



**GOBIERNO
DE ARAGON**

Departamento de Obras Públicas,
Urbanismo y Transportes

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

PROYECTO DE TRAZADO

CLAVE

PT-PEXT-ITI.05



ACTUACIONES DE
INGENIERIA Y
PROYECTOS, S.L.

ITINERARIO

05. JACETANIA – ALTO GÁLLEGO

PLAN DE PROYECTOS

PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS 2020 - 2025

FECHA DE REDACCIÓN

MARZO 2022

DOCUMENTOS GENERALES

MEMORIA

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES2

2. ACTUACIONES COMPRENDIDAS EN EL ITINERARIO N. º 5 “JACETANIA – ALTO GÁLLEGO” 2

3. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS CONTENIDAS EN CADA UNA DE LAS UNIDADES DE COMPRENDIDAS
EN EL ITINERARIO N. º 5 “JACETANIA – ALTO GÁLLEGO” 3

4. CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA 8

5. GEOLOGÍA, GEOTECNIA Y PROCEDENCIA DE MATERIALES 8

6. TRAZADO Y REPLANTEO..... 9

7. MOVIMIENTO DE TIERRAS..... 9

8. ESTUDIO DE TRÁFICO10

9. FIRMES Y PAVIMENTOS10

10. DRENAJE11

11. ESTRUCTURAS.....11

12. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS11

13. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL12

14. EXPROPIACIONES.....12

15. SERVICIOS AFECTADOS12

16. INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....12

17. ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS13

18. SISTEMAS DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN.....13

19. PRESUPUESTOS14

20. SEGURIDAD Y SALUD.....14

21.PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS14

22. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO16

23. CONCLUSIÓN.....22

1.1. MEMORIA

1. ANTECEDENTES

Con fecha 28 de diciembre de 2020, se publica en el D.O.U.E., el Anuncio la Consejería de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, por el que se convoca la licitación del contrato PROYECTO DE TRAZADO DE LOS ITINERARIOS DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS DE LA RAA (2020-2025), con la inclusión de 10 lotes para otros tantos ITINERARIOS.

Con fecha 31 de diciembre de 2021, se publican en el D.O.U.E. los anuncios de la adjudicación de los mencionados lotes del contrato, resultando adjudicataria la UTE Altoaragonesa de Ingeniería Civil SLP – Actuaciones de Ingeniería y Proyectos, de los lotes:

- LOTE 3: ITINERARIO N. ° 3 “ZARAGOZA CENTRAL”
- LOTE 5: ITINERARIO N. ° 5 “JACETANIA – ALTO GÁLLEGO”

2. ACTUACIONES COMPRENDIDAS EN EL ITINERARIO N. ° 5 “JACETANIA – ALTO GÁLLEGO”

Las intervenciones realizadas han sido de 5 tipos: Acondicionamiento Integral (AI), Refuerzo de firme y/o Renovación Superficial (RF/RS), mejora de la seguridad vial (MSV) y Ayuda a la Explotación:

- Actuaciones de Acondicionamiento Integral en carreteras por acondicionar
- Actuaciones de Rehabilitación Estructural en carreteras acondicionadas
- Actuaciones de Renovación Superficial en carreteras acondicionadas
- Actuaciones de Mejora de la Seguridad Vial en carreteras acondicionadas
- Actuaciones de Ayuda a la Explotación

El lote 5 ITINERARIO 5, consta de 8 Unidades de Ejecución, con

- U.E. N. ° 1: A.I Carretera A-132 entre los P.K. 33+620 a 46+120
- U.E. N. ° 2: A.I Carretera A-132 entre los P.K. 46+120 a 59+156
- U.E. N. ° 3: M.S.V./R.F. Carretera A-176 entre los P.K. 34+670 a 40+200
- U.E. N. ° 4: R.F/R.S./M.S.V. Carretera A-132 entre los P.K. 1+450 a 33+620
- U.E. N. ° 5: R.F. Carretera A-132 entre los P.K. 59+156 y 70+913,856
- U.E. N. ° 6: R.F. Carretera A-136 entre los P.K. 0+000 y 26+937
- U.E. N. ° 7: R.S./R.F./A.I. Carretera A-176, entre los P.K.0+000 a 34+670
- U.E. N. ° 8: AYUDA A LA EXPLOTACIÓN

Se aportan a continuación 3 tablas aclaratorias, con los PK reales de Proyecto sobre los que se actúa en el presente Proyecto de Trazado. Cada una de esas tablas, corresponde a cada carretera sobre las que se actúa dentro del ITINERARIO 5: A-132, A-176 y A-136:

LONGITUD CARRETERA A-132 - ITINERARIO 5										
U.E.	CARRETERA	ACTUACIÓN	SUBTRAMO	PROYECTO (O TABLA EXCEL ITI)			GIS			LONGITUD FINAL TRAMO ACONDICIONADO
				INICIO	FINAL	LONGITUD (m)	INICIO	FINAL	LONGITUD	
2	A-132	A.I.	LA PEÑA-BAILO	45.770	58.750	12.980	46120,000	59156,000	13036,000	13.036
5	A-132	R.F.	BAILO- PUENTE LA REINA	65.265	71.396	6.131	65265,000	70913,856	5648,856	
	A-132	R.F.	FIN ACONDICIONAMIENTO- BAILO	58.750	65.265	6.515	59156,000	65265,000	6109,000	
4	A-132	SIN ACTUACIÓN	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 1	0,000	1.450	1.450	0,000	1450,000	1450,000	
	A-132	R.F.	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 2	1.450	1.800	350	1450,000	1800,000	350,000	
	A-132	SIN ACTUACIÓN	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 3	1.800	3.000	1.200	1800,000	3000,000	1200,000	
	A-132	R.F.	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 4	3.000	13.300	10.300	3000,000	13300,000	10300,000	
	A-132	R.S.	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 5	13.300	27.200	13.900	13300,000	27200,000	13900,000	
	A-132	R.F.	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 6	27.200	28.500	1.300	27200,000	28500,000	1300,000	
	A-132	R.F.	HUESCA-CONCILIO. SUBTRAMO 7	28.500	33.420	4.920	28500,000	33620,000	5120,000	
1	A-132	A.I.	Concilio - Intersección con A-1205	33.420	45.716	12.296	33620,000	46120,000	12500,000	12.500
						71.342			70.914	25.536

LONGITUD CARRETERA A-176 - ITINERARIO 5										
U.E.	CARRETERA	ACTUACIÓN	SUBTRAMO	PROYECTO (O TABLA EXCEL ITI)			GIS			LONGITUD FINAL TRAMO ACONDICIONADO
				INICIO	FINAL	LONGITUD (m)	INICIO	FINAL	LONGITUD	
3	A-176	A.I.	VARIANTE DE ANSÓ	35.310	39.995	4.685	34.670,000	35.107,000	437,000	437,000
	A-176	RF	ANSÓ L-P- NAVARRA				35.107,000	40.200,000	5.093,000	
7	A-176	SIN ACTUACIÓN	PUENTE LA REINA-HECHO. SUBTRAMO 1	0	1.300	1.300	0,000	1.300,000	0,000	
	A-176	R.S.	PUENTE LA REINA-HECHO. SUBTRAMO 2	1.300	6.100	4.800	1.300,000	6.100,000	4.800,000	
	A-176	R.F.	PUENTE LA REINA-HECHO. SUBTRAMO 3	6.100	23.500	17.400	6.100,000	23.470,000	17.370,000	
	A-176	A.I.	PUENTE LA REINA-ANSÓ. SUBTRAMO 4	23.470	23.800	330	23.470,000	23.800,000	330,000	330,000
	A-176	R.S.	HECHO-ANSÓ	23.500	35.310	11.810	23.800,000	34.670,000	10.870,000	
						40.325			38.900,000	767,000

LONGITUD CARRETERA A-136 - ITINERARIO 5										
U.E.	CARRETERA	ACTUACIÓN	SUBTRAMO	PROYECTO (O TABLA EXCEL ITI)			GIS			LONGITUD FINAL TRAMO ACONDICIONADO
				INICIO	FINAL	LONGITUD (m)	INICIO	FINAL	LONGITUD	
6	A-136	R.F.	DE BIESCAS A P.K. 10+000	0	10.000	10.000	0,000	10.000,000	10.000,000	
	A-136	R.F.	DE P.K. 10+000 A 17+500	10.000	17.500	7.500	10.000,000	17.500,000	7.500,000	
	A-136	RF	DE P.K. 17+500 A 26+937	17.500	26.937	9.437	17.500,000	26.937,000	9.437,000	
						26.937			26.937	-

Zonas rehabilitación	41+240	41+440	200
Zonas rehabilitación	42+040	42+400	360
Zonas rehabilitación	43+240	43+460	220
Zonas rehabilitación	44+200	44+440	240
Zonas rehabilitación	44+725	44+850	125
Zonas rehabilitación	45+040	46+116,766	1076,766

7021,766 m

3. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS CONTENIDAS EN CADA UNA DE LAS UNIDADES DE COMPRENDIDAS EN EL ITINERARIO N.º 5 “JACETANIA – ALTO GÁLLEGO”

En las líneas que siguen, se pretende aportar una rápida visión de las actuaciones a realizar en las 8 Unidades de Ejecución. Además, en documentos particularizados, cada una de ellas, dispone de un grupo de documentos (N.º 1 Memoria y Anejos, N.º 2 Planos y N.º 3 Presupuesto) en los cuales se aportan los detalles concretos de las obras incorporadas.

3.1.- U.E. N.º 1: A.I Carretera A-132 entre los P.K. 33+620 a 46+120

En líneas generales el Proyecto de Trazado ahora presentado, se apoya en el Proyecto de Construcción del Sector HU-3 de la Red Estructurante de Carreteras de Aragón, elaborado en el año 2011, incluido dentro del contrato de concesión adjudicado a la UTE formada por OHL, Elsan, Ideconsa y Sumelzo.

A pesar de ello, y de acuerdo con la Dirección de Proyecto, se han introducido una serie de cambios, todos ellos, respetando la citada Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada el 27 de diciembre de 1999, que básicamente se han traducido en:

1. En las zonas de rehabilitación de firme no se hace ninguna actuación. Se mantiene la geometría de planta (fresado de 5 cm y reposición)

Zonas rehabilitación estructural 5 cm			
	Inicio	Fin	Longitud
Zonas rehabilitación	33+940	34+760	820
Zonas rehabilitación	35+400	35+880	480
Zonas rehabilitación	36+880	40+180	3300
Zonas rehabilitación	40+860	41+060	200

2. Vp 50 km/h. Sección 3+3 y berma de 0,5 m. Excepto desde el inicio del tramo hasta intersección de Concilio que es 3.5+3.5 y berma de 0,5 m.
3. Visibilidad de adelantamiento. Se calculará con la norma actual, que es menos restrictiva para proceder a esta señalización.
4. Materialización de sobreeanchos no existentes en el proyecto primitivo.
5. En planta se **retocan clotoides** para adaptarlas bien a la antigua norma, así como los peraltes asociados a las curvas.
6. Se **mejora el radio en planta** de diversas curvas ampliándolo dentro de lo posible después de rectas de gran longitud respetando la línea de expropiación del proyecto original.
7. Se eliminan algunas rectas intermedias cortas entre curvas en el mismo sentido.
8. Se **mejora la rasante adaptándola mejor** en ciertos lugares para consumir menos material. En planos de proyecto no parecía que se aprovechara firme existente, nosotros **sí lo aprovechamos**. Se mejora longitudes cortas en acuerdos verticales (se ha dispuesto, como mínimo, una longitud de 50-60 m.)
9. Se elimina el número de alineaciones con **pendientes bajas** a efectos de mejorar el drenaje.
10. Se respeta la rasante original y la planta en todas las zonas de estructuras para mantener el diseño de los puentes del proyecto original.
11. En todo caso, la actuación en planta respeta la geometría de los puntos de conexión con las zonas de rehabilitación, lo que limita en ciertos casos las posibilidades de mejora de la geometría.

Además de todas las actuaciones a nivel de firme, se procederá a la reposición de servicios afectados, así como a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas.

3.2.- U.E. N.º 2: A.I Carretera A-132 entre los P.K. 46+120 a 59+156

Sustancialmente, el Proyecto de Trazado se apoya en el trazado diseñado en el PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-132. PK-45+770 A 58+750, realizado en 2013, dentro del contrato «Concesión de obra pública del sector 1 de la provincia de Huesca (1 HU) de la Red Estructurante de carreteras de Aragón». Clave: CONC RED/09-1 HU.

A pesar de ello, y de acuerdo con la Dirección de Proyecto, se han introducido una serie de cambios, todos ellos, respetando la citada Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada el 27 de diciembre de 1999, que básicamente se han traducido en:

1. Se añade una berma tanto en desmonte como en terraplén de 0,40 m.
2. Se reduce la primera rama de la cuneta de proyecto en 20 cm.
3. Se adopta como talud de terraplén 2:1, para balancear algo mejor el exceso de desmonte existente. Esta actuación no tiene consecuencias sobre la invasión de la línea de expropiación primitiva, del mencionado proyecto de 2013.
4. En planta se retocan clotoideas para adaptarlas bien a la antigua norma, así como los peraltes asociados a las curvas.
5. Se mejora el radio en planta de diversas curvas ampliándolo dentro de lo posible después de rectas de gran longitud respetando la línea de expropiación del proyecto original.
6. Se eliminan algunas rectas intermedias entre curvas en el mismo sentido y algunas rectas muy cortas.
7. Se mejora la rasante adaptándola mejor para consumir menos material, mejorando longitudes cortas en acuerdos verticales (se ha dispuesto, como mínimo, una longitud de 60 m.)
8. Se elimina el número de alineaciones con pendientes pequeñas a efectos de mejorar el drenaje.
9. Se respeta la rasante original en todas las zonas de estructuras para mantener el diseño de los puentes del proyecto original.
10. Se respeta prácticamente en la totalidad las líneas de expropiación salvo pequeños casos

Se ha considerado una sección 7/8 con sobreeanchos en curvas y una velocidad de proyecto de 60 km/h.

Las principales mejoras propuestas al trazado existente son las siguientes:

En planta:

- Se han ampliado radios.
- Se han unificado alineaciones curvas consecutivas por alineaciones rectas o por una única alineación curva de mayor radio.
- Se ha dimensionado sobreeancho en las curvas.
- Se ha realizado un estudio de visibilidad para la velocidad específica del proyecto

En alzado:

- Se ha tratado de ajustar la rasante a la existente para poder mantener el tráfico de la carretera durante la ejecución de las obras.

En sección:

- Se amplía la sección transversal actual.

Además de todas las actuaciones a nivel de firme, se procederá a la reposición de servicios afectados, así como a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas.

3.3.- U.E. N.º 3: M.S.V./R.F. Carretera A-176 entre los P.K. 34+670 a 40+200

En la UE 3, dentro de la carretera A-176 se materializan 2 actuaciones diferenciadas:

- **Mejora de seguridad vial entre P.K. 34+670 a P.K. 35+107.**

En este tramo de aproximadamente 437 metros, se procede a extraer la carretera A-176 del interior del casco de Ansó, donde tan apenas pueden cruzarse 2 vehículos en sentido contrario. Para ello, se traza un tramo de acondicionamiento integral con una sección 6/7, y velocidad de Proyecto 40 km/h. Se adopta una sección formada por una explanada mejorada mediante 40 cm de suelo Seleccionado tipo S4 y un firme compuesto por 40 cm de Zahorra artificial y una capa de rodadura de 5 cm de MBC tipo AC16 SURF D. En su tramo final, se procede a ensanchar el actual puente, mediante la ejecución de losas armadas prefabricadas, que permitan disponer de un ancho neto de 9 metros para la disposición de acerados y pretilos.

Además de todas las actuaciones a nivel de firme, se procederá a la reposición de servicios afectados, así como a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas.

- **Refuerzo de firme entre P.K. 35+107 a 40+200**

La carretera A-176, entre el final del tramo anterior, y el límite de provincia con Navarra, se procede a realizar una actuación bien distinta del Acondicionamiento Integral previsto en el año 2013, en base a criterios económicos en relación con la baja IMD de la vía.

Dentro de ella se diferencian 2 tramos:

- **TRAMO 1, desde el PK 35+107 hasta el PK 38+760**, aproximadamente en el desvío de Fago, en el cual el ancho ya es de manera generalizada de 5 metros. Se colocará 1 capa de aglomerado de regularización y a continuación otra capa adicional de 5 cm de MBC tipo AC16 SURF D, con plancha fija, tratando de generar bombeos y peraltes "decentes" en la medida que sea posible. Se procederá a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas.
- **TRAMO 2, desde el PK 38+760 al PK 40+200**, en esta zona, el ancho medio es de 4,50 metros y el objetivo es poder dotar de 5,0 metros de manera generalizada, ensanchando hacia el lado de la montaña (desmonte). Hay que tener en cuenta que el ancho mínimo de un compactador es 2,4 m por eso hay que intentar bajar lo mínimo necesario, y también es mejor ir a una sección tipo dónde el ensanche se haga por el lado de desmonte y no en terraplén, ya que aquí puede ser que se necesite hacer escalones en función de la altura del mismo. En las zonas de ensanche hacia el lado derecho, se procede a colocar 40 cm. de zahorra artificial, extendida en dos tongadas, sobre la que se extenderá, después del correspondiente riego de imprimación, una capa de regularización de espesor variable de 4,8 cm medio, con un máximo de 5,0 cm (que absorba las deformaciones de la carretera existente más la cuña que necesite el ensanche) más capa 4,0 cm de refuerzo. Se procede también a la renovación total de barrera.

Sobreanchos: se trata de generarlos en las curvas con herradura y las de Radio < 25 m, con vehículo furgón patrón al ser IMD 25 veh/día. Los sobreanchos son generados siempre en este caso siempre hacia el interior de la curva (el sobreancho del carril exterior se adhiere al del carril interior). De esta forma, en general, se previene tener que

ensanchar a ambos lados de la calzada existente. Hay que indicar que, a pesar de ello, la señalización horizontal en estas zonas se debe realizar en la mitad de la calzada.

Se procederá a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas.

También se renovarán los piquetes laterales colocados para ser visibles en caso de nevadas.

3.4.- U.E. N.º 4: R.F/R.S./M.S.V. Carretera A-132 entre los P.K. 1+450 a 33+620

En este tramo de la carretera A-132, las actuaciones tienen 7 tramos diferenciados:

- **Subtramo 1 entre PK 0+000 y PK 1+450**

En este tramo no se realiza actuación alguna dado que se trata de un ámbito de la carretera A-132 cuya propiedad ya no corresponde al Gobierno de Aragón.

- **Subtramo 2 entre PK 1+450 y PK 1+800**

Las actuaciones a realizar son:

1. Fresado en 5 cm de profundidad entre interior de líneas de límite de arcén
2. Riego de adherencia previo a reposición del fresado
3. Capa de aglomerado de reposición del material fresado con MBC tipo AC22
4. Riego de adherencia previo a colocación de capa de rodadura.
5. Capa de rodadura en todo el ancho de la plataforma con MBC tipo AC16 Surf D

- **Subtramo 3 entre PK 1+800 y PK 3+000**

En este tramo no se realiza actuación alguna dado que se trata de un tramo en buen estado con reciente intervención, salvo una actuación de seguridad vial, consistente en la ejecución de una nueva glorieta en el PK 2+600, que servirá para dar acceso entre otros al centro de exámenes de la Dirección General de Tráfico.

- **Subtramo 4 entre PK 3+000 y PK 13+300**

- Las actuaciones a realizar son:

1. Riego de adherencia previo a colocación de capa de rodadura.

2. Capa de rodadura en todo el ancho de la plataforma con MBC tipo AC16 Surf D

3. Actuaciones de Seguridad Vial:

- Nueva intersección de acceso a Chimillas en el PK 4+100
- Nueva intersección de acceso a Alerre en el PK 4+600

- **Subtramo 5 entre PK 13+300 y PK 27+200**

La actuación a realizar es la siguiente:

1. Fresado de las marcas viales
2. Microaglomerado en frío tipo MICROF 8 en todo el ancho de la plataforma

- **Subtramo 6 entre PK 27+200 y PK 28+500**

Las actuaciones a realizar son:

1. Fresado en 5 cm de profundidad entre interior de líneas de límite de arcén
2. Riego de adherencia previo a reposición del fresado
3. Capa de aglomerado de reposición del material fresado con MBC tipo AC22
4. Riego de adherencia previo a colocación de capa de rodadura.
5. Capa de rodadura en todo el ancho de la plataforma con MBC tipo AC16 Surf D

- **Subtramo 7 entre PK 28+500 y 33+620**

Las actuaciones a realizar son:

1. Fresado en 5 cm de profundidad entre interior de líneas de límite de arcén
2. Riego de adherencia previo a reposición del fresado
3. Capa de aglomerado de reposición del material fresado con MBC tipo AC22
4. Riego de adherencia previo a colocación de capa de rodadura.
5. Capa de rodadura en todo el ancho de la plataforma con MBC tipo AC16 Surf D

En subtramos del 2 al 7, se procederá a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas. También se renovarán las juntas de los puentes existentes, pintado de barandillas en buen estado y sustitución de barreras en aquellos puentes que la incluyan en la actualidad.

3.5.-U.E. N.º 5: R.F. Carretera A-132 entre los P.K. 59+156 y 70+913,856

Este tramo se inicia a la finalización del acondicionamiento integral en el PK 59+156 y se actúa hasta el PK 70+913,856. Las actuaciones a realizar son:

1. Fresado en 5 cm de profundidad entre interior de líneas de límite de arcén
2. Riego de adherencia previo a reposición del fresado
3. Capa de aglomerado de reposición del material fresado con MBC tipo AC22
4. Riego de adherencia previo a colocación de capa de rodadura.
5. Capa de rodadura en todo el ancho de la plataforma con MBC tipo AC16 Surf D

Se procederá a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas. También se renovarán las juntas de los puentes existentes, pintado de barandillas en buen estado y sustitución de barreras en aquellos puentes que la incluyan en la actualidad.

3.6.-U.E. N.º 6: R.F. Carretera A-136 entre los P.K. 0+000 y 26+937

Dentro de la UE 6, hay 2 tramos diferenciados:

- **Subtramo 1 entre PK 0+000 y PK 17+500**

Las actuaciones a realizar son:

1. Fresado en 5 cm de profundidad entre interior de líneas de límite de arcén
2. Riego de adherencia previo a reposición del fresado
3. Capa de aglomerado de reposición del material fresado con MBC tipo AC16 Surf D

- **Subtramo 2 entre PK 17+500 y PK 26+937**

Las actuaciones a realizar son:

1. Colocación de 5000 tn de MBC tipo AC16 Surf D en zonas localizadas del subtramo, en las cuales las permanentes deformaciones debido a las particularidades geológicas de los terrenos atravesados, hace que sea necesario actuar para permitir el paso de los equipos de vialidad invernal con ciertas garantías.

