trazado, una relativa a las rotondas situadas entre los pk 4+200 y 4+600, y otra hacia el pk 9+000, para conservar en su ubicación actual una Cruz de crucero que se había previsto trasladar por interferir con la nueva traza.

Sociedad Española de Ornitología SEO-BirdLife. Da unas pautas generales respecto a varios proyectos actualmente presentados a evaluación ambiental, y en lo que afecta al presente proyecto, alega lo siguiente:

– El proyecto se encuentra muy próximo al perímetro de un espacio protegido, y está dentro de los ámbitos de protección del quebrantahuesos y del águila azor-perdicera, ambas incluidas en los catálogos aragonés y nacional, lo que supone una nueva amenaza para su conservación. Al respecto, se precisa que se encuentra dentro de la IBA n.º 118, a 1 km de la ZEPA ES0000015, y atraviesa un hábitat de interés comunitario (29110059), datos que no se mencionan en el documento ambiental, ni tampoco se incluye un inventario de flora y fauna.

– Como la ubicación del proyecto está determinada, deberían considerarse:

- a) la acumulación de efectos con otros proyectos próximos, haciendo una evaluación conjunta;
- b) un seguimiento preventivo sobre las especies presentes, en particular sobre la mortandad por efecto de la infraestructura, y unas medidas para minimizar sus efectos;
- c) la aplicación de medidas compensatorias, como planes de mejora de los hábitats.

Alega que la necesidad de la mejora de la carretera se basa en un aumento del tráfico que no se ha justificado, por el contrario el trazado podría rediseñarse con menores impactos, sin necesidad de aumentar la actual velocidad de proyecto (generando por tanto menor ocupación de terrenos). Tampoco se ha evaluado el impacto que produciría el aumento del tráfico inducido.

Respecto a las alternativas planteadas por el proyecto, considera que la alternativa 0 puede ser la más interesante, junto con una mejora en las medidas de seguridad, con lo que no se generarían apenas residuos y la ocupación del espacio natural sería mínima. Propone actuar también sobre el camino entre Apiés e Igríes, lo que mejoraría la conectividad del territorio.

También alega que el documento ambiental no valora de forma cuantitativa el impacto en los diferentes casos, por lo que no es posible su valoración comparativa.

Asociación de Vecinos de Apiés: Explica que el trazado propuesto afectará a un elemento catalogado del patrimonio cultural, ya citado en las alegaciones del Ayuntamiento de Huesca.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se solicitó al promotor la modificación del proyecto, sobre todo en lo referente a la ubicación de los vertederos propuestos, en orden a evitar los impactos ambientales significativos que pusieron de manifiesto los organismos y entidades consultados. Atendida dicha solicitud por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

- a. Características del proyecto.

El proyecto está localizado entre Huesca capital y Apiés, comprende un tramo de carretera de 9.413 m, y tiene por objeto dotarlo de un ancho adecuado, mejorando el

trazado en planta y alzado, adaptándolo en lo posible al trazado actual, todo ello para conferir a la vía condiciones adecuadas al tráfico y garantizar una circulación segura.

Se apoya sobre la calzada actual, excepto en varios cortos tramos en los que se han proyectado pequeñas variantes. En sección transversal se ha proyectado una calzada de 6 m de ancho y arcenes de 1 m, resultando una plataforma de 8 m. En los últimos 180 m del tramo a la entrada del núcleo urbano de Apiés, se proyecta con sección urbana, con dos carriles de 3,40 m y aceras de 2 m.

El trazado en planta se ha proyectado con curvas circulares de radios variables entre 300 y 2.000 metros, con clotoides de transición.

El trazado en alzado se ha diseñado con unos parámetros mínimos correspondientes a los indicados en la Instrucción 3.1-IC para una velocidad de 80 km/h. La pendiente máxima es del 7%.

Para el dimensionamiento del firme se ha contemplado la obtención de una explanada EX2 con 50 cm de suelo seleccionado S4. El firme proyectado está formado por:

- Capa de base: 25 cm de zahorra artificial.
- Capa intermedia: 7 cm de mezcla bituminosa en caliente (MBC).
- Capa de rodadura: 5 cm de MBC.

Además se aplicará un riego de imprimación sobre la capa de zahorra artificial, y un riego de adherencia entre las capas intermedia y de rodadura.

El proyecto incluye dos pequeños ramales de enlace: el de acceso al Vertedero (Eje 1), y el acceso a Fornillos (Eje 2), de 363 m y 130 m respectivamente, con una calzada de 6 m y arcenes de 0,50 m, y un firme en el que la capa intermedia pasa a 6 cm y la de rodadura a 4 cm.