En ambos subtramos, se procederá a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas. También se renovarán los piquetes laterales colocados para ser visibles en caso de nevadas.

3.7.- U.E. N.º 7: R.S./R.F./A.I. Carretera A-176, entre los P.K.0+000 a 34+670

En este tramo de la carretera A-176, las actuaciones tienen 5 tramos diferenciados:

- **Subtramo 1 entre PK 0+000 y PK 1+300**

En este tramo no se realiza actuación alguna dado que se trata de un tramo en buen estado con reciente intervención debido a las obras de restitución de la Autovía A-21.

- **Subtramo 2 entre PK 1+300 y PK 6+100**

La actuación a realizar es la siguiente:

1. Fresado de las marcas viales
2. Microaglomerado en frío tipo MICROF 8 en todo el ancho de la plataforma

- **Subtramo 3 entre PK 6+100 y PK 23+470**

Las actuaciones a realizar son:

1. Fresado en 5 cm de profundidad entre interior de líneas de límite de arcén
2. Riego de adherencia previo a reposición del fresado
3. Capa de aglomerado de reposición del material fresado con MBC tipo AC16 Surf D

- **Subtramo 4 entre PK 23+470 y 23+800**

En este pequeño tramo de apenas 330 metros se procede a realizar una actuación de mejora de la seguridad vial, para mejorar el trazado existente. Para ello, se traza un tramo de acondicionamiento integral con una sección 6/7, y velocidad de Proyecto 60 km/h. Se adopta una sección formada por una explanada mejorada mediante 40 cm de suelo Seleccionado tipo S4 y un firme compuesto por 40 cm de Zahorra artificial y una capa de rodadura de 5 cm de MBC tipo AC16 SURF D

- **Subtramo 5 entre PK 23+800 y 34+670**

La actuación a realizar es la siguiente:

1. Fresado de las marcas viales
2. Microaglomerado en frío tipo MICROF 8 en todo el ancho de la plataforma

En todos los subtramos, se procederá a la renovación de la totalidad de elementos de marcas viales horizontales, señalización vertical, balizamiento y defensas. También se renovarán los piquetes laterales colocados para ser visibles en caso de nevadas.

3.8.- U.E. N.º 8: AYUDA A LA EXPLOTACIÓN

Las actuaciones de ayuda a la explotación serán las siguientes:

- **Sistemas de captación de datos de tráfico, permanente y no permanente.**

Para poder realizar un control del tráfico circulante por las vías del itinerario se incluye como elemento fundamental un sistema de equipos de campo para el conteo y clasificación de los vehículos, que deberá comunicar con un Centro de Control donde estará el sistema ITS encargado de la gestión de los datos.

Para poder realizar un control del tráfico circulante por las vías del itinerario se incluye un aforador portátil de tráfico mediante tubos neumáticos, que tendrá la capacidad de contar y clasificar por tipo de vehículos y número de ejes, medir la velocidad individual de cada vehículo y discriminar por sentido de circulación.

- **Sistemas de circuito cerrado de televisión.**

El sistema de vigilancia de tráfico mediante Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) sirve como complemento en el sistema de Ayuda a los Usuarios, ya que tiene por objeto la captación y transmisión al Centro de Control de imágenes obtenidas con cámaras de TV, situadas en diferentes áreas relevantes del tramo de carretera.

- **Sistemas de captación de datos meteorológicos.**

Para la captación de los datos meteorológicos se instalarán estaciones meteorológicas, las cuales permitirán obtener información acerca de las condiciones en que se encuentra la vía, y de las condiciones climáticas y de visibilidad del entorno.

Los datos de todos los puntos tomados en campo aparecen en los planos de estado actual de cada una de las Unidades de Ejecución.

4. CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Todos los datos utilizados corresponden a la cartografía proporcionada por el Gobierno de Aragón, a los equipos redactores de los Proyectos de Trazado y Constructivos del Plan RED. La Dirección General de Carreteras de la Diputación General de Aragón facilitó en formato digital las cartografías de las zonas escala 1:1000, previó vuelo específico de la zona. Además, se completó la información cartográfica mediante toma de datos en campo, tanto por métodos tradicionales como con GPS, realizando topográficos de detalle en las obras y zonas singulares.

Los sistemas elegidos para la realización de estos trabajos de topografía complementarios fueron:

- Sistema de Referencia: Sistema de Referencia Terrestre Europeo 1989 (ETRS 89).
- Sistema Geodésico: Para todo el territorio nacional, el Sistema Geodésico que define la Red Geodésica Nacional es el RE50
- Sistema Cartográfico de Representación: Utilizamos la Proyección U.T.M. (Universal Transversa de Mercator)

De manera adicional, en el momento de redactar el presente Proyecto de Trazado, únicamente ha sido preciso tomar nuevos datos en tres zonas concretas, por aparentes diferencias entre los datos existentes y la realidad:

1. Bordes de calzada en tramo de la carretera A-176 entre Ansó y el límite de provincia de Navarra. (UNIDAD DE EJECUCIÓN 3)
2. Bordes de calzada en el tramo de la carretera A-132 entre Concilio y el Embalse de La Peña. (UNIDAD DE EJECUCIÓN 1)
3. Tramo de aproximadamente 400 metros para diseño de una variante de trazado en la carretera A-176 en Ansó. (UNIDAD DE EJECUCIÓN 3)

5. GEOLOGÍA, GEOTECNIA Y PROCEDENCIA DE MATERIALES

En el desarrollo del Proyecto de Trazado correspondiente al ITINERARIO N°5 "JACETANIA-ALTO GÁLLEGO" del Plan Extraordinario de carreteras de la RAA (2020-2025), no se han llevado a cabo trabajos adicionales de geología y geotecnia.

De las 8 Unidades de Ejecución incluidas en el ITINERARIO n.º 5, únicamente 2 de ellas corresponden a tramos de Acondicionamiento Integral, donde es precisa información geológica/geotécnica, las U.E. 1 y 2. Además, la UE 3, entre Ansó y el límite de provincia de Navarra, ha pasado de tener una actuación de Acondicionamiento Integral a una actuación de refuerzo de firme, a pesar de lo cual, se aporta también la información geotécnica disponible.

En la U.E. 4, se incorporan 3 enlaces, que ya se hallaban en su día en el PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN NÚMERO 1 DEL SECTOR 3 DE LA PROVINCIA DE HUESCA DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN (CONC-RED/09-3HU).

Todo el diseño, se ha apoyado en los anejos geotécnicos aportados en su día en los respectivos anejos de geología y geotecnia incorporados en:

- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN NÚMERO 1 DEL SECTOR 3 DE LA PROVINCIA DE HUESCA DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN (CONC-RED/09-3HU).
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL PLAN RED, SECTOR 1HU, en concreto:
 - PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-132. PK-45+770 A 58+750.
 - PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-176. 35+310 A 39+995.

Estos 3 estudios geotécnicos se incorporan como apéndices del Anejo N.º 5 Geología y Geotecnia, de los Documentos Generales.

Indicar que, la UE 3, incorpora 448 metros de una Actuación de Seguridad Vial, a modo de variante dentro de la localidad de Ansó, en la carretera A-176, para cuya ejecución, ajustada al casco del municipio y alejada del cauce del río Veral, de acuerdo con la Dirección de Proyecto, no se ha considerado precisa la realización de geotecnia adicional a nivel de trazado, que sí deberá ser realizada durante la redacción del Proyecto Constructivo.

También, en la UE 7, se ha realizado una Actuación de Seguridad Vial, en una longitud 330 metros, en la carretera A-176, a la salida de Hecho, consistente en una rectificación de curva, con una separación mínima de la actual carretera, pero mejorando el trazado y la visibilidad. De acuerdo con la Dirección de Proyecto, no se ha considerado precisa la realización de geotecnia adicional a nivel de trazado, que sí deberá ser realizada durante la redacción del Proyecto Constructivo.

6. TRAZADO Y REPLANTEO

En el año 2022, de redacción del presente Proyecto de Trazado, se encuentra vigente la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras. Sin embargo, las indicaciones trasladadas por el Gobierno de Aragón, son las del uso de la Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada el 27 de diciembre de 1999, con las que fueron trazados los Proyectos incluidos en el PLAN RED

Únicamente ha sido usada la vigente Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, en el caso de las visibilidades de parada y adelantamiento, dado que es menos restrictiva que la antigua norma.

Sustancialmente, el Proyecto de Trazado se apoya en los trazados incluidos en los Proyectos Constructivos entregados por las Sociedades Concesionarias en el PLAN RED, en los casos de Acondicionamientos Integrales.

A pesar de ello, y de acuerdo con la Dirección de Proyecto, se han introducido una serie de pequeños cambios de cara a optimización de los trazados, todos ellos, respetando la citada Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada el 27 de diciembre de 1999.

En los respectivos Anejos de Trazado Geométrico N.º 9 de cada Unidad de Ejecución, de acondicionamiento integral, y de aquellas Unidades como la 3 y 7, que siendo de Refuerzo, contienen algún pequeño tramo en variante, se aportan los listados correspondientes a los trazados incluidos

7. MOVIMIENTO DE TIERRAS

En las Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral, 1 y 2, y en las de Refuerzo de firme en las que se han incorporado pequeños tramos en Variante, como son las 3 y 7 (Variante de Ansó y salida de Hecho), incorpora el Anejo N.º 10 Movimiento de Tierras, el cual tiene como objeto el estudio de la compensación de tierras una vez calculados los desmontes y terraplenes necesarios para el asentamiento de las obras proyectadas.

A partir de los resultados de la campaña geotécnica realizada en su día, se establecen las unidades de obra que definirán la misma. Las unidades de obra consideradas son las siguientes:

- m³ excavación en desmonte en cualquier clase de terrenos con medios mecánicos
- m³ excavación en tierra vegetal

Asimismo, para la construcción del cuerpo de terraplén, se ha considerado necesario definir las siguientes unidades de obra:

- m³ terraplén o pedraplén procedente de la excavación de las obras

Las secciones empleadas para la cubicación del movimiento de tierras toman como base los perfiles transversales recogidos en los planos y los taludes recomendados en el anejo de Geología y Geotecnia.

La caracterización geotécnica de los materiales presentes en la traza se ha efectuado con la totalidad de reconocimientos realizados en fase de estudio informativo y proyecto de trazado del PLAN RED. Con los resultados obtenidos y las observaciones de campo realizadas, se han clasificado los materiales para su posible uso dentro de las obras.

Simultáneamente se ha adoptado la búsqueda de préstamos y vertederos en el entorno de los trazados realizada en su día, y validados en la correspondiente D.I.A., con objeto de garantizar, como mínimo, la ejecución de todos los terraplenes de las obras con productos de excavación y de estas graveras.

Los vertederos propuestos garantizan que los excedentes de la obra y los suelos inadecuados de algunos tramos, puedan depositarse en zonas próximas al área de trabajo.

8. ESTUDIO DE TRÁFICO

En el Anejo N. ° 6 Estudio de Tráfico, de los Documentos Generales, se aportan las consideraciones al respecto de los tráficos previstos en las carreteras incluidas en las Unidades de Ejecución del ITINERARIO N°5 "JACETANIA- ALTO GÁLLEGO" del Plan Extraordinario de Carreteras de la RAA (2020-2025).

El análisis, varía dependiendo de Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral (UE 1 y UE 2), en las cuales, se estudia de modo comparativo las previsiones realizadas en su día en los documentos técnicos de los Proyectos Constructivos del PLAN RED, para el año de puesta en servicio, con el análisis actual a partir de los tráficos conocidos en enero de 2022, que correspondían al año 2017, para una puesta en servicio en 2027. Por otra parte, para las Unidades de Ejecución de Refuerzo de firme o Renovación superficial, aunque se han estudiado los tráficos previstos para una puesta en servicio en 2027 a partir de los datos de tráfico de 2019, la actuación prevista, se realiza, de acuerdo con la Dirección de Proyecto, en función de los reconocimientos de estado actual realizados y criterios económicos.

En base a lo trasladado por la Dirección de Proyecto, se calcula la evolución del tráfico hasta el año de puesta en servicio en 2027, utilizando la tasa de crecimiento anual de la Nota de Servicio 5/2014 (1,44%). La I.M.D. para un año cualquiera n viene dada por la expresión:

$$IMD_n = IMD_o \times (1 + i)^n$$

donde:

- IMD n = I.M.D. del año n

- IMD o = I.M.D. del año actual o de partida.
- i = tasa de crecimiento medio anual en tanto por uno
- n = años de calculo

Así se obtienen los siguientes valores de IMDp para el año de puesta en servicio, 2027:

UNIDAD DE EJECUCIÓN	TIPO ACTUACIÓN	CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO ESTIMADA 2027
1	A.I.	T3c
2	A.I.	T3b
3	RF	T4b
4	RF/RS	T2c, T3b, T3c
5	RF	T3b
6	RF	T3b, T4a
7	RF/RS	T3c, T4a, T4b

9. FIRMES Y PAVIMENTOS

Para el diseño de la sección de firme, se ha tenido distinto criterio dependiendo de si se tratan de Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral o con alguna variante de trazo o si se trata de Unidades de Ejecución de Refuerzo de Firme y/o Renovación Superficial.

- **Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral:** en el correspondiente Anejo N. ° 12 Firmes y Pavimentos de cada UE, se ha tenido en cuenta la categoría de tráfico obtenida en el Anejo 06 "Estudio de tráfico", y el estudio de materiales realizado en el Anejo 05 "Geología y Geotecnia", ambos de los documentos generales. Para el dimensionamiento se han seguido las RECOMENDACIONES TÉCNICAS PARA EL DIMENSIONAMIENTO DE FIRMES DE LA RED AUTONÓMICA ARAGONESA.

- **Unidades de Ejecución de Refuerzo de firme y/o Renovación Superficial:** a pesar de calcular igualmente la categoría de tráfico pesado para el año horizonte 2027, los criterios de actuación se han basado en los estados de conservación detectados en reconocimientos realizados "in situ", junto con las indicaciones de la Dirección de Proyecto.

10. DRENAJE

El desarrollo del Proyecto de Trazado correspondiente al ITINERARIO N°5 "JACETANIA- ALTO GÁLLEGO" del Plan Extraordinario de carreteras de la RAA (2020-2025), se ha apoyado en los trabajos de climatología, hidrología y drenaje incorporados en los documentos técnicos de los Proyectos Constructivos del PLAN RED. Los datos de climatología, hidrología y drenaje son necesarios para las actuaciones de Acondicionamiento Integral, en la cual se dimensionan obras de drenaje transversal, puentes y drenaje longitudinal.

Se aportan como anexos, dentro del Anejo N.º 5 de Climatología, Hidrología y Drenaje de los Documentos Generales los siguientes documentos:

- ANEXO I.- Anejo de Climatología, Hidrología y drenaje del PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-132. TRAMO: CONCILIO – L. SECTOR
- ANEXO II.- Anejo de Climatología, Hidrología y drenaje del PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-132. PK-45+770 A 58+750

11. ESTRUCTURAS

El tratamiento dado a las estructuras ha sido distinto en las Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral y de Refuerzo de Firme/Renovación Superficial, y se ponen de manifiesto en los correspondientes Anexos N.º 11 Estructuras, de cada UE:

- **Unidades de Acondicionamiento Integral 1 y 2:**

Las estructuras diseñadas en los Proyectos Constructivos del PLAN RED han sido conservadas, y el diseño del trazado en planta y alzado, no ha sido modificado en los puntos de ubicación de las estructuras diseñadas en su día. En la Unidad de Ejecución 1, únicamente ha sido cambiada la estructura sobre el Embalse de la Peña, encargado su estudio por el Gobierno de Aragón a una consultora externa. En la Unidad de Ejecución, todas las estructuras, tanto ampliadas como nuevas, se conservan.

- **Unidades de Refuerzo de firme y/o Renovación Superficial:**

En estas unidades, se incorpora dentro del Anejo N.º 11 de Estructuras, una breve ficha descriptiva del estado de cada una de ellas, indicando las necesidades de actuación: renovado de juntas, pintado o sustitución de barandillas, colocación de pretiles, etc.

12. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS

En las Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral, se procede a una nueva ejecución de todos los elementos de marcas viales, señalización vertical, balizamiento y defensas, conforme a normativa vigente.

En las Unidades de Refuerzo de firme y/o renovación superficial, se indican en cada caso los motivos que llevan a la renovación de marcas viales, señalización vertical, balizamiento y defensas, en base a los reconocimientos "in situ" realizados en cada una de ellas y de acuerdo con la Dirección de Proyecto.

Todos los datos, quedan reflejados en los Anexos N.º 14 Señalización, Balizamiento y Defensas, de cada Unidad de Ejecución.

13. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL

Se incorpora dentro de los DOCUMENTOS GENERALES el correspondiente Anejo N. ° 15 Actuaciones de Seguridad Vial, proporcionado por la Coordinación General.

14. EXPROPIACIONES

Como se viene comentando, el tratamiento es distinto en las Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral, o de Refuerzo de Firme y/o Renovación Superficial.

En las Unidades de Ejecución de Acondicionamiento Integral, se estudia la ocupación de terrenos cuya propiedad es preciso transferir, ya sea por ocupación de la traza o la reposición de los servicios afectados, y por tanto hay que valorar.

Dentro del Anejo N. ° 16 Expropiaciones e Indemnizaciones de cada Unidad de Ejecución, se incluye una relación concreta e individualizada de los bienes que se precisan expropiar para dicho trazado.

El coste total de las expropiaciones asciende a 81.423,69 € (OCHENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS VEINTITRÉS EUROS CON SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS DE EURO)

15. SERVICIOS AFECTADOS

En cada Unidad de Ejecución, se incluye el Anejo N. ° 13 Reposición de Servicios, que tiene por objeto recoger aquellos servicios e instalaciones que se verán afectados por el presente Proyecto de Trazado.

El propósito de recopilar esta información es prever las medidas oportunas, para minimizar y resolver las afecciones generadas por el proyecto; definiendo aquellas reposiciones que fueran necesarias.

El presente Proyecto de Trazado, a pesar de aportar ciertas variaciones del trazado en cuanto a mejora de ciertas alineaciones y rasante, no incorpora afecciones nuevas a las ya recogidas en los Proyectos Constructivos del PLAN RED en los que se basan

Dentro de cada Anejo N. ° 13 Reposición de Servicios, se incorpora como **APÉNDICE N. ° 1**, el anejo completo del mencionado Proyecto del PLAN RED, y, además:

- **APÉNDICE N. ° 2:** todas las nuevas comunicaciones realizadas durante la redacción del presente Proyecto de Trazado, en marzo de 2022, con la carta tipo de DGA a cada una de las compañías.
- **APÉNDICE N. ° 3:** todas las contestaciones recibidas hasta la fecha de redacción de la presente documentación.

16. INTEGRACIÓN AMBIENTAL

El presente Proyecto de Trazado, a pesar de aportar ciertas variaciones del trazado en cuanto a mejora de ciertas alineaciones y rasante, siguiendo indicaciones de la Dirección de Proyecto, no introduce variaciones de calado en su trazado, respecto de los Proyectos de Acondicionamiento Integral del PLAN RED, en los que se basan los actuales Proyectos de Trazado de la Unidad de Ejecución 1 y 2.

En cada Anejo N. ° 20 Integración Ambiental, de dichas unidades de ejecución se aporta:

- Como **APÉNDICE N. ° 1**, el anejo ambiental del mencionado Proyecto.

- Como **APÉNDICE N.º 2**, las siguientes resoluciones del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA):

1. RESOLUCIÓN, de 22 de noviembre de 2011, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se modifica el ámbito temporal de la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha de 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA/01ª/2009/4857), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca". Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/2011/10491).
2. RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2012, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se modifica puntualmente la declaración de impacto ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA /01A/2009/4589), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca" Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/01/2012/1234).
3. Resolución del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de fecha 19 de febrero de 2014, por la que se modifica el ámbito temporal de la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA 500201/01/2009/4587), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca". Clave: EI-RED1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/01/2013/12118).

17. ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

Con objeto de facilitar la ejecución de las obras por Unidades de Ejecución, se realiza un estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición por cada una de las unidades de ejecución en las que se divide el proyecto, que se incluye en el documento independiente de cada una de ellas.

Es preciso indicar, que existen Unidades de Ejecución, con coste total 0 en lo referente a Gestión de Residuos, como es el caso de las que únicamente incorporar Refuerzo de firme y/o renovación de pavimento, junto con renovación de elementos de señalización, balizamiento y defensas.

Esto se debe al hecho de que, los criterios técnicos considerados junto con la Dirección de Proyecto han sido:

- El precio del fresado incluye la correspondiente gestión y valorización de sus restos en Gestor Autorizado de Residuos.
- El precio del desmontaje de la barrera de seguridad a sustituir incluye su carga y transporte hasta el lugar de uso, acopio, valorización, etc, pero dado que se trata de un residuo, no peligroso y por el cual, el contratista percibe una ganancia a su entrega, no se considera procedente incorporar canon o valorización adicional alguna.

18. SISTEMAS DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN

Los sistemas de Ayuda a la Explotación vienen recogidos de manera específica en la Unidad de Ejecución 8, incluyendo dentro de memoria, anejo, planos y presupuesto, los siguientes conceptos:

Las actuaciones de ayuda a la explotación serán las siguientes:

- Sistemas de captación de datos de tráfico, permanente y no permanente.
- Sistemas de circuito cerrado de televisión.
- Sistemas de captación de datos meteorológicos.

19. PRESUPUESTOS

Se aporta a continuación el Presupuesto Base de Licitación del ITINERARIO 5, estando desglosado en las correspondientes mediciones dentro de cada Unidad de Ejecución.

CAPÍTULO 1	U.E. 1 - A.I. - CARRETERA A-132 CONCILIO - INTERSECCIÓN A-1205.....	10.472.984,07	27,95
CAPÍTULO 2	U.E. 2 - A.I. - CARRETERA A-132 LA PEÑA - BAILO	11.629.235,00	31,03
CAPÍTULO 3	U.E. 3 - RF/RS - CARRETERA A-176 ANSÓ - L.P. NAVARRA	1.582.355,43	4,22
CAPÍTULO 4	U.E. 4 - RF/RS - CARRETERA A-132 - HUESCA - CONCILIO	3.989.018,49	10,65
CAPÍTULO 5	U.E. 5 - RF - CARRETERA A-132 - FIN A.I. - BAILO - PUENTE LA REINA	2.331.830,24	6,22
CAPÍTULO 6	U.E. 6 - RF - CARRETERA A-136 - BIESCAS - PORTALET	3.783.350,08	10,10
CAPÍTULO 7	U.E. 7 - RF/RS - CARRETERA A-176 - PUENTE LA REINA - HECHO - ANSÓ.....	3.299.710,29	8,81
CAPÍTULO 8	U.E. 8 - AYUDA A LA EXPLOTACIÓN	384.533,20	1,03
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		37.473.016,80	
13,00 % Gastos generales		4.871.492,18	
6,00 % Beneficio industrial		2.248.381,01	
Suma GG y BI		7.119.873,19	
BASE IMPONIBLE		44.592.889,99	
21% IVA		9.364.506,90	
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN		53.957.396,89	

Asciende el PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN a la expresada cantidad de **CINCUENTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS**

20. SEGURIDAD Y SALUD

De acuerdo con las indicaciones trasladadas desde la Dirección de Proyecto y la Coordinación General, no se incluyen en los Proyectos de Trazado, Estudios de Seguridad y Salud, sino únicamente un importe destinado a la Seguridad y Salud de cada Unidad de Ejecución, estimado por la DGA.

21.PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

El plazo total de ejecución de las 8 Unidades de Ejecución que componen el ITINERARIO n. º 5, asciende a 26 meses, según el cronograma anexo.

ACTIVIDAD	Mes																									
	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18	Mes 19	Mes 20	Mes 21	Mes 22	Mes 23	Mes 24	Mes 25	Mes 26
UNIDAD DE EJECUCIÓN 1																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 2																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 3																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 4																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 5																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 6																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 7																										
UNIDAD DE EJECUCIÓN 8																										

22. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO

Los documentos que integran el Proyecto de Trazado del ITINERARIO 5, son de 2 tipos:
documentos generales y unidades de ejecución.

- **DOCUMENTOS GENERALES**

DOCUMENTO N.º 1 MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- ANEJO N.º 1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS
- ANEJO N.º 2.- APROBACIÓN DOCUMENTOS EMPLEADOS EN LA REDACCIÓN
- ANEJO N.º 3.- INFORME A ALEGACIONES DEL PROYECTO RED
- ANEJO N.º 4.- TOPOGRAFÍA Y CARTOGRAFÍA
- ANEJO N.º 5.- GEOLOGÍA Y GEOTECNIA
- ANEJO N.º 6.- ESTUDIO DE TRÁFICO
- ANEJO N.º 7.- CLIMATOLOGÍA, HIDROLOGÍA Y DRENAJE
- ANEJO N.º 15.- ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

1. SITUACIÓN E ÍNDICE

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

1. RESUMEN DE PRESUPUESTO ITINERARIO 5

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 1**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- ANEJO N.º 08 TRAZADO GEOMÉTRICO
- ANEJO N.º 09 REPLANTEO
- ANEJO N.º 10 MOVIMIENTO DE TIERRAS
- ANEJO N.º 11 ESTRUCTURAS
- ANEJO N.º 12 FIRMES Y PAVIMENTOS
- ANEJO N.º 13 REPOSICIÓN DE SERVICIOS
- ANEJO N.º 14 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- ANEJO N.º 16 EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES
- ANEJO N.º 17 JUSTIFICACIÓN DE PRECIO
- ANEJO N.º 18 SOLUCIONES AL TRÁFICO DURANTE EJECUCIÓN DE OBRAS
- ANEJO N.º 19 PLAN DE OBRA
- ANEJO N.º 20 INTEGRACIÓN AMBIENTAL
- ANEJO N.º 21 ARQUEOLOGÍA Y PATRIMONIO
- ANEJO N.º 22 ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

1. SITUACIÓN E ÍNDICE
2. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
3. PLANTA DE REPLANTEO
4. PLANTA GENERAL
5. PERFILES LONGITUDINALES
6. PERFILES TRANSVERSALES
7. SECCIONES TIPO
8. DRENAJE. PLANTA
9. DRENAJE. DETALLES
10. DRENAJE. OBRAS DRENAJE TRANSVERSAL
11. ESTRUCTURAS
12. INTERSECCIONES

- 13. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- 14. REPOSICIÓN DE SERVICIOS. PLANTA
- 15. REPOSICIÓN DE SERVICIOS. DETALLES
- 16. SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO
- 17. INTEGRACIÓN AMBIENTAL
- 18. EXPROPIACIONES
- 19. ACTUACIONES GEOTÉCNICAS

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

- 1. MEDICIONES AUXILIARES
- 2. MEDICIONES
- 3. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
- 4. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
- 5. PRESUPUESTO
- 6. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 2**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- ANEJO N.º 08 TRAZADO GEOMÉTRICO
- ANEJO N.º 09 REPLANTEO
- ANEJO N.º 10 MOVIMIENTO DE TIERRAS
- ANEJO N.º 11 ESTRUCTURAS
- ANEJO N.º 12 FIRMES Y PAVIMENTOS
- ANEJO N.º 13 REPOSICIÓN DE SERVICIOS
- ANEJO N.º 14 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- ANEJO N.º 16 EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES
- ANEJO N.º 17 JUSTIFICACIÓN DE PRECIO
- ANEJO N.º 18 SOLUCIONES AL TRÁFICO DURANTE EJECUCIÓN DE OBRAS
- ANEJO N.º 19 PLAN DE OBRA
- ANEJO N.º 20 INTEGRACIÓN AMBIENTAL
- ANEJO N.º 21 ARQUEOLOGÍA Y PATRIMONIO
- ANEJO N.º 22 ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

- 20. SITUACIÓN E ÍNDICE
- 21. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
- 22. PLANTA DE REPLANTEO
- 23. PLANTA GENERAL
- 24. PERFILES LONGITUDINALES
- 25. PERFILES TRANSVERSALES
- 26. SECCIONES TIPO
- 27. DRENAJE. PLANTA
- 28. DRENAJE. DETALLES
- 29. DRENAJE. OBRAS DRENAJE TRANSVERSAL
- 30. ESTRUCTURAS
- 31. INTERSECCIONES

- 32. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- 33. REPOSICIÓN DE SERVICIOS. PLANTA
- 34. REPOSICIÓN DE SERVICIOS. DETALLES
- 35. SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO
- 36. INTEGRACIÓN AMBIENTAL
- 37. EXPROPIACIONES
- 38. ACTUACIONES GEOTÉCNICAS

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

- 1. MEDICIONES AUXILIARES
- 2. MEDICIONES
- 3. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
- 4. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
- 5. PRESUPUESTO
- 6. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 3**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- 8.- TRAZADO GEOMÉTRICO
- 9.- REPLANTEO
- 11.- ESTRUCTURAS
- 12.- FIRMES Y PAVIMENTOS
- 13.- REPOSICIÓN DE SERVICIOS
- 14.- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y BALIZAMIENTO
- 16.- EXPROPIACIONES Y OCUPACIONES
- 17.- JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS
- 18.- SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
- 19.- PLAN DE OBRA
- 20.- INTEGRACIÓN AMBIENTAL
- 22.- ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

- 1. SITUACIÓN E ÍNDICE
- 2. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
- 3. PLANTA GENERAL
- 4. SECCIONES TIPO
- 5. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL
 - Planta de estado actual
 - Planta de nuevo trazado sobre cartografía
 - Planta de nuevo trazado sobre ortofoto
 - Sección tipo
 - Perfil longitudinal
 - Perfiles transversales
 - Planos estructuras ensanche puente
 - Sección tipo muros escollera

- Planta expropiaciones
- 6. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- 7. DETALLES JUNTAS DE DILATACIÓN EN PUENTES

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

0. MEDICIONES AUXILIARES DE TIERRAS Y FIRMES
1. MEDICIONES
2. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
3. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
4. PRESUPUESTO
5. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 4**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- 8.- TRAZADO GEOMÉTRICO
- 9.- REPLANTEO
- 11.- ESTRUCTURAS
- 12.- FIRMES Y PAVIMENTOS
- 13.- REPOSICIÓN DE SERVICIOS
- 14.- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y BALIZAMIENTO
- 16.- EXPROPIACIONES Y OCUPACIONES
- 17.- JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS
- 18.- SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
- 19.- PLAN DE OBRA
- 22.- ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

1. SITUACIÓN E ÍNDICE
2. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
3. PLANTA GENERAL
4. SECCIONES TIPO
5. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL
 - Planta de estado actual
 - Planta de nuevo trazado sobre cartografía
 - Planta de nuevo trazado sobre ortofoto
 - Sección tipo
 - Perfil longitudinal
 - Perfiles transversales
 - Planta expropiaciones
6. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
7. DETALLES JUNTAS DE DILATACIÓN EN PUENTES

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

0. MEDICIONES AUXILIARES DE TIERRRAS Y FIRMES
1. MEDICIONES
2. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
3. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
4. PRESUPUESTO
5. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 5**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- 8.- TRAZADO GEOMÉTRICO
- 9.- REPLANTEO
- 11.- ESTRUCTURAS
- 12.- FIRMES Y PAVIMENTOS
- 14.- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y BALIZAMIENTO
- 17.- JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS
- 18.- SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
- 19.- PLAN DE OBRA
- 22.- ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

1. SITUACIÓN E ÍNDICE
2. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
3. PLANTA GENERAL
4. SECCIONES TIPO
5. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL (no procede en la UE 5)
6. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
7. DETALLES JUNTAS DE DILATACIÓN EN PUENTES

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

1. MEDICIONES
2. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
3. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
4. PRESUPUESTO
5. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 6**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- 8.- TRAZADO GEOMÉTRICO
- 9.- REPLANTEO
- 11.- ESTRUCTURAS
- 12.- FIRMES Y PAVIMENTOS
- 14.- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y BALIZAMIENTO
- 17.- JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS
- 18.- SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
- 19.- PLAN DE OBRA
- 22.- ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

- 8. SITUACIÓN E ÍNDICE
- 9. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
- 10. PLANTA GENERAL
- 11. SECCIONES TIPO
- 12. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL (no procede en la UE 5)
- 13. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- 14. DETALLES JUNTAS DE DILATACIÓN EN PUENTES

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

- 1. MEDICIONES
- 2. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
- 3. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
- 4. PRESUPUESTO
- 5. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 7**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- 8.- TRAZADO GEOMÉTRICO
- 9.- REPLANTEO
- 11.- ESTRUCTURAS
- 12.- FIRMES Y PAVIMENTOS
- 13.- REPOSICIÓN DE SERVICIOS
- 14.- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y BALIZAMIENTO
- 16.- EXPROPIACIONES Y OCUPACIONES
- 17.- JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS
- 18.- SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
- 19.- PLAN DE OBRA
- 22.- ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

- 1. SITUACIÓN E ÍNDICE
- 2. DISTRIBUCIÓN DE HOJAS
- 3. PLANTA GENERAL
- 4. SECCIONES TIPO
- 5. ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL
 - Planta de estado actual
 - Planta de nuevo trazado sobre cartografía
 - Planta de nuevo trazado sobre ortofoto
 - Sección tipo
 - Perfil longitudinal
 - Perfiles transversales
 - Planta expropiaciones
- 6. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
- 7. DETALLES JUNTAS DE DILATACIÓN EN PUENTES

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

0. MEDICIONES AUXILIARES DE TIERRRAS Y FIRMES
1. MEDICIONES
2. CUADRO DE PRECIOS N.º 1
3. CUADRO DE PRECIOS N.º 2
4. PRESUPUESTO
5. RESUMEN DE PRESUPUESTO

- **UNIDAD DE EJECUCIÓN 8**

DOCUMENTO N.º 1. MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- 1.- ANEJO N.º 1.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

DOCUMENTO N.º 2. PLANOS

1. CAPTACIÓN DE DATOS DE TRÁFICO-1
2. CAPTACIÓN DE DATOS DE TRÁFICO-2
3. ESTACIÓN METEOROLÓGICA
4. CÁMARA CCTV CON PANELES SOLARES
5. ITINERARIO 5

DOCUMENTO N.º 3. PRESUPUESTO

1. PRESUPUESTO POR CAPÍTULOS
2. RESUMEN DEL PRESUPUESTO

23. CONCLUSIÓN

Con lo expuesto en la presente Memoria, que se complementa con los distintos Anejos, con los Planos y Presupuesto que forman parte del mismo, consideramos terminado este trabajo que sometemos a la consideración de la Superioridad.

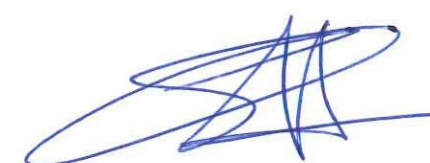
Marzo de 2022

El Ingeniero Autor del Proyecto



José Luis Pueyo Azón
I.C.C.P.P.
Colegiado N.º 21.729

Por la Dirección de Proyecto



Claudia Sanchis Llopis
I.C.C.P.P.
Jefa de Sección de Proyectos y Obras

ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

ÍNDICE

1. OBJETO	2
-----------------	---

1.2. ANEJO DE ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

1. OBJETO

En el presente anejo, se incorpora el documento correspondiente al **INFORME SOBRE LA NECESIDAD DE CONTRATAR, MEDIANTE CONTRATO DE SERVICIOS DE REDACCIÓN DEL: PROYECTO DE TRAZADO DE LOS ITINERARIOS DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS DE LA RAA (2020-2025). (CLAVE: IMA-PT-ITI)**, emitido por el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, con fecha 14 de febrero de 2020, dentro del cual se recoge:

1. Necesidad de contratar.
2. Objeto y necesidad que se pretende satisfacer.
3. Posible división del contrato en lotes
4. Valor estimado del contrato.
5. Órgano de contratación.
6. Idoneidad del contrato.
7. Justificación de la no utilización de medios electrónicos.
8. Sistema de determinación del precio
9. Criterios de solvencia
10. Criterios de adjudicación.
11. Condiciones especiales de ejecución.
12. Solicitud de la autorización para contratar.

Todo el proceso de licitación de los mencionados contratos de servicios concluyó con la adjudicación a la UTE ALTOARAGONESA DE INGENIERÍA CIVIL SLP – ACTUACIONES DE INGENIERÍA Y PROYECTOS SL, de los siguientes lotes:

- LOTE 3: ITINERARIO N.º 3 "ZARAGOZA CENTRAL"
- LOTE 5: ITINERARIO N.º 5 "JACETANIA – ALTO GÁLLEGO"

El presente Proyecto de Trazado, hace referencia al segundo de los lotes mencionados, ITINERARIO N.º 5 "JACETANIA – ALTO GÁLLEGO".

CLAVE: IMA-PT-ITI**INFORME SOBRE LA NECESIDAD DE CONTRATAR, MEDIANTE UN
CONTRATO DE SERVICIOS DE REDACCIÓN DEL: PROYECTO DE
TRAZADO DE LOS ITINERARIOS DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE
CARRETERAS DE LA RAA (2020-2025). (CLAVE: IMA-PT-ITI)****1. NECESIDAD DE CONTRATAR**

El Decreto de 5 de agosto de 2019 del Presidente del Gobierno de Aragón atribuye al actual Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda la totalidad de las competencias del anterior Departamento, a excepción de turismo. Por tanto, en virtud del Decreto 14/2016, de 26 de enero, por el que se aprueba su estructura orgánica, entre las competencias del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda figuraba en su artículo 20 la competencia de la entonces Dirección General de Movilidad e Infraestructuras para llevar a cabo las funciones de planificación, proyección, construcción, conservación, explotación y gestión, de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, conforme a las previsiones contenidas en la Ley 9/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, y su normativa de desarrollo.

Asimismo, dentro de las competencias de esta Dirección General de Carreteras están las de ejecución de los contratos de obras, servicios o suministros necesarios para la conservación y mejora de las carreteras.

El Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda ha analizado en profundidad el estado de la RAA (Red Autonómica Aragonesa) de Carreteras, el cual puede ser considerado como deficiente, y ha estudiado las posibles soluciones que pueden coadyuvar a una efectiva mejora de dicha red mediante la ejecución de mejoras sustanciales en una parte importante de la misma, con lo cual los medios disponibles para la inversión ordinaria pudieran conservar la Red de una forma, cuando menos, aceptable.

Realizado un estudio en profundidad de los medios que la legislación sectorial y general disponen, se ha considerado que el mecanismo adecuado sería la inversión en un número determinado de contratos de concesión, que actuarían sobre itinerarios concretos de la RAA, lográndose un estado de dichos itinerarios adecuado a las demandas de la sociedad en un aspecto tan determinante de la calidad de vida como es la movilidad.

A tal efecto, para la implementación del Plan Extraordinario de Inversiones de la RAA (202-2025), se considera necesaria la redacción previa de Proyectos de Trazado que sirvan de base en los contratos de concesión de actuaciones sobre estos itinerarios. No obstante, los medios actuales con los que cuenta la Dirección General de Carreteras son muy limitados, constituyendo únicamente un staff de la dirección que se ocupa de las cuestiones habituales de la organización (contratación ordinaria, seguimiento de los contratos, etc), pero han sido dimensionados, como mucho, para la gestión ordinaria del presupuesto.

1

Por todo ello se hace preciso la contratación de equipos que tengan como objetivo la redacción de los Proyectos de Trazado de 10 ITINERARIOS, sobre sendos tramos de la Red Autonómica Aragonesa, en los que se divide el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón. En el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, así como en el Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares se define con precisión el objeto y las contraprestaciones de los contratos, y su forma de ejecución.

El trabajo a desarrollar consiste, en la actualización de los proyectos redactados con motivo del Proyecto RED, que pudieran haber quedado obsoletos debido al paso del tiempo, a la presencia de nuevos servicios e instalaciones, al aumento del tráfico, a que algunos tramos ya se hayan ejecutado etc., redactando las eventuales prescripciones que el adjudicatario de las concesiones habrá de desarrollar en el proyecto de construcción.

Actualmente la plantilla del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda no dispone, por carga de trabajo, del personal requerido para proceder a la Redacción de los Proyectos de Trazado objeto de este expediente. Por otra parte, el carácter puntual de dichos trabajos no aconseja la propuesta de crear plazas a tales efectos, siendo necesario en este caso proceder a su contratación mediante un contrato de servicios.

2. OBJETO Y NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER

Los trabajos que se realizarán de acuerdo con este contrato serán ejecutados por el contratista adjudicatario para la prestación de Servicios a la Dirección General de Carreteras de la Diputación General de Aragón para la REDACCIÓN DEL: PROYECTO DE TRAZADO DE LOS ITINERARIOS DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS DE LA RAA (2020-2025).

El proyecto de trazado empleará, actualizándolos, los trabajos y proyectos ya redactados con motivo del Proyecto RED, así como algún que otro estudio desarrollado con otro motivo. A este fin se utilizará la documentación que la propia administración desarrolló, revisándola y unificándola en el nuevo documento a redactar, lo que exigirá un trabajo de contraste de la realidad existente con lo ya proyectado, y su posterior actualización, de acuerdo con las instrucciones de la administración, que serán impartidas a través del Responsable del Contrato. No se prevén nuevos cálculos o nuevos trazados, aprovechándose el material existente, pero actualizando mediciones y precios y redactando, tal y como se ha indicado en el apartado 1, las eventuales prescripciones que el adjudicatario de las concesiones habrá de desarrollar en el futuro proyecto de construcción.

Al desarrollarse los trabajos objeto de licitación sobre proyectos ya redactados con anterioridad, se considera justificado el sustituir el anteproyecto del que se habla en el artículo 248 de la LCSP por un Proyecto de Trazado. Se podría asegurar, en este sentido, suficientemente justificada la no complejidad de definición citada en el artículo 248.1 de dicha Ley.

La estructura de los proyectos de trazado del proyecto red era especial, ya que se distinguían los diferentes tramos, en función de la actuación requerida en ese momento. Así

se distinguían Unidades de Acondicionamiento Integral, de Refuerzo de Firme, de Renovación Superficial de Firme, de Apoyo a la Explotación y de Centro de Explotación.

A diferencia del caso que nos ocupa en esta licitación, en el Proyecto RED una Unidad de Ejecución podía abarcar más de un tramo de carretera, mientras que en este expediente una Unidad de Ejecución corresponde, en general, a un tramo de carretera entre dos puntos kilométricos. Por otra parte, en este caso no existen las Unidades de Apoyo a la Explotación ni de Centro de Explotación. En consecuencia, cada tramo de carreteras está en una única Unidad de Ejecución, y cada ITINERARIO está compuesto por diferentes Unidades de Ejecución, cuya suma de longitud es igual a la longitud del ITINERARIO.

Las características de los servicios a contratar para cada lote o ITINERARIO se dividen en:

- Toma de datos y recorrido del itinerario en cuestión, con propuesta de trazado y clasificación de las diferentes Unidades de Ejecución en los diferentes tramos de carretera.
- Confección del Proyecto de Trazado que incluya: Memorias y Anejos (Generales y específicos de cada Unidad), Planos (Generales y para cada Unidad), Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, Presupuesto Estimado (General y de cada Unidad) y Estudio de Seguridad y Salud.
- Cierre del Proyecto de Trazado, contrastando las previsiones contenidas en los estudios recibidos, así como las efectuadas durante la actualización y redacción del presente estudio, con la realidad.

Todas estas fases serán realizadas por el contratista adjudicatario con los medios propios, o, como máximo, con pequeñas colaboraciones puntuales, y que se abonarán a los precios del presente pliego a los que se aplicará la baja económica presentada en la oferta por el contratista adjudicatario.

3. POSIBLE DIVISIÓN DEL CONTRATO EN LOTES

Tal y como se ha indicado anteriormente, el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras en la RAA de la Comunidad Autónoma Aragonesa se ha dividido en DIEZ ITINERARIOS, por lo que, dado que la naturaleza y el objeto de los trabajos a realizar mediante este contrato de servicios coincide con esos 10 itinerarios, procede la división del mismo por lotes en aplicación del Art. 99.3 de la Ley 9/2017.

4. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Se ha calculado el valor estimado de este contrato de acuerdo al artículo 102 de la LCSP. En este caso, se han aplicado Ratios, basados en las experiencias de proyectos similares a lo largo de muchos años dentro de la Dirección General de Carreteras.

Estos ratios son un precio por kilómetro para cada una de las actuaciones a proyectar.

Por ello de la experiencia arrastrada y en función de los distintos tipos de actuaciones a proyectar se ha considerado las siguientes ratios:

- Recorridos de la Red 60 €/km
- Acondicionamiento integral 3.000 €/km
- Actualización acondicionamiento integral 750 €/km
- Actualización de refuerzos 325 €/km
- Actualización renovaciones 225 €/km
- Sin actuación -

Obtenidos estas ratios se ha procedido a realizar la valoración por itinerarios de las necesidades para cada tipo de actuación obteniendo como resumen la siguiente tabla.