Se plantean dos alternativas, en la primera de ellas (la elegida) se estudia el acondicionamiento de la actual vía, un tramo que discurre a media ladera con un mal trazado y numerosas curvas de pequeños radios; se introducen correcciones que mejoran el trazado en planta y alzado, siguiendo el trazado actual. Tiene una longitud de 3.091 metros, que con los dos tramos comunes con la alternativa 2, situados al principio y al final del recorrido, totaliza los 9.413 m que se han indicado.

La variante 2 se separa de la HU-324 en la intersección con la HU-V-3242 que da acceso a Fornillos, siguiendo por esta vía y continuando luego por la traza del camino existente entre Fornillos y Apiés, hasta que confluye de nuevo con la HU-324. Consta de un tramo de 1.696 metros que aprovecha la carretera HU-V-3242, y un segundo tramo de 2.399 metros que discurre sobre el trazado del camino de Fornillos a Apiés; en total 4.095 metros, más los dos tramos comunes con la alternativa 1.

#### b. Ubicación del proyecto.

El tramo objeto del proyecto está localizado entre Huesca capital y la localidad de Apiés, próxima a la Sierra de Guara, íntegramente en el término municipal de Huesca. Se encuentra dentro de la IBA 118, próximo a la ZEPA ES0000015 e incluido en los ámbitos de protección del quebrantahuesos y del águila azor-perdicera; atraviesa también un hábitat de interés comunitario 29110059 *Quercetum rotundifoliae* que no identifica el documento ambiental.

#### c. Características del potencial impacto.

A continuación se exponen los potenciales impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras recogidas en el documento ambiental para su prevención o minimización.

#### Efectos sobre el clima y la calidad del aire.

Durante la construcción se generará un impacto leve respecto a los contaminantes atmosféricos, pero la magnitud del impacto será menor en la alternativa 1, ya que por su menor longitud se hará un menor uso de la maquinaria.

Medidas preventivas y correctoras: utilizar maquinaria que cumpla la regulación actual respecto a las emisiones de contaminantes atmosféricos, vigilar su correcto estado de mantenimiento; regar las pistas y zonas de trabajo para evitar el polvo; estabilizar los vertederos temporales con riegos o plantaciones, y reducir la velocidad de los camiones de obra y cubrirlos con lonas o toldos.

Efectos sobre el relieve.

Las acciones de movimiento de tierras, explanación y acceso de vías, durante la fase de ejecución de la obra, puede generar la disgregación del terreno y favorecer el incremento de la erosión en esta fase y posteriormente sobre la fase de explotación, si los terrenos que han sido afectados temporalmente no son restaurados.

Por otra parte, la alternativa 1 necesita, frente a la alternativa 2, mayores excavaciones de tierras que posteriormente serán usadas en terraplenes, y el sobrante será depositado en los vertederos seleccionados, pero su impacto es menor ya que se lleva a cabo prácticamente sobre el antiguo trazado.

Medidas preventivas y correctoras: ubicar los acopios de tierras alejados de los cauces de agua; restaurar los suelos o revegetar vertederos o zonas afectadas con plantaciones autóctonas. Para ello, el promotor adjunta con la documentación un plan de restauración de las superficies afectadas.

Efectos sobre los suelos.

La construcción del firme provocará la pérdida de suelo con fines agrícolas; la intensidad del impacto dependerá fundamentalmente de la longitud del trazado y de la superficie de terrenos cultivables sobre los que se asienta. Se estima, no obstante, que el impacto total sobre la zona será bajo en cualquier caso, especialmente para la alternativa 1, ya que se aprovecha prácticamente todo el trazado antiguo, por lo que la afección a parcelas agrícolas y terrenos con matorral y pastizal será mínima. En la alternativa 2 el acondicionamiento del camino entre Apiés y Fornillos de Apiés conllevaría una mayor afección a los cultivos situados en ambas lindes de camino, si bien la superficie total es reducida.

Por otra parte, los vertederos de tierras sobrantes de las excavaciones se han previsto en dos zonas situadas junto a la traza de la carretera, y en un área expropiada próxima a la cola del embalse de Montearagón, que puede quedar inundadas en períodos de avenidas. Este último vertedero quedará parcialmente sumergido por debajo del nivel máximo ordinario del embalse y se protegerá con escollera para evitar arrastres y mejorar su estabilidad. Para todos ellos se aplicarán las medidas contenidas en el citado plan de restauración, acordes con la distribución definitiva de los volúmenes sobrantes entre las tres ubicaciones.

Medidas preventivas y correctoras: acopiar y recuperar la tierra vegetal; descompactar las zonas de tránsito de vehículos, restaurar las zonas afectadas por las obras.

Efectos sobre la hidrografía.

Durante la ejecución de esta obra pueden ocurrir derrames de sustancias contaminantes procedentes de la maquinaria, que puedan llegar a afectar al suelo y aguas.