	RECORRIDOS	ACONDICIONAMIENTO INTEGRAL	ACTUALIZACIÓN ACONDICIONAMIENTO INTEGRAL	ACTUALIZACIÓN REFUERZOS	ACTUALIZACIÓN RENOVACIONES	SIN ACTUACIÓN	IMPORTE (IVA EXCLUIDO)
PRECIO /KM	60,00 €	3.000,00 €	750,00 €	325,00 €	225,00 €	- €	
ITI	LONGITUD TOTAL	LONGITUD ACONDICIONAMIENTO		LONGITUD R.F.	LONGITUD R.S.	LONGITUD SIN ACTUACIÓN	IMPORTE (IVA EXCLUIDO)
1	111.464,00		41.948,00	34.845,00	34.671,00	-	57.274,44
2	121.366,00		33.415,00	52.084,00	20.604,00	15.263,00	53.906,41
3	234.464,65		24.028,87	175.197,78	34.988,00	250,00	96.901,11
4	148.700,52		47.974,25	44.622,00	56.104,27	-	72.028,33
5	111.337,00		29.961,00	49.451,00	31.925,00	-	52.405,67
6	198.664,00		23.771,00	74.721,00	100.172,00	-	76.571,12
7	169.295,86	7.230,00	21.940,84	75.072,00	46.113,02	18.940,00	83.077,21
8	187.049,00		-	152.853,00	31.941,00	2.255,00	68.086,89
9	182.844,37		35.494,37	95.867,00	51.483,00	-	80.331,89
10	178.743,11	5.300,00	27.831,00	101.206,11	44.406,00	-	90.381,17
SUBTOTAL	1.643.928,50	12.530,00	286.364,33	855.918,89	452.407,28	36.708,00	730.964,24 €

5. ÓRGANO DE CONTRATACIÓN

Según la disposición adicional segunda de la Ley 3/2011, de 24 de febrero, de medidas en materia de Contratos del Sector Público de Aragón (LCSPA), tendrán, en todo caso, la consideración de órganos de contratación de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Aragón los Consejeros del Gobierno de Aragón.

La composición de la mesa de contratación estará formada por funcionarios de carrera y por funcionarios interinos, ya que según el artículo 326.5 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público estos últimos pueden formar parte de las mesas de contratación cuando no existan funcionarios de carrera suficientemente cualificados y así se acredite en el expediente.

En la Dirección General de Carreteras, *"no existen funcionarios de carrera suficientemente cualificados"* ya que solamente existe en el Servicio de Planeamiento, Concesiones e Inversiones un funcionario de carrera, el cual firma el PPTP de este contrato, y en el otro Servicio existen dos funcionarios de carrera, por tanto, es necesario incorporar a la mesa de contratación funcionarios interinos.

6. IDONEIDAD DEL CONTRATO

En virtud de tener un valor estimado superior a 214.000,00 € y de acuerdo con el artículo 22 de la LCSP, este contrato está sujeto a regulación armonizada.

Se ha optado por el procedimiento abierto y a fin de seleccionar la oferta con mejor relación calidad-precio se considera necesario atender a varios criterios de adjudicación vinculados al objeto del contrato, a tal efecto se seleccionan los criterios que se relacionan en el Anexo XII del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, conforme al artículo 146 de la Ley 9/2017.

Se ha optado por el procedimiento abierto y, a fin de seleccionar la oferta con mejor relación calidad-precio, se considera necesario atender a varios criterios de adjudicación vinculados al objeto del contrato. A tal efecto se seleccionan los criterios que se relacionan en los Anexos XI y XII del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del contrato, conforme al artículo 146 de la Ley 9/2017, y que se describen en el apartado 10 de este informe.

7. JUSTIFICACION DE LA NO UTILIZACION DE MEDIOS ELECTRONICOS

La disposición adicional decimoquinta de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, establece que la presentación de ofertas y solicitudes de participación se llevará a cabo utilizando medios electrónicos. Por tanto, resulta obligatorio emplear estos medios electrónicos en los procedimientos de licitación y que las ofertas de los licitadores puedan ser presentadas de forma telemática. No obstante, esta regla general decae en varios supuestos previstos en los apartados 3 y 4 de la disposición final decimoquinta, algunos de los cuales ofrecen dudas razonables en cuanto a su alcance real, particularmente es el caso de la excepción de la letra c) del apartado 3 de la disposición. Para mayor detalle, cabe consultar el informe 2/2018 la Junta Consultiva de Contratación del Estado. Hay que tener presente todo el marco normativo en su conjunto cuando se examinan las excepciones fijadas por la disposición adicional decimoquinta de la LCSP, de cara a interpretarlas de forma que no se generen resultados contrarios al espíritu de la norma y de la propia definición de la Administración Pública.

Aunque el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de Andalucía en su resolución 192/2019 rechazó la justificación de no empleo de medios electrónicos planteada por el órgano de contratación, lo hizo al considerar que apelaba a una circunstancia genérica de no implantación, en vez de a razones específicas. Por ello, su doctrina no debe considerarse aplicable a aquellos supuestos donde hay motivos concretos tangibles, como es

el caso de la Administración autonómica aragonesa, y no meramente generales que explican esa falta de uso de medios electrónicos en la licitación.

De conformidad con las previsiones del artículo 347.3 de la LCSP, los perfiles de contratante de los órganos de contratación del sector público autonómico de la Comunidad Autónoma de Aragón están alojados directamente en la Plataforma de Contratación del Sector Público de ámbito estatal. Debe tenerse presente que la redacción del apartado 3 del artículo 347 de la LCSP plantea expresamente dos opciones con carácter alternativo a las Comunidades Autónomas, situándose en el plano legislativo en condiciones de paridad, sin dar a ninguna de ellas un trato preferente. Corresponde a cada Comunidad Autónoma valorar de forma discrecional cuál de las dos es la que le resulta más conveniente. En el caso aragonés, tras analizar el contexto de la organización institucional y los objetivos que se querían conseguir a medio plazo, se consideró que la mejor elección era la segunda de las planteadas por la ley, es decir, la **integración sistémica**, ya que permitía partir del perfil del contratante y de la herramienta de publicación preexistentes con objeto de introducir el menor número posible de modificaciones, tanto a los usuarios gestores de la aplicación como al ciudadano, así como de procurar un mayor ahorro de costes, dentro de una asignación eficiente de los recursos públicos. Asimismo, la aplicación informática se encuadra en un marco estratégico de explotación de información que va más allá del mero cumplimiento de las disposiciones legales relativas a la publicidad de las licitaciones, contemplando otras vertientes legales que convergen en este mismo campo. En conclusión, se entendió que la segunda opción era la más adecuada para la realización de los principios que inspiran la actividad pública y por ello se decidió implantarla con el amparo del ya citado artículo 347.3 de la LCSP.

En estos momentos, la Administración Pública aragonesa se encuentra inmersa en un proceso de integración entre la Plataforma de Contratación del Sector Público (de la Administración General del Estado) y la aplicación de la Plataforma de Contratación del Sector Público de la Comunidad Autónoma de Aragón, de conformidad con las previsiones del artículo 347 y de la disposición adicional decimoquinta de la Ley 9/2017 y de la ORDEN HAP/188/2018, de 1 de febrero, por la que se regula la Plataforma de Contratación del Sector Público de la Comunidad Autónoma de Aragón y la publicación de los datos e informaciones referentes a la actividad contractual de los órganos de contratación del sector público de Aragón a través de Internet. Este proceso se inició de forma coordinada con los servicios correspondientes de la Administración General del Estado en 2017. Actualmente, la herramienta "Gestión de Licitaciones" del Gobierno de Aragón está siendo objeto de un profundo desarrollo con la finalidad de adaptarse correctamente a los requerimientos técnicos y funcionales de la aplicación estatal, algunos de los cuales están siendo establecidos "ex novo", lo que complica y, por ende, desborda por completo las previsiones temporales de integración que habían sido inicialmente acordadas. Todo ello exige de una intensa cooperación entre las dos Administraciones, no pudiendo alcanzarse el buen fin del proyecto de manera individual.

Como puede observarse, la carencia de medios electrónicos que cumplan con los estándares de la disposición adicional decimoquinta de la LCSP, no ha sido fruto de una falta

de diligencia sino de complicaciones técnicas ajenas a la voluntad de la Administración aragonesa, que siempre se ha encaminado a cumplir con estos requerimientos legales. Prueba de ello es que en paralelo se haya desarrollado un sistema alternativo de licitación electrónica utilizando la tecnología Blockchain; que en estos momentos se encuentra en fase de pruebas, estando próxima su entrada en producción. Actualmente, la herramienta se circunscribe a los procedimientos abiertos simplificados en su modalidad abreviada, además de los contratos menores y procedimientos abiertos simplificados que solo incluyan criterios de evaluación posterior susceptibles de ser evaluados de forma automática mediante fórmulas matemáticas, pero su vocación, dependiendo de los resultados obtenidos, es que pueda extenderse al resto de procedimientos y que incluso se expanda en otras Administraciones Públicas.

Ante esta situación, una interpretación rigorista de la regulación abocaría a un escenario en el que no resultaría posible licitar ningún contrato hasta contar con las herramientas pertinentes. Si bien esta falta de medios deberá suplirse a la mayor brevedad, entretanto la Administración Pública precisa seguir celebrando contratos con los que cubrir sus necesidades que son reflejo de los intereses de la sociedad de la que es depositaria. Forzar a paralizar las licitaciones mientras dure este impasse tendría dos consecuencias claras. Por un lado, en aquellos casos donde exista un contrato previo y este hubiera finalizado o estuviera próximo de finalización habría que acudir a su prórroga, que se realizaría al amparo de la previsión del artículo 42.3 de la LCSP (salvo en los casos donde ya se hubiera contemplado esta posibilidad en los Pliegos y en los que todavía no se hubiera alcanzado el límite temporal máximo fijado) con un claro perjuicio para la concurrencia competitiva y la eficiente utilización de los fondos públicos e incurriendo en una nulidad de pleno derecho. Estas prórrogas desvirtuarían la filosofía subyacente en la vigente legislación de contratos que intenta evitar los contratos de larga duración con el objeto de abrir regularmente a la competencia. Por otro, al no sacarse a licitación, la prestación del contrato se encarecería por no poder beneficiarse de las bajas fruto de la presión competitiva derivada del procedimiento de licitación. Además, en el caso de nuevas necesidades, al no haber un previo contrato susceptible de prórroga, quedarían desatendidas del todo, pudiendo ser alguna de ellas de urgente atención, o tendrían que ser encauzadas de nuevo por el artículo 42.3 de la LCSP. Al respetar la regla general de la disposición adicional decimoquinta se estarían incumpliendo otros aspectos de la normativa y de la propia lógica administrativa. Igualmente, hay que tener en cuenta que, aunque la licitación electrónica es un deber legal no es un fin en sí mismo, sino que es un medio orientado a la satisfacción de una serie de intereses y objetivos. Resultaría contradictorio que un derecho de los licitadores se convirtiera en una barrera para que éstos puedan licitar al no realizarse convocatorias. En definitiva, el principal perjudicado sería el interés general.

No puede soslayarse, además, que se están produciendo problemas generalizados en todo el Estado en relación con la transición entre la Administración tradicional y la Administración digital. Es paradigma de estas dificultades la ampliación de los plazos de la disposición final séptima de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo

Común de las Administraciones Públicas, a raíz del Real Decreto-ley 11/2018, de 31 de agosto.

Partiendo de que es inevitable que una parte de los intereses en juego queden desatendidos independientemente de la opción que se escoja entre las disponibles en estos momentos, debe prevalecer la interpretación menos lesiva para el interés general y los principios que rigen a las Administraciones Públicas. Por todo ello, se acoge la línea mantenida por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales en sus resoluciones 931/2018, 1077/2018 o 1053/2018 y que considera aplicable la excepción del apartado c) de la disposición adicional decimoquinta de la LCSP a situaciones similares a aquella en la que se encuentra hoy la Administración Pública de Aragón. Mutatis mutandi, puede extenderse al supuesto aragonés. A mayor abundamiento, encontramos en la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado un precedente favorable a este tipo de interpretaciones en su Recomendación de 24 de septiembre de 2018.

8. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO

El sistema de determinación de los precios del contrato, según lo previsto en el artículo 102.4 de la LCSP, es el de "*precios a tanto alzado a la totalidad o a parte de las prestaciones del contrato*".

Los precios base elegidos para el cálculo del valor global del contrato, y que se desglosan en el apartado 4 del presente Informe, incluyéndose también en el Anexo N° II del PCAP, han sido fijados atendiendo a importes por kilómetro de actuación según los presupuestos de contratos similares efectuados con esta Dirección General de Carreteras.

9. CRITERIOS DE SOLVENCIA

En relación con los criterios y los medios de acreditación de la solvencia económica financiera y de la solvencia técnica exigible a los empresarios, y al objeto de abrir este contrato a la mayor competencia posible, en beneficio tanto de los operadores económicos como de la entidad adjudicataria, se ha optado por lo menos restrictivo posible y establecer en el PCAP unos valores mínimos exigibles adecuados y suficientes según la experiencia acumulada para este tipo de contrato y que cumplen con los requisitos que establece la LCSP de acuerdo a lo previsto en los artículos 87 y 90.

10. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Para valorar las proposiciones y determinar la mejor oferta, se utilizarán una "pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio", la cual "se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos" de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 145 de la LCSP.

El objeto de este contrato de servicios, consiste en redacción de 10 proyectos de trazado, cuya naturaleza es muy concreta.

Con la finalidad de cumplir con el artículo 145 de la LCSP se han elegido unos criterios de adjudicación basados en el planteamiento que atienda a la mejor relación coste-eficacia,

para ello la mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos. Por ello, se hace necesario elegir criterios de adjudicación distintos al precio, en los que el licitador tenga la oportunidad de demostrar el conocimiento y la experiencia en la elaboración de los documentos a desarrollar, el conocimiento de los plazos necesarios para realizar dichos trabajos, así como las actividades necesarias a realizar y sus interacciones.

Por tanto, se ha optado por seleccionar criterios de valoración o adjudicación sujetos a valoración previa, con un peso de ponderación del 49%, y directamente vinculados al objeto del contrato, tales como:

- **MEMORIA DEL ITINERARIO DEL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS.** Memoria en la que se exponga para el ITINERARIO la estrategia y la forma concreta de abordar el desarrollo de los trabajos objeto del presente contrato, describiendo para ello las características específicas del itinerario y los trabajos y actividades necesarios para la elaboración de los diferentes documentos integrantes del proyecto.

- **PLANIFICACIÓN TEMPORAL DEL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS.** Se basa en el desarrollo de un documento que exponga los plazos esperables de los trabajos, sus interacciones en función de los condicionantes debidos al desarrollo general de los trabajos, etc. Se concretarán en él las actividades que el licitador propone para la redacción de los documentos objeto del presente contrato de servicios.

- **PROPUESTA DE DESARROLLO DE LOS TRABAJOS QUE GARANTICEN EL CUMPLIMIENTO DE PLAZOS Y LA ADECUACIÓN DE LOS TRABAJOS AL OBJETIVO DE LA ADMINISTRACIÓN.** Se incluirá la memoria descriptiva donde se exponga una estrategia clara y unitaria en orden a un adecuado cumplimiento de los objetivos del plan, no únicamente los resultados concretos del contrato.

Además de ello, se utilizarán criterios de valoración o adjudicación sujetos a evaluación posterior, con un peso de ponderación del 51%, que, de forma mecánica, objetiva y cuantitativa, mediante la mera aplicación de fórmulas, conceden la máxima puntuación a las propuestas más favorables para la administración, siendo éstos:

- El precio del contrato u oferta económica, que se valorará mediante una fórmula lineal tramificada.

- La reducción de plazo, se valorará mediante una fórmula lineal tramificada la reducción de plazo ofertada por los licitadores.

La combinación de estos criterios, junto con la consideración de las ofertas consideradas anormalmente bajas tal y como se detalla en el Anexo XII del PCAP, son los criterios que nos proporcionarán las ofertas económicamente más ventajosas, por estar vinculados directamente con las especificaciones del contrato, presentadas anteriormente.

11. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN

El artículo 202 de LCSP impone la obligación de establecer en el PCAP al menos una condición especial de ejecución, relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de

tipo social, en aplicación del principio mencionado en el propio preámbulo de la LCSP de utilizar "la contratación pública como instrumento para implementar las políticas tanto europeas como nacionales...".

Como condiciones especiales de ejecución, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 202 de la LCSP, y debido a las características de objeto del contrato, se ha incluido como condición social la siguiente: *"De conformidad con el artículo 25.2 de la Ley 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón, toda documentación deberá utilizar lenguaje no sexista."*


Si el adjudicatario cuente con una representación de mujeres en plantilla desequilibrada, en todo caso y siempre que sean necesarias nuevas contrataciones, sustituciones y/o se produzcan bajas, la empresa adjudicataria se compromete a contratar a mujeres y en función del número de contrataciones éstas se realizarán en un porcentaje superior, al menos en cinco puntos al porcentaje medio señalado en el último trimestre para el sector de actividad concreto por la encuesta de población activa del I.N.E."

La condición especial de ejecución del contrato de corte medio ambiental es *"El formato preferente para la presentación de los trabajos será el electrónico, salvo los documentos mínimos que deban presentarse en papel de conformidad con el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. En estos casos se deberá utilizar papel reciclado que produzca un menor impacto medioambiental en su producción (se concretará previamente, para unificar la presentación del documento)."*

12. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA CONTRATAR.

Por todo ello, y de acuerdo con el art. 116 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se remite la iniciación del oportuno expediente de contratación por procedimiento abierto, tramitación anticipada del contrato de servicios:

- Objeto del Contrato: **"REDACCIÓN DEL: PROYECTO DE TRAZADO DE LOS ITINERARIOS DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS DE LA RAA (2020-2025)"**.
- Clave: **IMA-PT-ITI**
- Modalidad: Contrato de servicios
- Procedimiento: Abierto varios criterios de adjudicación
- Aplicación Presupuestaria: 13040/G/5131/608000/91002 del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio económico 2020.
 - Presupuesto Base de Licitación: 730.964,24 € I.V.A. excluido
 - IVA: 153.502,50 €
 - TOTAL: 884.466,74 € I.V.A. incluido

 **GOBIERNO
DE ARAGON**
Departamento de Vertebración
del Territorio, Movilidad y Vivienda


**Dirección General de
Carreteras**

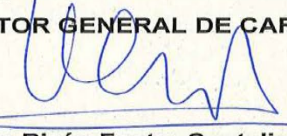
- Anualidades (IVA incluido)

Ejercicio	
2020	176.893,37 €
2021	707.573,37 €
TOTAL	884.466,74 €


para su fiscalización si procede.

Zaragoza, a 14 de febrero de 2020

 **EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**


Fdo: Bizén Fuster Santaliestra

11



APROBACIÓN DE LOS DOCUMENTOS EMPLEADOS EN LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DEL ITINERARIO

ÍNDICE

1. OBJETO	2
-----------------	---

1.2. APROBACIONES DE LOS DOCUMENTOS EMPLEADOS EN LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DEL ITINERARIO

1. OBJETO

En el presente anejo, se incorporan todos aquellos documentos administrativos tramitados en su día en el PLAN RED, que guardan relación con los tramos de carreteras incluidos en el actual ITINERARIO N.º 5 "JACETANIA – ALTO GÁLLEGO" del Plan Extraordinario de Carreteras de la RAA (2020-2025):

1. Orden del 16 de noviembre de 2009, por la que se aprueba el proyecto: "PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 1 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN". CLAVE: PT-RED-1HU
2. Orden del 16 de noviembre de 2009, por la que se aprueba el proyecto: "PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 3 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN". CLAVE: PT-RE-3HU.
3. RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca» Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Nº Expte. INAGA /01A/2009/04587).
4. RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Nº Expte. INAGA /01A/2009/04589).
5. RESOLUCIÓN, de 22 de noviembre de 2011, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se modifica el ámbito temporal de la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha de 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA/01ª/2009/4857), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón.

Sector 1 Huesca". Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/2011/10491).

6. RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2012, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se modifica puntualmente la declaración de impacto ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA /01A/2009/4589), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca" Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente

-
7. INAGA 500201/01/2012/1234).
 8. Resolución del Instituto Aragones de Gestión Ambiental de fecha 19 de febrero de 2014, por la que se modifica el ámbito temporal de la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA 500201/01/2009/4587), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca". Clave: EI-RED1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/01/2013/12118).

**ORDEN DEL 16 DE NOVIEMBRE DE 2009, POR LA QUE SE APRUEBA EL PROYECTO:**

"PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 1 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN". CLAVE: PT-RED-1HU.

CONSIDERANDO:

Que el proyecto consta, de acuerdo a los requisitos exigidos por el artículo 113 de la Ley de Contratos del Sector Público, de la documentación precisa y necesaria al fin que se propone.

Que la actuación proyectada, ya fue sometida al trámite de Información Pública mediante el correspondiente Estudio Informativo.

Que es preciso efectuar las expropiaciones que en el anejo correspondiente del Proyecto se valoran en **466.430,02 €**.

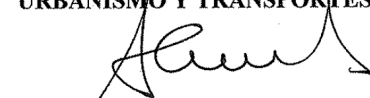
RESUELVO:

Aprobar el Proyecto de Trazado de referencia por un presupuesto estimativo que asciende a la cantidad de **101.492.127,85.- €**

Aprobar las prescripciones de obligado cumplimiento que se imponen al proyecto de construcción que desarrolle este proyecto de trazado, y que se incluyen en el Informe de Supervisión del Proyecto de Trazado.

Zaragoza, 16 de noviembre de 2009

**EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES**



Fdo.: Alfonso Vicente Barra



ORDEN DEL 16 DE NOVIEMBRE DE 2009, POR LA QUE SE APRUEBA EL PROYECTO:

"PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 3 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN". CLAVE: PT-RED-3HU.

CONSIDERANDO:

Que el proyecto consta, de acuerdo a los requisitos exigidos por el artículo 113 de la Ley de Contratos del Sector Público, de la documentación precisa y necesaria al fin que se propone.

Que la actuación proyectada, ya fue sometida al trámite de Información Pública mediante el correspondiente Estudio Informativo.

Que es preciso efectuar las expropiaciones que en el anejo correspondiente del Proyecto se valoran en **1.217.953,75 €**

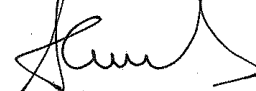
RESUELVO:

Aprobar el Proyecto de Trazado de referencia por un presupuesto estimativo que asciende a la cantidad de **77.936.324,91 €**

Aprobar las prescripciones de obligado cumplimiento que se imponen al proyecto de construcción que desarrolle este proyecto de trazado, y que se incluyen en el Informe de Supervisión del Proyecto de Trazado.

Zaragoza, 16 de noviembre de 2009

**EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES**

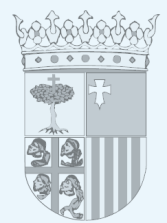


Fdo.: Alfonso Vicente Barra

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE

RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca» Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Nº Expte. INAGA /01A/2009/04587).

La Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, establece que han de someterse a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental los proyectos correspondientes a actividades listadas en su anexo II. El proyecto de adecuación integral de la red estructurante de carreteras de Aragón Sector 1HU, se encuentra recogido en el Grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) como «Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros»

La Dirección General de Carreteras presenta con fecha 11 de febrero de 2008 la Memoria del «Proyecto de adecuación integral de la red estructurante de carreteras de Aragón. Sector 1HU». Mediante resolución de 22 de Abril de 2009, tras tramitarse el procedimiento de consultas previas, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental comunicó los contenidos mínimos que debía tener el Estudio de Impacto Ambiental.