No hay impactos sobre los cauces, ya que no se atraviesa ninguno relevante, y tampoco se afecta a acequias pues los cultivos de la zona son de secano. Únicamente uno de los vertederos de obra afecta a una pequeña zona de la cola del embalse, estando previsto protegerlo con escollera para evitar erosiones.

Medidas preventivas y correctoras: evitar acopios provisionales en los puntos de circulación de aguas; colocar barreras de sedimentos, balsas de filtrado, etc.; habilitar áreas impermeabilizadas para el eventual mantenimiento de la maquinaria, la recogida y la posterior gestión de los residuos generados.

#### Efectos sobre la flora y vegetación.

Las dos alternativas estudiadas pueden afectar sobre vegetación característica de la zona de forma permanente, y de manera temporal por la emisión de polvo, partículas, GEI, etc. durante el periodo de realización de la obra.

El factor ambiental afectado es bajo para todas las alternativas, debido a que la alternativa 1 se localiza sobre el tramo de vía existente, pero su acondicionamiento afectaría a las zonas colindantes principalmente constituidas por cultivo de secano tipo arbóreo (almendro y olivo) y de cereal, y en menor medida por parcelas de monte característico de la zona (pastizal y matorral); mientras que la alternativa 2 se encuentra sobre zonas de cultivo arbóreo, vegetación característica de monte (pastizal y matorral), siendo ligeramente superior a la alternativa 1.

Se incluye con el documento ambiental un Plan de seguimiento de las especies protegidas.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; regar los caminos para reducir la emisión de polvo; restaurar la cubierta vegetal mediante siembras y plantaciones, y tener a disposición equipos de extinción de incendios.

#### Efectos sobre la fauna.

El trazado de las dos alternativas se localiza en el ámbito de protección y recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*); a su vez la alternativa n.º 2 también se encuentra dentro del ámbito del plan de protección y recuperación del águila perdicera (*Aquila fasciata*), mientras que el trazado de la alternativa n.º 1 coincide con el borde oeste de este mismo ámbito.

La proximidad de los núcleos de población, junto al hecho de no haberse localizado nidos en las inmediaciones y de que las zonas críticas del quebrantahuesos y del águila azor-perdicera se encuentren alejadas, hace que no se produzcan afecciones importantes sobre el comportamiento de las parejas de ambas especies. La alternativa 1 por encontrarse más alejada de dichas áreas críticas es la que produciría un menor impacto.

Únicamente uno de los vertederos previstos en el proyecto se encuentra incluido dentro de estas áreas, en la zona de la cola del embalse de Montearagón. Sin embargo, consultado el organismo autonómico competente y teniendo en cuenta la restauración posterior de la zona, no se identifican impactos sobre las mismas.

Durante la explotación el impacto del ruido del tráfico sobre la fauna será mínimo dada la distancia de cualquiera de las dos variantes a las áreas más sensibles, como son la zona crítica del águila-azor perdicera y la del quebrantahuesos.

Además existe el riesgo de atropello de ejemplares, si bien debido a la proximidad de las dos alternativas a núcleos poblacionales se prevé que el movimiento de especies sea limitado. En el caso de la alternativa 1, al tratarse de una mejora de una vía ya existente y en uso, el impacto sobre la fauna no se incrementará respecto a la situación de partida. En la alternativa 2, que atraviesa la zona de cultivo y de vegetación de tipo matorral, es esperable una mayor presencia de fauna y por tanto mayor probabilidad de accidentes.

Se incluye con el documento ambiental un Plan de seguimiento de las especies protegidas.

Medidas preventivas y correctoras: desarrollar los trabajos que produzcan molestias a la fauna fuera de los periodos reproductivos; jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; situar las instalaciones de obra, préstamos y vertederos fuera de espacios de interés faunístico, regar los caminos para reducir la emisión de polvo.

#### Efectos sobre los espacios naturales.

Ninguna de las dos alternativas se encuentra sobre ningún espacio natural de especial protección (LIC, ZEPA, ZEC, etc.), siendo el más próximo el Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara, a 1,7 km hacia el noreste del núcleo poblacional de Apiés, por lo que se considera que el ruido, los posibles vertidos, el movimiento de tierras asociados a las obras de mejora de la vía o de modificación del trazado no afectarán a dicha figura y por ende al hábitat de las especies.

Las molestias por ruidos pueden causar movimiento de especies en las zonas más próximas a las obras hacia zonas más protegidas, o modificación de la presencia de presas en la zona. No se causan afecciones negativas al águila-azor perdicera y al quebrantahuesos, pues localizan sus zonas más sensibles en el interior del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara. En todo caso, se considera que la alternativa de menor afección será la número 1 por su menor longitud.

Lo mismo se puede decir del ruido del tráfico durante la explotación; la afección será algo mayor en la alternativa 2 debido a su mayor proximidad a las áreas críticas.