En fecha 4 de febrero de 2009, en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 23 se publica anuncio de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes por el que se somete a información pública los Estudios Informativos, Estudios de Impacto Ambiental y estudio de Viabilidad Económico-Financiera relativos a la Red Estructurante de Aragón. Simultáneamente, se solicita informe a una serie de organismos sobre el trámite de información pública: Subdirección de Carreteras de Huesca, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Patrimonio Cultural, Confederación Hidrográfica del Ebro, Diputación Provincial de Huesca, Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, Dirección General de Energía y Minas, Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR), Comisiones Obreras, Ecologistas en Acción-Ecofontaneros, Ecologistas en Acción-Onso, Ecologistas en Acción-Otus, Fundación Ecología y Desarrollo, Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, Sociedad Española de Ornitología (SEO/BIRDLIFE), Unión General de Trabajadores, Comarca del Alto Gállego, Comarca de Hoya de Huesca, Comarca de la Jacetania, Comarca de la Ribagorza, Comarca de Sobrarbe, Comarca Somontano de Barbastro, Ayuntamiento de Abizanda, Ayuntamiento de Aínsa-sobrarbe, Ayuntamiento de Ansó, Ayuntamiento de Bailo, Ayuntamiento de Benabarre, Ayuntamiento de Benasque, Ayuntamiento de Bielsa, Ayuntamiento de Biescas, Ayuntamiento de Bonansa, Ayuntamiento de Caldearenas, Ayuntamiento de Campo, Ayuntamiento de Capella, Ayuntamiento de Chia, Ayuntamiento de Fago, Ayuntamiento de Foradada del Toscar, Ayuntamiento de La Fueva, Ayuntamiento de El Grado, Ayuntamiento de Graus, Ayuntamiento de Hoz de Jaca, Ayuntamiento de Isábena, Ayuntamiento de Jaca, Ayuntamiento de Labuerda, Ayuntamiento de Lascuarre, Ayuntamiento de Laspaúles, Ayuntamiento de Laspuña, Ayuntamiento de Montanuy y Ayuntamiento de Naval.

Transcurrido el plazo de información pública, no se recibieron alegaciones con contenido ambiental, no obstante se ha recibido contestación de las siguientes asociaciones u organismos consultados sin contenido ambiental: Ministerio de Fomento, Departamento de Industria, Comercio y Turismo. Servicio Provincial de Industria (Sección de Minas), Ayuntamiento de Ansó, Ayuntamiento de Biescas, Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos, Ayuntamiento de Sahún, Ayuntamiento de Naval, Ayuntamiento de Benabarre, Ayuntamiento de Aínsa-sobrarbe, Ayuntamiento de Villanova Ayuntamiento de Benasque, Comisiones Obreras (CCOO), Asociación Sociedad y Servicios Públicos, D. José María Almuzara Tarroc, D. Carlos Almuzara Tarroc.

Se aprobó por Orden del 4 de mayo de 2009, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el Informe de la Dirección General de Carreteras de Alegaciones resultado de la Información Pública del Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y del Estudio de Viabilidad Económico-Financiera de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca», Claves: EI-RED-1 HU y EV-RED-1HU.

Se remitió el expediente en fecha 8 de mayo de 2009 al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental para la continuación de la tramitación de la evaluación de impacto ambiental.

Se notificó trámite de audiencia al promotor y éste señaló que en el tramo de la A-1205 entre el PK 0+000 y el PK 35+722 se ha desarrollado con posterioridad a la redacción del Estudio Informativo un proyecto con menor velocidad de diseño 50 km/h y con menor impacto ambiental por ajustarse en mayor medida a la carretera actual y que se ha previsto que vuel-

25386

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



va a someterse a información pública por parte del órgano sustantivo y que debería ser informada con posterioridad por el órgano ambiental. Se comunicó un borrador de la resolución a los ayuntamientos afectados, no recibiendo manifestaciones al respecto.

El proyecto tiene como objetivo la adecuación de los viales de titularidad autonómica que conforman la Red Estructurante contemplada en el Plan de Carreteras de Aragón (2004-2013). Para la adecuación de dicha red se procedió a sectorizar en ocho zonas diferentes toda la superficie de la Comunidad Autónoma. Como objetivos principales del Plan General de Carreteras (2004-2013) se encuentran:

Vertebrar y equilibrar el territorio aragonés, definiendo una red principal de ejes estructurantes, y mejorar la accesibilidad a todos los núcleos y comarcas de la Comunidad Autónoma. Satisfacer la demanda de movilidad, mejorando el funcionamiento de la red viaria.

Mejorar la seguridad vial, aplicando programas específicos en zonas de accidentes.

Ayudar a la mejora de las comunicaciones con las Comunidades Autónomas próximas y especialmente con Francia y el resto de Europa.

Este sector Huesca 1HU se haya situado en el norte de la provincia de Huesca y limita al norte con Francia, al este con Lérida, al oeste con Navarra y al sur con los sector 1Z, 2HU, y 3HU.

El Sector 1HU, objeto del presente estudio, incluye una serie de carreteras donde no se va a actuar sobre la traza o se van a desarrollar únicamente labores de refuerzo del firme y otra serie de carreteras que van a ser acondicionadas, entendiendo por acondicionamiento la modificación parcial de su trazado actual en planta o alzado y que por tanto se deben evaluar ambientalmente, son las siguientes:

CARRETERA	ACTUACIÓN	TRAMO		
		LONGITUD (Alt1)	LONGITUD (Alt2)	LOCALIDADES
A-132	Acondicionamiento	12.800	12.708,05	Huesca-Pte. La Reina
A-135	Acondicionamiento	4.712,63	4.667,61	Broto a Ordesa
A-136	Acondicionamiento	12.446,78	12.384,71	Biescas a Francia por Sallent de Gállego
A-139	Acondicionamiento	10.370,42	10.288,72	Graus con Francia por Benasque
A-176	Acondicionamiento	4.866,19	4.531,92	Puente la Reina a Roncal por Echo y Ansó
A-1205	Acondicionamiento	35.730,11	35.358,92	Jaca a La Peña
A-1605	Acondicionamiento	13.286,75	11.555,05	Graus al Valle de Arán
A-1606	Acondicionamiento	12.950,72	11.959,85	Benabarre a Laguarres

Las actuaciones proyectadas en cada uno de los ejes estructurantes pertenecientes al Sector 1HU de la Red de Carreteras de Aragón son las siguientes:

Uno. Carretera A-132. De Huesca a Puente la Reina

Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido entre el PK 46+263 y el PK 60+000. Atraviesa los TT.MM. de Bailo y Las Peñas de Riglos.

Se ha considerado en ambas alternativas una velocidad de proyecto 60 km/h. La sección está compuesta de una plataforma para ambos sentidos de circulación con dos carriles de 3,50 m y arcenes exteriores de 1,0 m. Se ha previsto con el horizonte del año 2013 una IMD para el Tramo Bailo - Puente la Reina de hasta 1.360 veh./día, con 114 veh/día pesados y para el Tramo La Peña-Bailo de hasta 935 veh/día con 110 veh/día pesados.

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas:

(Alternativa 1) Se construyen 10 viaductos de nueva construcción que suponen un total de 615 metros, y se amplía un viaducto ya existente en 40 metros.

(Alternativa 2) Se construyen 13 viaductos de nueva construcción que suponen un total de 795 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Total Desmorte 224.483, Terraplén 52.124, Exceso de Tierras 133.840

(Alternativa 2): Total Desmorte 300.916, Terraplén 69.872, Exceso de Tierras 195.262

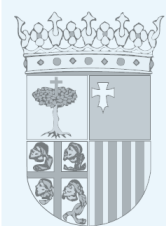
Se han delimitado en plano 7 vertederos situados junto a la carretera a altura de los PK 0,600; 1,300; 1,700; 2,400; 2,700; 3,000; 3,600; y uno al otro lado del río a la altura del PK

25387

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



0,600. En cuanto a prestamos se ha definido en plano 3, todos junto a la carretera a la altura de los PK 0,600; 3,600 que coinciden con vertederos y uno mas en el PK 10,000,

Dos. Carretera A-135. De Broto a Ordesa

El acondicionamiento previsto en este tramo se limita a la ampliación de la plataforma a un mínimo de 6,00 m en los primeros 5 km. Atraviesa el T.M. de Torla.

La sección está compuesta por una plataforma y constituida por 2 carriles de 3,0 m, uno para cada sentido y sin arcones. El IMD previsto para 2013 es de 615 veh/día.

Las principales estructuras del tramo en cada una de las alternativas son:

(Alternativa 1): Se amplían 3 viaductos existentes que suponen un total de 90 metros.

(Alternativa 2): Se amplían 3 viaductos existentes que suponen un total de 70 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son:

(Alternativa 1), Total Desmante 45.358, Terraplén 14.743, Exceso de Tierras 21.210.

(Alternativa 2), Total Desmante 48.041, Terraplén 17.430, Exceso de Tierras 21.307.

Se han delimitado en plano 4 vertederos situados la altura de los PK 2,600; 2,900; 3,500 y 4,200 y 2 prestamos a la altura del PK 3,500 que coincide con el vertedero y en el 4,100.

Tres. Carretera A-136. De Biescas a Francia por Sallent de Gállego

El acondicionamiento previsto consiste en una mejora de la geometría en tramos puntuales. Atraviesa el T.M. de Sallent de Gállego.

La sección está compuesta por una plataforma y constituida por 2 carriles de 3,5m, y arcones exteriores de 1,0 m uno para cada sentido. En algunos tramos se dispone un tercer carril. En cuanto al IMD prevista para el año 2013 es de hasta 1.588 veh/día.

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas: (Alternativa 1) se amplían 3 viaductos existentes que suponen un total de 70 metros y (Alternativa 2) se amplían 2 viaductos existentes que suponen un total de 70 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son:

(Alternativa 1): Total Desmante 200.067, Terraplén 26.353, Exceso de Tierras 111.759

(Alternativa 2): Total Desmante 307.353, Terraplén 39.272, Exceso de Tierras 207.949.

Se han delimitado en plano 9 vertederos situados la altura de los PK 2,100; 3,400; 5,100; 5,500; 5,900; 8,00; 8,800; 10,300; y 10,500, además de 4 prestamos a la altura de los PK 1,300, 2,100 que coincide con un vertedero, 5,300 y 6,800.

Cuatro. Carretera A-139. De Graus a Francia por Benasque

Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido (desde el pK 62+500-72+895) que discurre por el T.M. de Benasque.

La sección está compuesta por una plataforma y constituida por 2 carriles de 3,50 metros y 2 arcones exteriores de 0,50 metros, (una para cada sentido de circulación). Se ha considerado una velocidad de proyecto de 70 km/h. El IMD previsto para 2013 es de hasta 1.775 veh/día.

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas:

(Alternativa 1) se amplían 3 viaductos existentes que suponen un total de 100 metros, se amplían 5 Túneles existentes en un longitud total de 320 metros y se construyen dos antialudes de un total de 100 metros.

(Alternativa 2) se construye un viaducto nuevo (80m), se amplían 2 viaductos existentes que suponen un total de 60 metros, se construyen 2 túneles nuevos de 110 metros, se amplían 3 túneles existentes en un total de 210 metros y se construyen dos antialudes de un total de 100 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son los siguientes:

(Alternativa 1) Total Desmante 147.500, Terraplén 42.613, Exceso de Tierras 72.167

(Alternativa 2): Total Desmante 461.624, Terraplén 70.815, Exceso de Tierras 358.467.

Se han delimitado en plano 2 vertederos situados junto a la carretera a la altura de los PK 62,800; y 65,600, además de 2 prestamos a la altura de los PK 63,200 por su margen derecha y 63,300 por la margen izquierda.

Cinco. Carretera A-176. De Puente la Reina a Roncal por Echó y Ansó

Se prevé el acondicionamiento del tramo (desde el p.k. 34+790 al 40+487).. Atraviesa los TT.MM. de Ansó y Fago. El IMD previsto para 2013 es de hasta 1.332 veh/día. (en el tramo Puente la reina- Embún).

La sección está compuesta por una plataforma y constituida por 2 carriles de 3,0 m y 2 arcones exteriores de 0,5 m (uno para cada sentido de circulación). Se ha considerado una velocidad de proyecto de 40 km/h.

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas: (Alternativa 1) se construye 1 viaducto nuevo de 40 metros y (Alternativa 2) se construyen 3 viaductos nuevos que suponen un total de 125 metros.

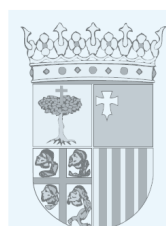
Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 fueron los siguientes:

25388

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



(Alternativa 1) Total Desmante 115.384, Terraplén 12.440, Exceso de Tierras 89.737.

(Alternativa 2): Total Desmante 171.245, Terraplén 27.517, Exceso de Tierras 131.674.

Se han delimitado en plano 3 vertederos y prestamos junto a la carretera a la altura de los PK 1,200; 4,050 y 4,500, y 2 vertederos mas situados a 400 m. al norte de Ansó.

Seis. Carretera A-1205. De Jaca a La Peña

Se proyecta el acondicionamiento que transcurre (entre el p.K. 0+000 - 41+721). Atraviesa los TT.MM. de Jaca, Caldearenas y Las Peñas de Riglos.

La sección está compuesta por una plataforma para ambos sentidos de circulación y constituida por dos carriles de 3,00 metros y dos arcones exteriores de 0,50 metros (uno para cada sentido). Se ha considerado una velocidad de proyecto 60 km/h. El IMD previsto para 2013 es de hasta 358 veh/día (en el tramo Jaca-Bernués).

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas: (Alternativa 1) se construyen 2 viaductos nuevos que suponen un total de 310 metros y (Alternativa 2) se construyen 8 viaductos nuevos que suponen un total de 1.020 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son los siguientes:

(Alternativa 1), Total Desmante 2.133.620, Terraplén 766.971, Exceso de Tierras 1.267.371.

(Alternativa 2) Total Desmante 1.927.678, Terraplén 1.238.426, Exceso de Tierras 593.046.

Se han delimitado en plano 7 vertederos situados junto a la carretera a la altura de los PK 1,600 (lado izquierdo), 1,800 (drch), 2,300 (izq), 2,600 (drch), a la altura del 30,600 (izq) son dos separados por la vías del ferrocarril, y 35,000 (izq) Los prestamos están en el 0,700 (izq), 2,300 (izq), 22,000 (izq) y 35,000 (izq), que coincide con un préstamo.

Siete. Carretera A-1605. De Graus al Valle de Arán

Se proyecta el acondicionamiento desde el p.k. 41+670, hasta el entronque con la N-260. Atraviesa los TT.MM. de Las Paúles, Bonansa y Montanuy.

La sección está compuesta por una plataforma para ambos sentidos de circulación y constituida por dos carriles de 3,00 metros, y dos arcones exteriores de 0,50 metros (uno para cada sentido de circulación). Se proyecta con velocidades de recorrido entre 40 y 60 km/h según los tramos. El IMD previsto para 2013 es de hasta 2.305 veh/día (en el tramo con mayor tráfico previsto Graus-Laguarres).

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas: (Alternativa 1) se amplían 3 viaductos existentes que suponen un total de 120 metros. Se acondicionan 2 túneles existentes de 115 metros; (Alternativa 2) se amplían 3 viaductos existentes que suponen un total de 115 metros. Se construye un túnel nuevo de 975 metros de longitud y se amplía otro existente en 50 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son los siguientes:

(Alternativa 1): Total Desmante 172.616, Terraplén 20.906, Exceso de Tierras 131.674

(Alternativa 2): Total Desmante 209.837, Terraplén 17.875, Exceso de Tierras 168.048.

Se han delimitado en plano 3 vertederos situados junto a la carretera a la altura de los PK 5,900; y 6,800 y la cantera situada a la altura del PK 11,000. además de 2 prestamos situados a la altura de los PK 3,200 y 5,900 coincidente con el préstamo.

Ocho. Carretera A-1606. De Benabarre a Laguarres

Se proyecta el acondicionamiento de todo el tramo. Atraviesa los TT.MM. de Benabarre y Capella.

La sección está compuesta por una plataforma para ambos sentidos de circulación y está constituida por dos Carriles de 3,0 m., y arcones exteriores de 0,5 m (uno para cada sentido de circulación). Se proyecta con velocidades de proyecto entre 40 y 60 km/h según tramos. El IMD previsto para 2013 es de hasta 140 veh/día.

Las principales estructuras presentes en el tramo en cada una de las alternativas: (Alternativa 1) se construye 1 viaducto nuevo de 60 metros y un túnel de 125 metros; (Alternativa 2) se construyen 3 viaductos nuevos que suponen un total de 995 metros y 4 túneles de 460 metros.

Los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 son los siguientes:

(Alternativa 1) Total Desmante 144.390, Terraplén 96.862, Exceso de Tierras 44.355.

(Alternativa 2): Total Desmante 248.013, Terraplén 51.451, Exceso de Tierras 168.761.

Se han delimitado en plano 2 vertederos situados junto a la carretera a la altura de los PK 0,600; y 2,000, además de 3 prestamos de grandes dimensiones a la altura de los PK 2,000, 4,300 y 11,200.

Descripción del medio

El sector 1HU, objeto del presente estudio, tiene una superficie de 7.600 Km2. El territorio comprende la cordillera pirenaica, que es un territorio accidentado de amplia variación altitudinal cuya máxima altura es el Aneto que alcanza la cota 3404 msnm, situándose las carreteras entre los 450 y los 1800 msnm., por lo que el territorio de implantación presenta una no-

25389

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



table variación bioclimática, compleja red hidrológica, cuya vegetación oscila entre el piso mediterráneo y el alpino atlántico, que incluye matorrales, bojedaes, pinares, carrascales, quejigales, abetares, y pastizal alpino, los cultivos van de cereal al prado de siega que se intercalan en una trama teselar resultado de la interacción de la orografía, la altura, orientación, litología y uso secular del medio (cultivo y ganadería principalmente). Este territorio incluye numerosos espacios protegidos, y especies amenazadas, montes de utilidad pública, y vías pecuarias. Son frecuentes los paisajes de gran valor, objetivo del turismo que visita este territorio. La mayor parte del territorio es monte localizándose los cultivos preferentemente en la parte baja de los valles. Estos y sobre todo las praderas de siega son componentes fundamentales del paisaje de montaña, base de la económica agraria y de la ganadería extensiva. Los tramos de carreteras de este sector discurren más o menos paralelas a cursos de ríos importantes siguiendo los valles o cruzan cuencas salvando importantes desniveles.

CARRETERA	Plan de Conservación	LIC	ZEPA	Espacios Naturales Protegidos y PORN
A-132	Quebrantahuesos y Cangrejo de río	"Santo Domingo y Caballero"	"Sierras de Santo Domingo y Caballero y Río Onsella"	-
A-135	Quebrantahuesos	"Bujaruelo-Garganta los Navarros" y "Río Ara"	"Viñamala"	"Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido" (Zona Periférica) y Reserva de la Biosfera "Viñamala"
A-136	Quebrantahuesos y Zapatito de dama	"Monte Pacino" y "Foz de Escarilla-Cucuraza"	-	Reserva de la Biosfera de Viñamala y PORN "Anayet-Partacua"
A-139	Quebrantahuesos	"Posets-Maladeta" y "Río Ésera"	"Posets-Maladeta"	Parque Natural Posets-Maladeta y PORN "Parque Natural Posets-Maladeta"
A-176	Quebrantahuesos y Cangrejo de río.	"Los Valles-Sur"	-	PORN "Mancomunidad Los Valles"
A-1205	Quebrantahuesos y Cangrejo de río	"San Juan de la Peña y Oroel"	-	"Paisaje Protegido San Juan de la Peña"
A-1605	Quebrantahuesos	"Los Valles Sur" y "Garganta Obarra"	"El Turbón-Sierra de Sis"	PORN "Mancomunidad Los Valles"
A-1606	Quebrantahuesos	"Castillo Lagarrés"	-	-

Efectos

Uno. Carretera A-132. De Huesca a Puente la Reina

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida en el Estudio. La carretera sigue el corredor actual aprovechando parte de la carretera actual, sin embargo la corrección de curvas y rasante y el paso de barrancos determina importantes desmontes, terraplenes y viaductos, para cuya construcción se requieren accesos de obra y localización de prestamos o vertederos, todo ello afecta a vegetación de matorral (aliagares, bojedaes), bosques de *Quercus faginea*, *Pinus sylvestris* y *Pinus nigra*, y vegetación de ribera. También ocupa campos de cultivo, praderas y campos abandonados.

La carretera supondrá un importante efecto barrera a partir del Salinas de Jaca (PK4,200) con los desmontes, y terraplenes que pueden resultar infranqueables para fauna vertebrada de mayor tamaño (mayor que tejón o zorro) concentrando el paso de esta por puntos concretos de la carretera incrementando el riesgo de atropellos. Las obras de drenaje pueden ser trampas para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos en las proximidades de cursos de agua y sobre todo cuando discurren paralelos a estos separando el monte del cauce como ocurre en tramo de la carretera con el río Gabás a partir del PK 4,400. En el cruce de los barrancos (Paternoy, Asabón y Gabás) se ocupa el Dominio Público Hidráulico (DPH) y se afecta vegetación de ribera.

A partir del PK 5,500 hasta el 10,400 (4.900 m) se adentra en LIC ES2410064 «Santo Domingo y Caballera» en donde los Hábitat naturales afectados son «Pinares mediterráneos

25390

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



de pinos negros endémicos (UE9533*)», «Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis* (UE9240)», y «Ríos alpinos y la vegetación leñosa de sus orillas de *Salix* (UE3240)». La superficie alterada de los hábitat tiene un efecto apreciable para el LIC y deberán adoptarse medidas correctoras específicas aunque no afecta a la integridad del lugar. En cuanto a fauna los ríos Gabás y Asabón dentro del LIC tienen madrilla (*Chondrostoma toxostoma*), Cangrejo de río común (*Austropotamobius pallipes*) y en los juncales de sus orillas puede haber topillo de cabrera (*Microtus cabreræ*) que son objetivo de conservación. El proyecto de la carretera cruza repetidas veces el río Gabás, algunas con terraplenes, además durante el proceso de construcción la entrada de sedimentos al río podría tapizar los fondos y alterar el hábitat ribereño y acuático con efecto apreciable para la conservación de estas especies.

En este sector, entre los mismo PKs del LIC, la carretera afecta también a la ZEPA ES0000287 «Sierras de Santo Domingo y Caballero y Río Onsella». La carretera no tiene efecto significativo para la conservación de las aves objetivo del lugar aunque durante la construcción se pueden producir molestias en periodo reproductor de alguna de esas especies. La carretera no tiene efectos negativos para la conservación de Quebrantahuesos.

Los vertederos que existen entre el inicio de la carretera y Salinas de Jaca pueden causar una alteración importante en el paisaje de la zona. Además algunos de los préstamos y vertederos se encuentran a 500 metros de Stª María y de Salinas de Jaca. Por su localización algunos de ellos pueden llegar a ser compatibles reponiendo el paisaje y el uso original. No obstante el préstamo y vertedero del PK 3,600 supone una importante degradación paisajística, y el préstamo del PK 10,000 supone riesgo de impacto significativo sobre el barranco, y los hábitat naturales y especies objetivo del LIC.

Dos. Carretera A-135. De Broto a Ordesa.

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. La nueva carretera aprovecha el antiguo trazado, corrigiendo curvas y ensanchándolo, produce efectos puntuales debido a los desmontes y terraplenes que amplían la franja de ocupación. Algunos desmonte con taludes 1H/2V se hacen sobre coluviales o en terrazas de cultivo (fajas). La excavación puede determinar una desestabilización de la ladera que podría determinar la ampliación de la zona excavada. Este efecto se puede destacar en la Alternativa 1 (la elegida) entre los PK 0,100 y 0,700, entre 3,400 y 3,500, y entre el 4,500 y el 4,700. Del mismo modo los terraplenes previstos alteran igualmente por sectores, una franja relativamente amplia entre los PK 3,600 a 3,800, y del 4,000 al 4,600. Al objeto de minimizar estos efectos se deberán construir muros para contener y reducir la inestabilidad de laderas y la ocupación del terreno o soluciones alternativas.

La franja ocupada afecta a vegetación principalmente de praderas de siega y matorral de orla o seto, que supone un impacto por alteración del paisaje en una zona de gran valor Paisajístico como es el entorno de Torla y del Parque Nacional de Ordesa.

La carretera queda en el ámbito del LIC ES2410048 «Río Ara» a partir del PK 0,380 y los hábitat naturales afectados son los prados de siega en la categoría de «Praderas húmedas oligotrofas sobre sustratos calcáreos» (UE6410). A partir del PK 3,600 pasa al LIC ES2410006 «Bujaruelo-Garganta los Navarros» hasta el final del tramo afectando igualmente a estos tipos de prados de siega. La carretera no tiene un efecto significativo para la conservación de estos hábitat y la integridad del lugar pero debe corregir y reducir su efecto sobre los objetivos de conservación del mismo. También la carretera afecta a partir del PK 3,600 a la ZEPA ES0000278 «Viñamala» en la que no se prevén efectos apreciables sobre la conservación de las aves objetivo del lugar, aunque si pudieran producirse molestias a la anidación durante el proceso constructivo. No tiene efectos negativos para la conservación de Quebrantahuesos.

La carretera afecta también al territorio incluido en la Reserva de la Biosfera «Viñamala» sobre la que no se prevén ningún efecto significativo ya que el trazado sólo penetra 8 m en este Espacio Natural). El trazado se interna en la Zona Periférica de Protección del «Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido» a partir del PK 3,300.

Todos los emplazamientos de vertederos y préstamos son inadecuados por afectar a hábitat naturales en LIC y al paisaje en la zona periférica de protección del Parque Nacional.

Tres. Carretera A-136. De Biescas a Francia por Sallent de Gállego

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. La nueva carretera aprovecha el antiguo trazado, corrigiendo curvas y ensanchándolo. En el acondicionamiento de la carretera y en la ampliación de los viaductos existentes se produce afección a vegetación natural como bosque y arbustado mixto caducifolio sobre prados y césped denso de altura con pies dispersos de *Betula pendula*.

La carretera no tiene efectos negativos para la conservación del Quebrantahuesos ni se tiene constancia de poblaciones de Zapatito de Dama, no obstante se deberá descartar su presencia en la zona de obras mediante prospección botánica.

25391

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Entre los PKs 0,300 al 1,300 afecta al LIC ES2410031 «Foz de Escarrilla-Cucuraza» y entre los PKs 3,350 al 5,900 al LIC ES2410010 «Monte Pacino». Los hábitat natural afectados son «Praderas húmedas oligótrofas sobre sustratos calcáreos (Molinion)» (UE6410) así como alguna franja de «Bosques mixtos higrofilos y esciofilos de barrancos de montaña (cantabro-pirenaicos)» (UE9180*). Esta superficie alterada no supone un efecto apreciable para la conservación de los hábitat y las especies objetivo del Lugar.

El impacto mas notable de esta carretera se produce por desestabilización de laderas con desmontes en coluviales (el talud tipo es 1H/2V) y por ocupar amplias franjas de terreno con terraplenes (3H/2V) que afectaría amplias franjas de vegetación natural, con la consiguiente degradación de la vegetación sobre todo praderas de siega y pastizal montano y subalpinos con un importante efecto indirecto sobre el paisaje, que acusa severamente la alteración del medio por ser muy valorado como zona natural de intenso uso turístico.

Un tramo de 4,2 km discurre por los límites de la Reserva de la Biosfera de Viñamala, pero sin efecto significativo sobre este espacio. El eje viario atraviesa el PORN «Anayet-Partacua» del PK 3,350 al 5,900, no obstante es compatible con los objetivos de conservación del mismo.

Los vertederos de los PKs 3,400, 5,100, 5,500 se encuentra en LIC, en zona inestable y en prados de siega o pastizal montano por lo que no son compatibles. El vertedero del PK 6,000 por que se encuentra en DPH y los vertederos situados en los PKs 8,800 10,300 y 10,500 por que se encuentran en zonas inestables, pastizal subalpino y borde de barranco no son Compatibles. El vertedero situado en el PK 2,100, se localiza en zona compleja, pero se considera ambientalmente compatible rellenar el hueco del préstamo y la carretera abandonada. El vertedero del PK 8,000 está en una zona degradada que podría ser usado como vertedero con un adecuado plan de explotación y restauración. En esta zona existen zonas degradadas y restos de vertederos de otras obras que podrían ser utilizados.

En cuanto prestamos el situado en el PK 1,300 se localiza en zona inestable y en parte en LIC afectando prado de siega por lo que no es ambientalmente compatible. El préstamo de los PK 5,300 y 6,800 se encuentran en pastizal montano o subalpino en zonas inestable y el primero en LIC «Monte Pacino» por ello no son ambientalmente compatibles. El préstamo del PK 2,100 parece que utiliza el banco que queda entre el nuevo trazado y la actual carretera, en ese caso podría ser compatible.

Cuatro. Carretera A-139. De Graus a Francia por Benasque

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. La nueva carretera aprovecha el antiguo trazado, corrigiendo curvas y ensanchándolo, con riesgo de impacto severo en largos tramos, por riesgo de desestabilizar laderas por desmontes en coluvial (el talud tipo es 1H/2V) y por ocupar amplias franjas de terreno con grandes terraplenes (3H/2V) que afectarían amplias franjas de vegetación natural.

Tanto en el acondicionamiento de la carretera como en la creación de estructuras nuevas o ampliación de las ya existentes se produce afección a especies de vegetación natural como *Fraxinus excelsior* y *Betula celtiberica* sobre prados de siega, *Corylus avellana* o bosques de *Pinus uncinata*.

Al discurrir la carretera prácticamente en todo momento paralela al río Ésera es probable la afección a éste, debida al arrastre de partículas y contaminación de sus aguas. También discurre junto al embalse Paso Nuevo.

La carretera no tiene efectos negativos para la conservación de Quebrantahuesos

Se encuentra dentro del LIC ES0000149 «Possets-Maladeta» (aprox. 5.400 m dentro de este LIC) hábitat afectados «Matorrales y brezales enanos alpinos, subalpinos y oromediterráneos(UE4060)y «Bosques de Pinus uncinata (UE9430)) Pastizales y prados xerofíticos basófilos cántabro-pirenaicos (UE6210) y en el LIC ES2410046 «Río Ésera» (aprox. 1.900 m), los hábitat afectados son Prados de siega atlántico-centroeuropeos (UE6510), «Saucedas y choperas mediterráneas» (UE92A0). Esta superficie alterada puede tener un efecto apreciable para la conservación de los hábitat pero no para las especies objetivo del lugar.

Dentro de la ZEPA ES0000149 «Posets-Maladeta» la carretera no tiene un efecto significativo sobre los objetivos de conservación de las aves objetivos del lugar. Solo durante la construcción se pueden producir interferencias en el proceso reproductor de grande aves

El eje viario atraviesa el Parque Natural Posets-Maladeta y también el PORN «Parque Natural Posets-Maladeta»: 4.800 m discurren dentro de la Zona 1«Parque Natural», 3.800 dentro de la Zona 2 «Zona periférica de Protección del Parque Natural» y 1.500 m dentro de la Zona 3 al adentrarse en LIC «Río Ésera». Los grandes desmontes y terraplenes pueden tener un efecto apreciable sobre los Objetivos de Conservación del PORN y sobre el Parque Natural al poder afectar de forma significativa la vegetación - hábitat naturales, y el paisaje.

25392

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



La ubicación de los dos préstamos a la altura del PK 63,000 y del vertedero al comienzo de la traza a la altura del pK 62,800 no son compatibles por estar ubicados en LIC, en «Prados de siega» (UE6510) que es hábitat de interés comunitario. El vertedero ubicado en el p.K. 65,550 tiene un efecto compatible por encontrarse sobre una cantera abandonada.

Cinco. Carretera A-176. De Puente la Reina a Roncal por Echó y Ansó

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. El acondicionamiento de la carretera se proyecta basándose en el corredor de la carretera actual de forma que esta carretera requiere su ensanche y la rectificación de algunas curvas.

Con este proyecto se afecta a masas de bosques de *Pinus sylvestris* y lasto -timo- aliagares con Boj. Presenta un efecto barrera reducido, no obstante hay que adaptar la Obra de drenaje del barranco en los PK 0,600 como paso de fauna cuya especies indicadoras serán Jabalí y anfibios.

Todo el eje viario con 5.697 metros se encuentra dentro del LIC ES2410001 «Los Valles-Sur», siendo los hábitat naturales afectados «Matorrales mediterráneos primarios y secundarios con dominio frecuente de genisteas (UE4090). Por el tipo de hábitat y la superficie alterada este proyecto no tiene un efecto apreciable para los objetivos de conservación del Lugar.

Se encuentra en el ámbito del PORN «Mancomunidad Los Valles», en la Zona 4: «Área Natural Singular»: según el Decreto 51/2006, de 21 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Valles, Fago, Aisa y Borau). No tiene efecto significativo sobre los objetivos de conservación y el ordenamiento propuesto por el PORN. La carretera no tiene efectos negativos para la conservación de Quebrantahuesos ni para el Cangrejo de río común.

La carretera por sus desmontes, terraplenes, vertederos y prestamos puede tener un efecto significativo sobre el paisaje, por ello deberá mejorar su integración ambiental con un proyecto de medidas de integración de taludes, de prestamos y vertederos con proyecto de explotación y la revegetación de todos estos elementos.

No son compatibles los vertederos situados al Norte de Ansó, por situarse en Prados de siega atlántico-centroeuropeos (UE6510) en LIC ES2410001 y tener un elevado impacto paisajístico.

Seis. Carretera A-1205. de Jaca a La Peña.

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. El proyecto de la nueva carretera de 35,7 km, sigue el corredor de la actual pero rectifica largos tramos de curvas sinuosas, sobre un relieve accidentado con notables desniveles por lo que se puede considerar como una carretera nueva.

Los taludes de desmonte son 1H/2V, y los terraplenes son 3H/2V. Se pueden encontrar largos tramos en desmonte como entre el PK 3,300 al 4,600 o del PK 14,700 al 22,200. Los terraplenes se utilizan preferentemente para el paso de barrancos y en laderas, algunos de ellos llegan a tener 50 o 60 m. de franja afectada.

El paso de los barrancos se hace por medio de viaductos y también por medio de terraplén con obra de drenaje.

Los taludes proyectados para todo el tramo pueden generar fenómenos de inestabilidad de laderas, allí donde el buzamiento de los estratos (placas de areniscas alternando con margas, y en margas azules) es desfavorable, en donde el material sea de fácilmente deleznable y ante la presencia de coluviales sobre todo si se humedecen o aflora agua. El acceso para la excavación de los taludes y el cruce del barranco se hará con pistas de obra que también requieren hacer recorridos sinuosos. Por ello muchos de los desmontes y terraplenes previstos afectarán más allá de la franja definida en los planos.

La sucesión de trincheras, desmontes, y terraplenes tiene un efecto de fragmentación del hábitat para la fauna y efecto barrera pudiendo resultar infranqueables para fauna vertebrada de mayor tamaño (mayor que tejón o zorro) concentrando el paso de ésta por puntos concretos de la carretera incrementando el riesgo de atropellos. Las obras de drenaje pueden actuar como trampas para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos en las proximidades de cursos de agua y sobre todo cuando discurren paralelos a éstos separando el monte del cauce como ocurre en el tramo de la carretera con el río Gállego, Bçubal, y Bernués

El balance de tierras global con un exceso de 1,3 Hm3 es una elevada cantidad de excedentes, que se maximizará localmente al ser una carretera de 35 kilómetros, por las dificultades de transporte.

Los efectos del proyecto sobre la vegetación son sobre todo sobre masa de Pinar *Pinus nigra* y *Pinus sylvestris*, al inicio en las laderas de la Peña Oroel afecta a un carrascal (*Quercus ilex rotundifolia*), intercalado con los pinos afecta a manchas de quejigal. También afecta a matorral de ribera Salgueral, Un parte importante son terrenos cubiertos por una algar con Boj, y campos de cultivo la mayor parte de cereal de secano.

25393

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Los barrancos pero en especial los pequeños cursos de agua, se ven invadidos en su DPH, y vegetación de ribera, y durante la construcción se tiene el riesgo alto de que los arrastres de sedimentos puedan alterar de forma significativa el hábitat acuático y ribereño con efectos perniciosos y significativos para la fauna que lo habitan. Así en los barrancos de Bçub-al, Salto o Bernués hay madrillas y barbo culirroyo, y es probable la presencia de Cangrejo de río común (*Austropotamobius pallipes*) declarado en peligro de extinción y en los junciales de sus orillas puede haber *Microtus cabreræ* especie declarada sensible a la alteración del hábitat.

La carretera en su zona central, según los datos obrantes en el Departamento y según información de la Fundación Quebrantahuesos, atraviesa área crítica para la conservación de Quebrantahuesos.

Se adentra entre los PK 3,200 y 11,600 en el LIC ES2410061 «San Juan de la Peña y Oroel» afectando a grandes superficies de «Matorrales mediterráneos y oromediterráneos con dominio frecuente de genisteas (UE4090) y «Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*» (UE9240), «Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» (UE9340), Saucedas y choperas mediterráneas(UE92A0). La superficie alterada directa e indirectamente de hábitat naturales supone un efecto apreciable en el LIC y unido a los efectos de fragmentación de hábitats y efecto barrera puede afectar significativamente a la integridad del lugar.

También afecta a la ZEPA ES0000285 «San Juan de la Peña y Oroel» entre los PKs 5,700 y 7,700., a zonas de campeo de quebrantahuesos, milano real y de nidificación de alimoche, catalogado como «vulnerable» en el catalogo Aragonés de Especies Amenazadas lo que durante su construcción puede ocasionar molestias y potenciales fracasos en rapaces objetivo de la ZEPA.

El eje proyectado atraviesa el «Paisaje Protegido San Juan de la Peña» sobre el que produce una notable alteración del paisaje.

No se considera valorado y contrastado el coste ambiental de las alternativas presentadas para esta carretera frente a la mejora que puede suponer en la comunicaciones locales y la población servida.

El préstamo del Pk 0,700 se localiza a menos de 200 m. de viviendas de Jaca, tiene un gran impacto paisajístico y se localiza en las orillas del río Gas por lo que no es compatible. El del Pk 2,300 sobre campo de cultivo en una zona deprimida podría hacerse compatible con adecuadas medidas de explotación e integración, el del PK 22,00 se localiza pegado a las orillas del barranco de Asabón y puede afectar al hábitat del mismo, y el préstamo del PK 35,000 queda a 150 m. de St María sobre campos de cultivo en una zona muy visible. Los vertederos situados a la altura de los PKs 1,600 y 1,800 son muy visibles desde Jaca, y degradan el paisaje de fondo de la ciudad por ello se consideran incompatibles, el situado en el PK 2,300 coincide con un préstamo y tiene su misma valoración, el vertedero situado en el PK 2,600 en las proximidades de la Pardina de la Arbasa es visible desde Jaca y altera un paisaje de gran calidad junto a esta histórica Pardina por lo que se considera incompatible, el situado a altura del PK 30,600 es doble al estar dividido por las vías del ferrocarril se localiza en campo de cultivo y en su punto mas próximo a 270 m. de Yeste, por ello se considera compatible con las adecuadas medidas de integración ambiental, y solo en la parte que se sitúa a más de 400 m. de la vivienda mas próxima del casco histórico urbano del pueblo, y por último el vertedero situado al final del trazado en el PK 35,000 coincidente con un préstamo aunque queda muy próximo al pueblo de St María.

Las alternativas presentadas para esta carretera presentan incertidumbres en la estabilidad de taludes y procesos erosivos que podrían ser localmente notables, con efectos indirectos importantes sobre los pequeños cursos de agua locales, presenta también incertidumbres en su efecto sobre la fauna de los barrancos y un notable efecto barrera, deteriora el paisaje y al paisaje protegido de San Juan de la Peña y Oroel, afecta a una amplia superficie de vegetación natural, hábitat de interés en Red Natura 2000, por todo ello se considera la actuación como ambientalmente incompatible.

Siete. Carretera A-1605. De Graus al Valle de Arán

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. El acondicionamiento de la carretera se basa en el trazado de la carretera original con una longitud de 13,3 km.

La vegetación natural afectada es rupícola en paredes rocosas, Bosque mixto caducifolio, masas de quejigo o *Quercus faginea*, mosaicos de *Pinus sylvestris* y matorral mezcla de *Buxus sempervirens* con *Arctophyllos uva-ursi*, pastizal montano, praderas de siega y cultivos de cereal.

25394

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



de protección ambiental de Aragón, la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación; Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cangrejo de río común, *Austropotamobius pallipes*, y se aprueba el Plan de Recuperación, Decreto 234/2004 de 16 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el Zapatito de dama, *Cyprididum calceolus* L., y se aprueba su Plan de Recuperación, Decreto 51/2006, de 21 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Valles, Fago, Aisa y Borau, Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Posets-Maladeta y su Área de Influencia Socioeconómica, Decreto 223/2006, de 7 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se inicia el procedimiento de aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Anayet-Partacua y se crea un Consejo consultivo y de participación, Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica parcialmente el Decreto 49/1995, de 28 de marzo, de la DGA, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón; la Ley 23/2003, de 23 de Diciembre, de creación del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común; la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992, el Decreto Legislativo 2/2001, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, y demás legislación concordante, formulo la siguiente:

Declaración de impacto ambiental

A los solos efectos ambientales, la Evaluación de Impacto Ambiental presentada del proyecto de «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca» Clave: EI-RED-1HU, y promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón resulta:

Con respecto a la A-132 resulta ambientalmente compatible la alternativa 1 por no afectar a la integridad del LIC ES2410064 ni de la ZEPA ES0000287, no obstante se deberán adoptar medidas correctoras específicas por la afección sobre los hábitat naturales y sobre las especies objetivo del LIC. Sus prestamos y vertederos resultan ambientalmente compatibles excepto el vertedero situado a la altura del PK 3,600 y el préstamo del PK 10,000 que se consideran ambientalmente incompatibles por afección a los hábitat naturales y especies objetivo del LIC.

Con respecto a la A-135, resulta ambientalmente compatible la alternativa 1 y no tiene efectos significativos sobre los LIC ES2410006 y ES2410048 ni sobre la ZEPA ES0000278. Los prestamos y vertederos propuestos resultan ambientalmente incompatibles por su localización sobre hábitat naturales objetivo de conservación del LIC y afectar de forma severa el paisaje en la zona periférica de protección del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.

Con respecto a la A-136, resulta ambientalmente compatible la alternativa 1, que no tiene efecto apreciable sobre los LICs y ZEPAs atravesados y es compatible sobre los objetivos del Reserva de la Biosfera de Viñamala y del PORN «Anayet-Partacua». Respecto a los préstamos y vertederos se consideran todos ambientalmente incompatibles porque se afectan a hábitat naturales, a LIC, a zona inestable y/o DPH excepto el préstamo y vertedero situado en el PK 2,100, y el préstamo situado en el PK 8,000 que se consideran ambientalmente compatibles.

Con respecto a la A-139, resulta ambientalmente compatible la alternativa 1 hasta el PK 69,500 desvío a Hospital de Benasque porque a pesar de tener un efecto apreciable sobre los hábitat naturales y sobre las especies objetivo del LIC ES0000149 y los objetivos de conservación del Espacio Natural Protegido «Parque Natural Posets-Maladeta» no afecta a la integridad de los mismos, no obstante se deberán adoptar medidas correctoras específicas. Se considera compatible el vertedero del PK 65,500 debiendo adoptarse medidas correctoras específicas. El resto de prestamos y vertedero son incompatibles por tener un efecto apreciable sobre hábitat natural objetivo de conservación del LIC.

Con respecto a la A-176, resulta ambientalmente compatible la alternativa 1, no tiene efectos sobre los objetivos y el ordenamiento del PORN «Mancomunidad Los Valles» y no tiene efecto apreciable para el LIC. Asimismo son compatibles los préstamos y vertederos señalados en proyecto junto a la carretera, mientras que resultan incompatibles los vertederos situados al norte de Ansó por su localización sobre hábitat naturales objetivo del LIC ES2410001 y por afectar de forma severa el paisaje.

25396

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



La excavación de alguno de los taludes proyectados requiere accesos no definidos en proyecto y cuya ejecución puede suponer la apertura de pistas inestables que afecten de forma apreciable al LIC.

Los terraplenes de los PK 12,500 a 12,600 y del PK 12,950 al 13,050 resultan excesivamente largos con mas de 20 m. de ladera que deberán ser corregidos con muros.

Cabe destacar que durante los primeros 5.500 m., el trazado de la carretera sigue próximo al río Isábena por lo que es posible su afección por desprendimientos y la alteración de la calidad de las aguas por arrastres de sedimentos.

La carretera no tiene efectos negativos para la conservación del Quebrantahuesos.

Se encuentra dentro del LIC ES2410008 «Garganta Obarra» (aprox. 5.000 m) entre el origen y PK 6,800. Los hábitat afectados son bosques de *Quercus ilex* (UE9340), «Bosques mixtos higrófilos y esciófilos de barrancos de montaña (cantabro-pirenaicos)» (UE9180*), «Hayedos acidófilos pirenaicos» (UE9110) y vegetación casmofítica: subtipos calcícolas (UE8212) y (UE8211), entre la fauna son objetivo del LIC Nutria y Madrilla. Las superficies alterada no tiene un efecto apreciable para la conservación de estos hábitat. No obstante, durante la construcción se pueden producir impactos sobre el cauce del río y la calidad de las aguas por efectos de arrastres y desprendimientos que pueden tener un efecto apreciable sobre Nutria y Madrilla que se deberá corregir y evitar.