Por último, se menciona el efecto barrera, mayor en la alternativa 2 por ser de mayor longitud.

Medidas preventivas y correctoras: situar las instalaciones de obra, préstamos y vertederos fuera de espacios naturales o protegidos; delimitar las zonas de circulación de maquinaria mediante el jalonamiento de caminos.

Efecto sobre el paisaje.

El movimiento de tierras y la presencia de personal de obra y maquinaria suponen una afección al paisaje del área de estudio.

La alternativa 1 conlleva el movimiento de más volumen de material, ligeramente superior a la alternativa 2, por lo que tendrá mayor impacto paisajístico; aunque cabe destacar que al realizarse sobre el anterior tramo de la HU-324 el impacto será menor que una modificación de la localización del trazado como es lo planteado el caso de la alternativa 2. La visibilidad de las dos alternativas es media, debido a que se encuentran en la cuenca del Isuela subiendo topográficamente de cota a medida que nos desplazamos hacia Apiés, por tanto serán visibles desde los puntos topográficamente más elevados.

Medidas preventivas y correctoras: situar las instalaciones de obra en zonas ya degradadas; limitar los préstamos a zonas autorizadas o ya en explotación, hacer siembras y revegetaciones de taludes para prevenir la erosión.

Efecto sobre la población.

El impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, explanación y extensión del nuevo firme.

Las dos soluciones alternativas afectarán de igual forma a las localidades de Huesca y Apiés, ya que son el origen y final de la obra lineal. Respecto a la localidad de Fornillos de Apiés, la distancia al eje de la obra es de 1.500 metros aproximadamente en la alternativa 1, y en la alternativa 2, de 830 metros, por tanto la afección al núcleo de Fornillos de Apiés será prácticamente nula.

La estimación de nivel sonoro en las zonas más próximas del núcleo de Huesca muestra unos valores máximos de 40,5 dB, muy por debajo del límite permitido (55 dB).

El proyecto supone una mejora de las condiciones de circulación por la vía; por otra parte en cualquiera de las alternativas no es de esperar un aumento del tráfico rodado, por lo que el ruido producido por el tráfico se mantendrá respecto a la actualidad.

En cuanto a la aceptación social de la obra, la población del municipio de Huesca ha estado reclamando la mejora del tramo Huesca-Apiés, debido a su mal estado por el continuo paso de camiones con dirección al vertedero localizado en las afueras de Fornillos de Apiés. En cambio, se desconoce si la alternativa 2, en caso de llevarse a cabo, tendría la misma aceptación social o no.

Medidas preventivas y correctoras: limitar los trabajos al horario diurno; utilizar maquinaria que cumpla la reglamentación en materia de ruidos.

Efecto sobre el planeamiento urbanístico y sobre las infraestructuras.

La mejora del trazado en el caso de la alternativa 1 o la modificación en el caso de la alternativa 2 de la variante del tramo Huesca-Apiés de la HU-324, tiene un carácter positivo sobre la red de infraestructuras de los municipios por donde discurre.

Efecto sobre el patrimonio cultural. Según las bases de datos del Gobierno de Aragón y diversas fuentes bibliográficas, se localiza en el área de estudio el yacimiento arqueológico de la Costera III, BIC con manifestación de arte rupestre, que se encuentra en el área colindante al trazado de la alternativa 1, por lo que podrían provocarse afecciones negativas sobre el patrimonio arqueológico. Por ello el organismo competente indica que deberán delimitarse los yacimientos identificados, así como los posibles hallazgos que se detecten durante las prospecciones arqueológicas, que se deberán comunicar a la D.G. de Cultura y Patrimonio para que establezca las medidas necesarias.

Medidas preventivas y correctoras: contar con un equipo arqueológico desde la fase previa a la ejecución, que realice la prospección de la zona para la retirada, catalogación y conservación del material arqueológico que pudiera localizarse.

Afección a vías pecuarias.

No se identifican en el documento ambiental afecciones a ninguna vía pecuaria, aunque sí lo hace el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental en respuesta a la consulta realizada, y recuerda la necesidad de mantener la continuidad de dichas vías y de solicitar los correspondientes permisos de ocupación o modificación del trazado.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; restaurar la zona afectada a su estado anterior a las obras.

#### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece en el apartado segundo del artículo 7 los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Acondicionamiento y Mejora de la Carretera HU/324. Tramo N-330-Apiés, Plan de Restitución Territorial del Embalse de Montearagón (Huesca)», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Acondicionamiento y Mejora de la Carretera HU/324. Tramo N-330-Apiés, Plan de Restitución Territorial del Embalse de Montearagón (Huesca)», ya que no se prevén

efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de noviembre de 2019.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

## Acondicionamiento y mejora de la carretera HU-324, tramo N-330-Apiés. Plan de Restitución Territorial del Embalse de Montearagón