Sobre la ZEPA ES0000281 «El Turbón-Sierra de Sis» no se esperan efectos significativos sobre las aves objetivo de este espacio.

El eje viario entra en el ámbito del PORN «del Posets-Maladeta a partir del PK 11,000 pero no tiene efecto sobre los objetivos de conservación del PORN.

El préstamo proyectado en torno al P.K. 3,200 aprovecha un coluvial con notable impacto sobre el paisaje y la vegetación, colocado encima del río Isábena en situación de inestabilidad por lo que se considera ambientalmente incompatible. El préstamo del p.k. 6,000 es una antigua cantera sin restaurar este enclave también se propone como vertedero, ambos son compatibles con un proyecto de integración ambiental. La ubicación del vertedero en torno al p.k. 7,000 no es compatible por afectar a una densa masa boscosa en el LIC «Garganta Obarra». El vertedero ubicado en torno al p.k. 11 se encuentran en un antiguo préstamo y se trata de una zona alterada de compleja restauración aunque con un adecuado proyecto de integración sería compatible.

Ocho. Carretera 1606 De Benabarre a Laguarres.

Se valora la Alternativa 1 que es la elegida. En el acondicionamiento de la carretera de 12,9 Km, se basa en el trazado de la carretera original.

Al inicio y final del tramo la vegetación natural afectada es escasa ya que pasa entre campos de cultivo con pies dispersos de *Quercus faginea* o *Quercus ilex rotundifolia*, mientras que en el tramo medio con un cierto desnivel es donde ya aparecen masas de Carrascal en estado arbustivo y al final pinares de *Pinus sylvestris* y *Pinus nigra* repoblado.

La carretera no tiene efectos negativos para la conservación de Quebrantahuesos.

Entre los PKs 5,150 y 10,500 se adentra en el LIC ES2410070 «Castillo Laguarres» (aprox. 3.700 m) siendo los hábitat afectados Bosques de *Quercus ilex rotundifolia* (UE9340) Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis* (UE9240)). La superficie alterada de estros hábitat naturales no tiene un efecto apreciable para su conservación en el LIC. La alternativa 1 no presenta en general grandes desmontes, excepto aquellos que existen entre el 7,600-8,200 y del 9-9,400. La alternativa 2 no presenta grandes desmontes excepto unos cuantos tramos que van en trinchera y que son del P.K.6,300, 7,200-400, 7,600-900. El Vertedero en torno al 0,600 se localiza sobre campo de cultivo por lo que resulta compatible. El préstamo y vertedero del P.K. 2,000 resultan ambientalmente compatibles por afectar a campo de cultivo. El préstamo del P.K. 4,300 resulta compatible salvo la superficie de vegetación natural. El préstamo del PK 11,200 afecta a campos de cultivo en la cabecera de un barranco, su explotación puede hacerse compatible evitando afectar al cauce central y evitando la salida de sedimentos de la zona explotada. Todos los prestamos y vertederos requieren de medidas de integración ambiental que incluyan un proyecto de explotación y un plan de restauración.

El artículo 25 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, otorga al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental la competencia para la instrucción, tramitación y resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Visto el Estudio de Impacto Ambiental presentado «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca» Clave: EI-RED-1HU, el expediente administrativo incoado al efecto; el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; el Decreto 45/1994, de 4 de marzo, de la Diputación General de Aragón, de Evaluación de Impacto Ambiental, la Ley 7/2006, de 22 de junio,

25395

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Con respecto a la A-1205 el proyecto incluido en el Estudio Informativo resulta ambientalmente incompatible. El proyecto tal como se ha definido presenta incertidumbres por procesos erosivos que podrían ser localmente notables lo que a su vez tendrá efectos indirectos importantes sobre los pequeños cursos de agua locales, sobre la fauna acuática y ribereña y un notable efecto barrera, afecta a una amplia superficie de vegetación natural inventariada como hábitat de interés provocando la fragmentación de hábitats, supone un deterioro severo del paisaje y de los valores del Espacio Natural Protegido «Paisaje Protegido de San Juan de la Peña y Oroel», presenta impactos potenciales severos sobre las poblaciones locales de fauna acuática o ribereña como madrilla y barbo culirrojo y sobre hábitats potenciales de especies amenazadas como Cangrejo de río común (*Austropotamobius pallipes*) y Topillo de Cabrera (*Microtus cabrerae*) en los juncales de sus orillas. El proyecto incluido en el Estudio Informativo tiene un efecto significativo sobre los hábitat naturales y sobre las especies objetivo de conservación del LIC ES2410061 «San Juan de la Peña y Oroel». En su caso deberá presentarse ante el INAGA un documento ambiental de proyecto de modificación de la carretera A-1205 en el tramo entre el PK 0+000 y el PK 35+722, que se ajuste en mayor medida a la carretera actual, al objeto de que se tramite un Estudio caso por caso sobre la necesidad de someter dicha actuación a evaluación de impacto ambiental.

Con respecto a la A-1605, resulta ambientalmente compatible la alternativa 1. Las superficies alteradas por el proyecto del acondicionamiento de la carretera no tienen un efecto apreciable sobre los objetivos de conservación del LIC ES2410008 ni sobre la ZEPA ES0000281. Es compatible con el ordenamiento del PORN del Posets-Maladeta. Son ambientalmente compatibles también el préstamo del PK 6,000 y los vertederos situados en este mismo lugar y en el entorno del PK 11,000 en un antiguo préstamo. Son ambientalmente incompatibles los prestamos del PK 3,200 por riesgos para los valores naturales del río Isábena, y el vertedero del PK 7,000 por afección a una masa boscosa en el LIC ES2410008.

Con respecto a la A-1606, resulta ambientalmente compatible la alternativa 1. Las superficies alteradas por el proyecto del acondicionamiento de la carretera no suponen un efecto apreciable sobre los objetivos de conservación del LIC ES2410070. Son ambientalmente compatibles el préstamo del PK 0,600, el préstamo y vertedero del PK 2,000, el préstamo del PK 4,300 excepto la superficie de vegetación natural, el préstamo del PK 11,200 deberá minimizar la afección al cauce del barranco.

Esta evaluación esta ligada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

Condicionado de carácter general.

Uno. El ámbito de aplicación de la presente Declaración son las actuaciones descritas en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca» Clave: EI-RED-1HU».

Dos. Serán de aplicación todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, mientras no sean contradictorias con las primeras. Todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan o modifiquen unidades de obra se incorporarán como tal al proyecto constructivo y tendrán, por consiguiente, carácter contractual a efectos de su contratación. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Tres. Transcurridos dos años desde la publicación de la declaración de impacto ambiental sin haberse iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo a este órgano ambiental, que podrá establecer nuevas prescripciones o, en su caso, exigir el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El promotor deberá comunicar al Departamento de Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto.

Cuatro. Será de aplicación en la ejecución de las actuaciones proyectadas desde el momento de su redacción el «Manual de Buenas Prácticas Ambientales» derivado del Protocolo de Colaboración entre el Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes y el Departamento de Medio Ambiente para la integración de criterios medioambientales en materia de contratación de obras de carreteras.

Condicionado de carácter específico por actuación:

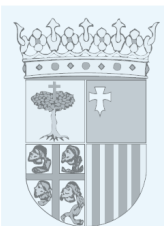
Cinco. Con respecto a la A-132; Los barrancos que se ven afectados (Paternoy, Asabón y Gabás) se deberán dotar de pasos de fauna aptos para jabalí, incluidos los anfibios. El barranco situado a la altura del P.K. 0,840, deberá dotarse de un paso de fauna apto para jabalí. Las obras de drenaje, a la altura del P.K. 2.600, PK 4,100 y 4,450 deberá dotarse de paso de fauna apto para jabalí y anfibios. El terraplén situado a la altura del P.K. 4.300 deberá sustituirse por muro para no invadir el DPH. Deberá minimizarse la altura de los terraplenes

25397

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



previstos, que se recomienda no superen los 15 m, por lo que si es necesario se apoyarán en muros.

Seis. Con respecto a la A-135; Los taludes de desmonte definitivos no podrán ser ampliados sobre los definidos en el proyecto analizado y en caso necesario para su estabilización se utilizarán muros. Deberá minimizarse la altura de los terraplenes previstos, que se recomiendan no superen los 5 metros, ni ocupen un franja superior a los 10 metros, en su caso se utilizarán muros. Como caminos de obra únicamente se podrán habilitar los de la zona de ocupación y los caminos existentes. Los muros derivados deberán ser repuestos con los mismos materiales originales. Se evitará cualquier derrame ladera abajo entre Torla y la Garganta Los Navarros.

Siete. Con respecto a la A-136; se deberá incorporar al proyecto constructivo un extracto con la información de la estabilidad de las laderas excavadas y las medidas adoptadas para su contención, medidas preventivas, correctoras y de vigilancia ambiental, para su aprobación por parte del órgano ambiental. Deberá minimizarse la altura de los terraplenes previstos, que se recomienda no superen los 5 metros ni ocupen un franja superior a los 10 metros si no deberán ser sustituidos o complementados mediante muros o estructuras.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección de la especie *Cypripedium calceolus* en todo el ámbito del proyecto, por titulado competente en la materia. Los resultados y en su caso la propuesta de medidas preventivas o correctoras, se presentarán al INAGA para su aprobación. Las zonas de préstamo y vertederos no podrán afectar a hábitat de interés comunitario como «Praderas húmedas oligotrofas sobre sustratos calcáreos (Molinion)» (UE6410).

En el p.K. 2,670 los terraplenes previstos se sustituirán en la medida de lo posible por muros. A la altura del P.K. 4,100 y del P.K. 7,800 se instalará un paso de fauna apto para jabalí, y anfibios.

Ocho. Con respecto a la A-139; Los barrancos se dotarán de pasos de fauna aptos para jabalí, y anfibios. Al arroyo de Literola que se ve afectado, además de al Río Ésera y al Río Remuñe, se les deberá de dar continuidad con un paso de Fauna.

La carretera necesita corregir los grandes desmontes y terraplenes de más de 20 metros que existen y se deberá redactar un Plan de Integración ambiental que deberá ser previamente aprobado por el órgano ambiental. Dado el grado de inestabilidad del sustrato y la posible ampliación de la zona ocupada por requerimientos geotécnicos para la estabilización de los taludes y para reducir derrames de terraplenes, se deberá modificar el proyecto en el sentido de minimizar la altura de los taludes recomendándose que no superen los 3 m. de altura, que no se amplían los terraplenes actuales y que los nuevos no tengan más de 5 m. de altura, proponiendo para ello las medidas de consolidación y o rectificación de la carretera que se crean convenientes.

Nueve. Con respecto a la A-176; Los terraplenes deberán apoyarse en un cordón de escollera que evite su derrame más allá de lo acotado en proyecto. El cruce del barranco existente a la altura del p.K. 0+600 se le deberá de dotar de un paso de fauna apto para jabalí, y anfibios.

Diez. Con respecto a la A-1605; En los desmontes situados en los P.K. 0,200, 0,700, 1,700a 1,800, 2,300, 2,500 a 2,800, 6,00 a 6,200, 6,600, 11,100 a 11,300 se deberá incorporar al proyecto constructivo un extracto con la información de las pistas de obra, medidas preventivas, correctoras y de vigilancia, para su aprobación por parte del órgano ambiental. Por razones de estabilización de taludes no se podrá ampliar la sección del proyecto evaluado, por lo que es su caso las medidas a adoptar serán de sostenimiento como muros, mallas, bulbones, gunitado, etc. Se debe minimizar la altura de los terraplenes localizados entre los PK 12,500 a 12,600 y del PK 12,950 al 13,050 recomendándose que no se superen los 10 metros.

Once. Con respecto a la A-1606; Se instalará pasos de fauna apto para jabalí, y anfibios en los PK 6,500, 8,400, 9,300 y 10,350. Se debe minimizar la altura de los terraplenes localizados entre los PK 9,300-10,500, recomendándose que no superen los 10 m. El préstamo del PK 4,300 deberá evitar afectar a superficie de vegetación natural, el préstamo del PK 11,200 deberá minimizar la afección al cauce del barranco

Respecto a las medidas correctoras.

Doce. Zona de actuación.—Deberá definirse, y balizarse en zonas de vegetación natural, la zona de actuación del proyecto que corresponderá a la zona ocupada por la planta del proyecto, mas los accesos de obra necesarios para la construcción, los accesos provisionales, las superficies auxiliares para acopios, casetas de obra, talleres, almacenes, aparcamientos, acopios de tierras, los prestamos, y vertederos. Fuera de esta zona no podrán actuar ni circular la maquinaria, vehículos y personal de obra en activo.

25398

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Las vías de acceso fuera de la traza necesarias para la construcción, deberán tener en cuenta minimizar los efectos sobre el medio físico, vegetación, fauna y paisaje, reduciendo el coste ambiental y la desnaturalización del medio.

Trece. Emisiones de polvo.—Se adoptarán las medidas necesarias para evitar molestias a la población por la emisión de polvo.

Se adoptarán medidas oportunas para la reducción a niveles tolerables las emisiones de polvo a la vegetación natural, y a los cultivos.

Entre las medidas a adoptar esta la del riego continuado de caminos y zonas de movimiento de tierras. En casos de fenómenos meteorológicos adversos graves deberán pararse las obras.

El objetivo de calidad para las zonas habitadas medido en niveles de material particulado atmosférico con diámetro aerodinámico menor de 10 µm (PM10) será el que establece el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, cuyo valor límite diario de PM10 para la protección de la salud humana se fija en 50 µg/m3 que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año.

Catorce. Ruidos.

En cuanto a los niveles de ruido y vibraciones generados durante la fase de obras se tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Se emprenderán las medidas necesarias (apantallamientos, mayor limitación de horarios de trabajo, etc...) para mitigar dichas afecciones. La maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y teniendo en cuenta en su caso la delimitación de las zonas de servidumbre acústica, en fase de funcionamiento no se deberán transmitir al medio en las áreas acústicas afectadas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión y a los valores límite de inmisión máxima de las tablas A1 del Anexo III evaluados conforme al anexo IV del citado Real Decreto. En su caso se adoptarán las medidas necesarias (apantallamientos, regulaciones de velocidad, etc...) para mitigar dichas afecciones, especialmente en las zonas más sensibles (uso sanitario, docente y cultural).

En Red Natura 2000 se adoptará como valor límite los del sector del territorio con predominio de suelo residencial.

Quince. Ríos y barrancos. Calidad de las aguas.—Sin perjuicio de lo que establezcan las preceptivas autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Ebro se señala que los estribos de los viaductos deberán ubicarse preferentemente fuera del DPH y evitar la alteración de la vegetación de ribera. Los pilares centrales deberán evitar situarse en el cauce activo, excepto si se justifica en proyecto por limitaciones de carácter técnico constructivo o de seguridad en grandes ríos.

Las estructuras de paso en barrancos y pequeños cursos de agua continuos o estacionales deberán naturalizar el cauce, definirlo y dejar orillas secas que permitan el paso de fauna. El cauce no podrá ser de hormigón liso.

Se deberán adoptar medidas para evitar la contaminación de las aguas por arrastres desde la zonas de obras, tanto de sólidos en suspensión como por otros productos potencialmente contaminantes utilizados o almacenados en la obra como de aceites y grasas, combustibles, aditivos, desencofrantes, sales, morteros, pinturas, etc. Estas consistirán en confinamiento de productos potencialmente contaminantes en almacenes y acopios externos, con medidas de confinamiento como cubetas impermeables de protección, cunetas perimetral, balsa de control en la salida de las aguas.

Para reducir la contaminación por sólidos en suspensión derivados de procesos erosivos y de arrastre se deberán emplear barreras de contención de sedimentos, trampas de sedimentos, cunetas perimetrales, balsas de depuración. En el paso de ríos pasos con tubos, o badenes de obra.

Los vehículos en la medida de lo posible no deberán entrar en los cauces de los ríos excepto en la sombra de la zona de construcción y en los pasos habilitados. El cruce de los ríos se hará mediante pasos provisionales con tubos.

Dieciséis. Vegetación.—Se deben salvaguardar y proteger los ejemplares flora protegida o singular con méritos de conservación o traslocación y de arbolado o arboledas con características de singularidad situados en los límites del proyecto que pueden ser amenazados por la ejecución del proyecto.

25399

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



La vegetación a proteger o salvaguardar se aislará y protegerá con una valla perimetral señalizadora, prohibiendo el acceso de personas y maquinarias o en su caso se trasladará en condiciones óptimas de supervivencia.

Diecisiete. Riesgo de Incendios.—Se elaborará un Plan específico de prevención de incendios teniendo en cuenta la Orden de 27 de enero de 2009 del Departamento de Medio Ambiente sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la CAA para la campaña 2009/2010 que se irá adaptando en su caso a las posteriores Ordenes de incendios.

Dieciocho. Fauna.—Deberán permeabilizarse las infraestructuras a su paso por la Red Natura 2000 mediante la implementación de pasos de fauna, en función de las especies objetivo (peces, anfibios, reptiles, mamíferos, etc) que se deberán incorporar al proyecto junto con las modificaciones o adaptaciones de obras de fabrica, pasos y estructuras para mejorar su potencial uso por esta fauna.

Para minimizar daños en los drenajes a especies de pequeño tamaño deberán habilitarse, en uno o ambos lados de las estructuras, rampas con una pendiente óptima de 35 y máxima de 45º, con las paredes rugosas para facilitar que los animales puedan ascender por ellas y poder escapar.

Otras elementos para facilitar el escape de la fauna lo constituyen los encachados en los revestimientos de los elementos de drenaje, así como los sistemas de bajantes escalonados en la salida de los drenajes para evitar la erosión. También se dará continuidad a las cunetas con el medio adyacente y que las paredes exteriores sean de firme rugoso y con pendientes máximas de 45º.

Se adaptaran los diferentes elementos de los drenajes longitudinales en los que se instalarán arquetas con la pared exterior de material rugoso y con la pendiente adecuada (< 45º). En el caso de las cunetas laterales, o bien se diseñan con la pared exterior rugosa y en un ángulo nunca superior a los 45º, o en caso de que sean de paredes verticales habrán de disponer de rampas de salida con una equidistancia máxima de 25 metros.

Todos los pasos para fauna destinados a reducir el efecto barrera deberán adoptar los criterios y medidas de la «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. Año 2006.

Medio socioeconómico.

Diecinueve. Permeabilidad territorial.—En relación con los usos ganaderos se deberá señalizar todos los cruces de ganado y respetar los pasos a distinto nivel.

Veinte. Paisaje.

Se tendrá que evitar la alteración del paisaje mas singular, la degradación de elementos de interés, la visibilidad de las zonas alteradas e intentar la reducción de las zonas degradadas.

Para la localización de viales provisionales de obra, vertederos o prestamos se tendrá en cuenta el interés paisajístico de la zona, su visibilidad y la facilidad de restauración del medio afectado.

Restauración de taludes, prestamos, vertederos y otras superficies afectadas.

Veintiuno. Restauración.

Todas las superficies alteradas deberán ser restauradas de forma que se adecua al relieve del entorno, se limpie de restos y se revegeten. Se entienden las alteradas directamente por la nueva carretera, los accesos y caminos repuestos, así como los accesos provisionales de obra, la superficies auxiliares de obra para acopios de tierras, casetas de obra, almacenes, aparcamientos, viales etc.

Los prestamos y vertederos deberán ser restaurados y revegetados o devueltos a su condición de terreno de cultivo o de monte siendo entonces revegetados. Los que se restauren como superficie de cultivo deberán reponer el suelo agrícola con una capa de tierra de cultivo fértil de al menos 50 cm. Las que se restauren con el objetivo de reponer vegetación natural deberán extender una capa de tierra vegetal de 40 cm, para proceder posteriormente a la siembra y plantación del terreno con especies propias de las series de vegetación potencial del lugar.

Los préstamos podrán ser utilizados como vertederos de excedentes de excavación.

Son localizaciones favorables para prestamos y vertederos los campos de cultivo por la mayor facilidad de restauración del uso original y campos de cultivo abandonados. Pero no se podrán utilizar prados de siega tradicionales, campos de cultivo con frutales, y parcelas próximas a zonas habitadas, o granjas en uso o producción, elementos paisajísticos destacables o del patrimonio. También se deberán evitar los cauces de barrancos activos, sus conos de deyección y la llanura aluvial, es decir aquellas zonas con riesgo de avenidas susceptibles de padecer procesos erosivos intensos.

25400

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Todo préstamo o vertedero requerirá de un proyecto detallado de explotación y restauración que deberán ser autorizados por los órganos competentes.

Los tramos de carretera abandonados, deberán ser demolidos, rellenándose posteriormente con una capa de tierras de al menos 1 m. de potencia, reperfilados y acondicionado el relieve al que finalmente se le echará una capa final de 40 cm de tierra vegetal siendo finalmente revegetados de acuerdo con la vegetación del lugar. En caso de acceso a fincas se dejará un acceso acorde con las necesidades de uso, evitando dejar la calzada original que resulte excesiva y degradante del entorno.

Veintidós. Revegetación.—La revegetación de las zonas alteradas incluirá la siembra de especies naturales con una mezcla polifita que incluya una mezcla equilibrada de semillas gramíneas, leguminosas y matas (menos del 2% en peso) a razón de 30-35 gr/m² y la plantación con una densidad mínima de 1 planta cada 4 m² de matas y arbusto y 1 especie de árbol cada 9 m².

Las especies a utilizar excepto en cultivos y zonas ajardinadas, deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar. Podrán servir para reponer superficie de hábitat natural o hábitat de especies, degradados por el proyecto en ámbito LIC o ZEPa.

Se deberá estar a lo dispuesto en el Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, sobre comercialización de los materiales forestales de reproducción a aquellas especies que les sea de aplicación.

Residuos

Veintitrés. Se elaborará un Plan de Tratamiento de Residuos según los establecido en el R.D. 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, que determina en su art. 4.1.a) la obligación por parte del productor de residuos de construcción y demolición de incluir en el proyecto de obra un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.

Veinticuatro. Se estudiará la viabilidad del tratamiento y reutilización de los residuos procedentes del fresado de firmes en los tramos de refuerzo de acuerdo a los términos establecidos en la Orden Circular 8/01, del 18 de enero de 2002, sobre reciclado de firmes, de La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Veinticinco. En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, se recomienda preferentemente el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el concesionario, así como la observación de 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; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

Veintiséis. Con objeto de ajustar al máximo el balance de tierras y reducir los volúmenes a extraer de préstamos y de transporte a vertedero será prevalente la prevención (minimización de excedentes), seguida de la valorización (en la propia obra o en restauración minera) siendo la última opción el vertido.

Respecto de la afección a bienes de dominio público.

Veintisiete. Con las expropiaciones se hará un estudio de la afección del proyecto a las vías pecuarias y se deberá tener en cuenta lo señalado en los artículos 28 y 29 de la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón. La ocupaciones temporales por obras de vías pecuarias deberán tramitarse ante el INAGA de acuerdo a la citada Ley.

Veintiocho. Dada la afección a Monte de Utilidad Pública, se estará a lo dispuesto en la Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón y a la Ley 10/2006, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

Veintinueve. La realización de obras o trabajos en el Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá autorización administrativa previa del Organismo de Cuenca, en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa de aguas vigente.

Respecto del Patrimonio Cultural

Treinta. Si en la ejecución del proyecto se localizara algún resto arqueológico o paleontológico, de acuerdo al artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, se deberá comunicar al Servicio de Prevención y Protección de Patrimonio Cultural quien arbitraré las medidas para la correcta documentación y tratamiento de los restos.. Todas las actuaciones en materia de arqueología y paleontología deberán ser realizadas por técnico competente y coordinadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

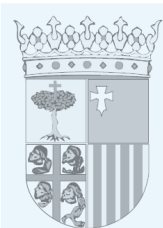
Plan de Vigilancia y seguimiento ambiental.

25401

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Treinta y uno. Se redactará y desarrollará un Plan de Vigilancia Ambiental definitivo que recoja las determinaciones del presente condicionado, de forma que concrete el seguimiento efectivo de las medidas correctoras previstas, incluya la asistencia de un especialista ambiental a la dirección de obra, métodos y periodicidad de los controles, así como el método y la forma para la corrección de las desviaciones sobre lo previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental.

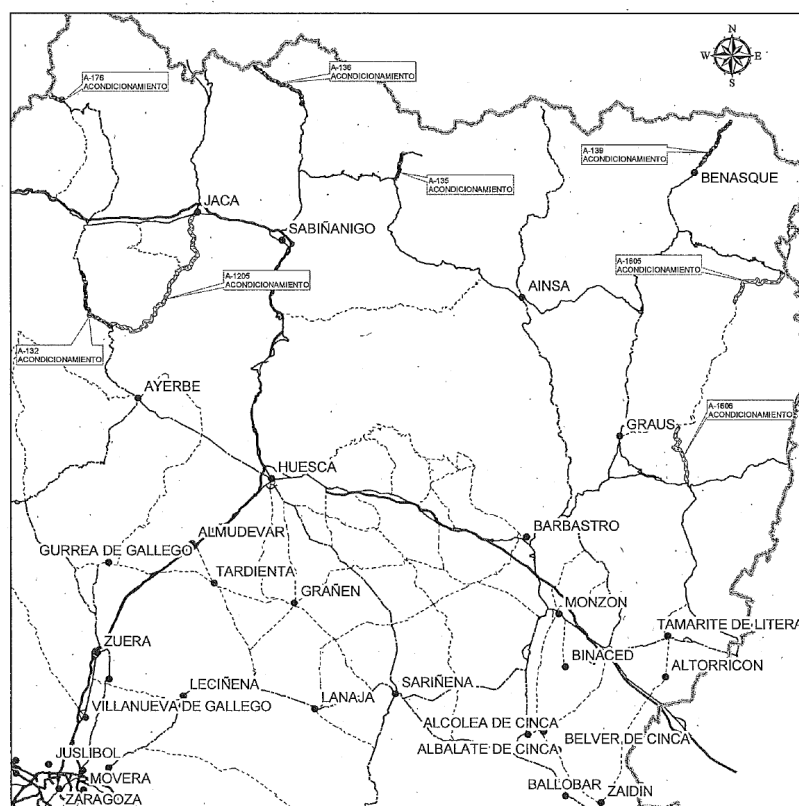
Treinta y dos. Se presentará ante la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático semestralmente durante la fase de construcción y anualmente en fase de explotación un informe con los resultados de la vigilancia ambiental.

Treinta y tres. El Plan de vigilancia ambiental se deberá extender hasta dos años después de la finalización de las obras al efecto de comprobar la efectividad de las medidas preventivas y correctoras.

Zaragoza, 9 de octubre de 2009.

**El Director del Instituto Aragonés de Gestión
Ambiental,
CARLOS ONTAÑÓN CARRERA**

Anexo Plano del Sector 1 de Huesca

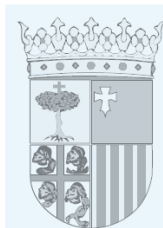


25402

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Nº Expte. INAGA/01A/2009/04589).

La Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, establece que han de someterse a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental los proyectos correspondientes a actividades listadas en su anexo II. El proyecto de adecuación integral de la red estructural de carreteras de Aragón Sector 3HU se encuentra recogido en el Grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) del Anexo II de la citada Ley como «Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros».

La Dirección General de Carreteras presenta con fecha 11 de febrero de 2008 la Memoria del «Proyecto de adecuación integral de la red estructural de carreteras de Aragón. Sector 3HU». Mediante resolución de 8 de Abril de 2008, tras tramitarse el procedimiento de consultas previas, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental comunicó los contenidos mínimos que debía tener el Estudio de Impacto Ambiental.

En fecha 4 de febrero de 2009, en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 23, se publica anuncio de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes por el que se somete a información pública el Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y Estudio de Viabilidad Económico-Financiera relativos a la Red Estructurante de Aragón. Simultáneamente, se solicita informe a una serie de organismos sobre el trámite de información pública: Confederación Hidrográfica del Ebro, Dirección General de Energía y Minas, Dirección General de Patrimonio Cultural, Dirección General de Urbanismo, Diputación Provincial de Huesca, Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, Subdirección de Carreteras de Huesca, Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores, Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR), Ecologistas en Acción-Ecofontaneros, Ecologistas en Acción-Onso, Ecologistas en Acción-Otus, Fundación Ecología y Desarrollo, Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, Sociedad Española de Ornitología (SEO/BIRDLIFE), Comarca de Bajo Cinca, Comarca del Cinca Medio, Comarca de Cinco Villas, Comarca de la Hoya de Huesca, Comarca de los Monegros, Comarca del Somontano de Barbastro, Ayuntamiento de Albero Alto, Ayuntamiento de Albero Bajo, Ayuntamiento de Alcolea de Cinca, Ayuntamiento de Alcubierre, Ayuntamiento de Alerre, Ayuntamiento de Ardisa, Ayuntamiento de Ayerbe, Ayuntamiento de Biscarrués, Ayuntamiento de Capdesaso, Ayuntamiento de Casteljón de Monegros, Ayuntamiento de Castelflorite, Ayuntamiento de Chimillas, Ayuntamiento de Grañén, Ayuntamiento de Huerto, Ayuntamiento de Huesca, Ayuntamiento de Lalueza, Ayuntamiento de Lanaja, Ayuntamiento de Los Corrales, Ayuntamiento de Monflorite - Lascasas, Ayuntamiento de Murillo de Gállego, Ayuntamiento de Ontiñena, Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos, Ayuntamiento de Peralta de Alcofea, Ayuntamiento de Poleñino, Ayuntamiento de Sariñena, Ayuntamiento de Sena, Ayuntamiento de La Sotonera y Ayuntamiento de Villanueva de Sigüenza.

Transcurrido el plazo de información pública, se ha recibido contestación de las siguientes asociaciones u organismos consultados sin contenido ambiental: Ministerio de Fomento; Servicio Provincial (Sección de Minas); Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos; Ayuntamiento de Alerre; Ayuntamiento de Chimillas; Unión Sindical de Comisiones Obreras, Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Por Orden de 4 de mayo de 2009, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, se aprobó el Informe de Alegaciones resultado de la Información Pública del Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y del Estudio de Viabilidad Económico-Financiera de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca». Claves: EI-RED-3HU y EV-RED-3HU. En fecha 8 de mayo de 2009 se remite la documentación al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental para la continuación de la tramitación del expediente.

Se notificó trámite de audiencia al promotor y éste señaló que en un tramo de la A-1223 entre el PK 31+500 y el PK 33+000 se ha desarrollado con posterioridad a la redacción del Estudio Informativo un proyecto que modifica ligeramente el trazado y que proyecta la construcción de un puente sobre el río Guatzalema que debería ser informada con posterioridad por el órgano ambiental. Se comunicó un borrador de la resolución a los ayuntamientos afectados, no recibiendo manifestaciones al respecto.

El proyecto tiene como objetivo la adecuación de los viales de titularidad autonómica que conforman la Red Estructurante contemplada en el Plan de Carreteras de Aragón (2004-2013). Para la adecuación de dicha red se procedió a sectorizar en ocho zonas diferentes

25403

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



toda la superficie de la Comunidad Autónoma. Como objetivos principales del Plan General de Carreteras se encuentran:

Vertebrar y equilibrar el territorio aragonés, definiendo una red principal de ejes estructurantes, y mejorar la accesibilidad a todos los núcleos y comarcas de la Comunidad Autónoma. Satisfacer la demanda de movilidad, mejorando el funcionamiento de la red viaria.

Mejorar la seguridad vial, aplicando programas específicos en zonas de accidentes.

Ayudar a la mejora de las comunicaciones con las Comunidades Autónomas próximas y especialmente con Francia y el resto de Europa.

Este sector Huesca 3HU se haya situado en el oeste de la provincia de Huesca y limita al norte con el sector 1HU, al este con el sector 2HU, y al oeste y sur con el sector 3Z. Cuenta con una superficie de 2.959,70 Km².

El sector 3HU, objeto del presente estudio, incluye una serie de carreteras donde no se va a actuar sobre la traza o se van a desarrollar únicamente labores de Refuerzo y Rehabilitación Superficial. Son los siguientes tramos de carretera:

- 1) A-129. TRAMO: LIMITE DE SECTOR- LANAJA- INTERSECCIÓN A-1210
- 2) A-129. TRAMO: INTERSECCIÓN A-1210- SARIÑENA
- 3) A-131. TRAMO: SENA- LÍMITE DE SECTOR (ONTIÑENA)
- 4) A-131. TRAMO: HUESCA- INTERSECCIÓN A-1213/A-1217
- 5) A-132. TRAMO: AYERBE- HUESCA
- 6) A-1213. TRAMO: INTERSECCIÓN A-131- GRAÑEN
- 7) A-1210. TRAMO: GRAÑEN- INTERSECCIÓN A-129

Otra serie de carreteras que van a ser acondicionadas, entendiendo por acondicionamiento la modificación parcial de su trazado actual en planta o alzado y que por tanto se deben evaluar ambientalmente. El sector 3HU, objeto del presente estudio, incluye las siguientes carreteras:

CARRETERA	ACTUACIÓN	TRAMO	
		LONGITUD	LOCALIDADES
A-125(alt1)	Acondicionamiento	10.428,66 m	De Tudela a Ayerbe: Tramo Ardisa - Ayerbe
A-129(alt2)	Acondicionamiento	11.259 m	De Zaragoza a Monzón: Tramo Sariñena - Castelflorite
A-131(alt2)	Acondicionamiento	10.458,39 m	De Fraga a Huesca: Sariñena - Venta de Ballerías
A-132(alt2)	Acondicionamiento	18.569,49 m,	De Huesca a Pte. La Reina Ayerbe - Limit Sector
A-230(alt2)	Acondicionamiento	24.596,13 m	De Caspe a Sariñena: Limit. Sector -Sariñena
A-1223(alt2)	Acondicionamiento	8.573 m	De Selgua a EF Poleñino: Venta de Ballerías- Limit Sector
CHE(alt1)	Acondicionamiento	2.260 m	CHE: Castelflorite - Limit Sector

Las actuaciones proyectadas en cada uno de los ejes estructurantes pertenecientes al Sector 3HU de la Red de Carreteras de Aragón son las siguientes:

1. Carretera A-125. De Tudela a Ayerbe

Se acondiciona un tramo de una longitud de 10.428,66 metros, entre el pK 79,98 y el pK 90,4, en los términos municipales de Ayerbe, a Biscarrués (Huesca) y Ardisa (Zaragoza).

Se han considerado dos alternativas viables, similares en su recorrido, salvo en el tramo final próximo a Ardisa. Ambas alternativas consideran un cambio de trazado, entre los pK 80 y 81, de una longitud de unos 600 m, con el fin de suavizar una fuerte curva del trazado actual. La velocidad del tramo proyectado es de 90 km/h, con sección de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmonte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 812.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmonte en tierra 35.068,60;; Terraplén 70.428,70; Vertedero 25.203,65.

(Alternativa 2):; Desmonte en tierra 27.422,50; Terraplén 89.612,60; Vertedero 20.349,68.

Es necesaria la ampliación de un puente sobre el embalse de Ardisa, en el pK 80,1, así como otras dos obras de fábrica menores, en los pK 81,7 y 82,7, además de las obras de drenaje existentes.

2. Carretera A-129. De Zaragoza a Monzón

25404

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



Se acondiciona un tramo de una longitud de 11.259 m, entre el pK 69,75 y el pK 81,3, en los términos municipales de Sariñena, Villanueva de Sigüenza y Castelflorite, todos ellos en la provincia de Huesca.

El proyecto contempla dos alternativas. Ambas se ajustan al trazado actual de la carretera. Se elige la alternativa 2. La velocidad del tramo proyectado es de 90 km/h, con una sección de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmonte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 2.183.

Los movimientos de tierras en m³ son;

(Alternativa 1): Desmonte en tierra 196.192,90; Terraplén 162.766,50; Vertedero 76.260,96

(Alternativa 2): Desmonte en tierra 173.438,00; Terraplén 154.627,90; Vertedero 70.070,91.

Es necesaria la ampliación en 3 m de un puente sobre el barranco de La Clamor Vieja, en el pK 79,8, además de las obras de drenaje existentes.

3. Carretera A-131. De Fraga a Huesca

Se acondicionan dos tramos de una longitud total de 10.458,39 m, entre los pK 41,77 a pK 50,96 y pK 55,9 a pK 66,35, Entre Sariñena y Venta de Ballerías, en los términos municipales de Sena, Castejón de Monegros, Sariñena, Capdesaso y Huerto, todos ellos en la provincia de Huesca.

Se han considerado dos alternativas viables. La alternativa 1 considera un cambio del trazado actual en el paso por el barrio de la Estación de Sariñena. Ambas alternativas contemplan trazados diferentes al actual entre los pK 42 y 43, en las proximidades de Sena. La velocidad del tramo proyectado es de 90 km/h, con sección de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmonte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 3.006.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmonte en tierra 63.582,30 y 108.912,30; Terraplén 126.181,80 y 67.566,30; Vertedero 68.768,14

(Alternativa 2): Desmonte en tierra 56.930,30 y 84.077,70; Terraplén 43.268,10 y 58.014,60; Vertedero 50.417.

Se acomete la ampliación del puente en el pK 56,9 y del puente sobre el FFCC Barcelona - Zaragoza, en el pK 57,1, además de las obras de drenaje existentes.

4. Carretera A-132. De Huesca a Puente La Reina

Se acondicionan dos tramos de la A-132 de una longitud total de 18.569,49 m, entre los pK 27 y pK 45,56, entre Ayerbe y el límite del Sector, en los términos municipales de Ayerbe y Las Peñas de Riglos (Huesca) y Murillo de Gállego (Zaragoza).

Se han considerado dos alternativas viables. Ambas alternativas consideran varios cambios de trazado. Son los siguientes: entre los pk. 30,50 y el pk. 32,00, afectando a 1,5 km; en el pk. 35,50, afectando a unos 500 metros de la carretera actual y en el pk. 39,00. Además la alternativa 1 modifica una curva en el pk. 41,50. La velocidad del tramo 1 (Ayerbe-Murillo de Gállego) es de 90 km/h y la del tramo 2 (Murillo de Gállego-Embalse de la Peña) es de 40 km/h. La sección es de 7/9 m para el tramo 1 y de 6/6 para el tramo 2. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V, salvo donde se prevea muro y los de desmonte de 1H:1V. Se prevé para 2013 una IMD de 1.548.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmonte en tierra 588.368,00; Terraplén 159.181,50; Vertedero 596.042,34

(Alternativa 2): Desmonte en tierra 511.450,00; Terraplén 167.101,20; Vertedero 464.739,93.

Se acomete la ampliación del puente metálico del embalse de La Peña, además de las obras de drenaje existentes.

5. Carretera A-230. De Caspe a Sariñena

Se acondiciona un tramo de una longitud de 24.596,13 m, entre el pK. 46,06 y el pK. 70,65, entre Límite del Sector y Sariñena en los términos municipales de Castejón de Monegros y Sariñena (Huesca).

Se han considerado dos alternativas viables. Ambas alternativas consideran varios cambios de trazado. Son los siguientes: entre el pk. 48,20 y el pk. 49,30, afectando a 1,10 kilómetros de trazado actual; en el pk. 51,00 para modificación de una curva; entre los pk. 53,20 y 53,50, afectando a unos 200 m; entre el pk. 55,00 y el pk. 55,50, afectando a unos 500 m; entre los pk. 56,00 y 56,50; entre los pk. 57,50 y 58,00; en el pk. 64,50, modificando una curva y entre los pk. 67,50 y 68,50, en el cruce del río Flumen, en el que se construye un nuevo puente. La velocidad del proyecto es de 80 km/h. La sección es de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmonte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 975..

Los movimientos de tierras en m3 son;

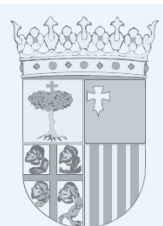
(Alternativa 1): Desmonte en tierra 430.609,50; Terraplén 366.447,40.; Vertedero 287.790,98

25405

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



(Alternativa 2): Desmonte en tierra 426.614,10; Terraplén 271.850,00.; Vertedero 288.960,55.

Se acomete la construcción de un nuevo puente sobre el río Flumen y la ampliación de cuatro bóvedas y otros dos puentes.

6. Carretera A-1223. De Selgua a EF Poleñino

Se acondiciona un tramo de una longitud de 8.573 m de la A-1223, entre el pK. 29,48 y pK. 38,05, entre Venta del Ballerías y límite del Sector en los términos municipales de Huerto y Peralta de Alcofea (Huesca).

El proyecto contempla dos alternativas que difieren, básicamente, en el tramo de cruce del río Guatizalema. La alternativa 2 varía su trazado en 1,9 km, entre los pK 31,8 y 33,7 y mantiene los mismos pasos de los ríos Guatizalema y Alcanadre. La alternativa 1 varía su trazado entre el pK. 31,70 y el 33,40, afectando a 1,7 kilómetros. Contempla un nuevo punto de paso sobre el río Guatizalema, aguas arriba de dónde lo hace actualmente. La velocidad del tramo proyectado será de 60-90 km/h. La sección será de 6/8 m, los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmonte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 2.143.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmonte en tierra 202.451,40; Terraplén 57.067,70; Vertedero 198.811,33

(Alternativa 2) Desmonte en tierra 222.408,00; Terraplén 12.710,00; Vertedero 281.195,68.

7. Carretera CHE (Confederación Hidrográfica del Ebro)

Se acondiciona un tramo de la carretera CHE de una longitud de 2.260 m, entre el pK 81,30 y el pK 83,56, entre Castelflorite y límite del sector, en el término municipal de Castelflorite (Huesca).

Se han considerado dos alternativas viables. Las dos alternativas consideradas contemplan un cambio respecto al trazado actual de la carretera CHE a la altura del pK 82,8 para suavizar el radio de una curva. La velocidad del proyecto es de 100 km/h. La sección es de 7/10 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmonte de 3H:2V. El tramo no contempla obras de fábrica. Se prevé para 2013 una IMD de 2.183.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmonte en tierra 21.375,40; Terraplén 15.329,00; Vertedero 16.027,52.

(Alternativa 2): Desmonte en tierra 22.458,60; Terraplén 7.760,30; Vertedero 23.395,24.

Descripción del medio:

El sector 3HU, objeto del presente estudio, comprende dos zonas que se encuentran situadas, respectivamente, en la comarca de la Hoya de Huesca y en la de Monegros. La primera de ellas, en la que se localizan las carreteras 132 y 125, corresponde al piedemonte de las Sierras Exteriores, de orografía complicada, con abundancia de calizas e incluida en la cuenca del río Gállego. Corresponde al dominio climático de la carrasca. La segunda zona se incluye en la cuenca del río Cinca, corresponde al dominio climático de la coscoja y se trata de zonas de orografía más llana, con predominio de materiales más blandos (areniscas y arcillas) y situados en la cuenca terciaria del valle del Ebro.

CARRETERA	Plan de Conservación	LIC	ZEPA	Espacios Naturales Protegidos
A-125	Quebrantahuesos	-	-	-
A-129, A-1223 y CHE	-	-	-	-
A-131	-	-	"Laguna de Sariñena y Balsa de la Estación"	-
A-132	Quebrantahuesos. Cangrejo de río	"Sierras de Santo Domingo y Caballera"	"Sierras de Santo Domingo y Caballera y río Onsella"	-
A-230	-	"Sierras de Alcubierre y Sigüenza"	"Sierra de Alcubierre"	-

Efectos ambientales

1. Carretera A-125. De Tudela a Ayerbe

La mayor parte del trazado de la carretera discurre sobre cultivos y vegetación ruderal. Las obras de construcción de la carretera afectan a la vegetación de ribera del río Gállego y a su función como corredor ecológico en las labores de ampliación del puente sobre el embalse de Ardisa. Las obras de acondicionamiento de pasos de barrancos(barranco de Valdiello) pueden afectar a la calidad de la aguas y del hábitat para la fauna por arrastres de sólidos durante la construcción y determinar un importante efecto barrera biológica.

25406

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



No existen desmontes ni terraplenes de importancia. Las dos alternativas se consideran ambientalmente compatibles. No se prevén efectos negativos para la conservación del quebrantahuesos.

Se han estudiado cuatro emplazamientos para préstamos (P1 a P4), sobre campos de cultivo. Para el vertido de excedentes se han estudiado tres posibles vertederos, V2 y V3 se sitúan sobre en zonas alteradas, y V1 que ocupa en parte una parcela cultivo de leñosas de secano. Todos ellos pueden tener un impacto compatible con la aplicación de medidas correctoras.

2. Carretera A-129. De Zaragoza a Monzón

El trazado de la carretera discurre, en su mayor parte, por cultivos tanto de regadío como de secano. En el cruce del Saso de las Fitass, las obras pueden afectar a vegetación natural (matorrales y pastizales), que además son las zonas con mayores desmontes. El terraplén del Barranco Carneario puede incrementar el efecto barrera para la fauna que utiliza este corredor por lo que deberá dotarse de un paso apto para la fauna. La estructura de la Clamor en Castelflorite deberá dejar un pasillo seco en las orillas del barranco debajo de la estructura.

Las dos alternativas se consideran ambientalmente compatibles

Se han estudiado dos emplazamientos para préstamos (P5 y P6), el primero sobre cultivos de regadío y el segundo sobre cultivos herbáceos, plantaciones de leñosas, y pastizal-matorral. Para el vertido de excedentes se han estudiado cuatro posibles vertederos (V4 a V7), situados todos ellos sobre zonas con suelos removidos. Estos mismos vertederos se plantean también para el acondicionamiento de la carretera CHE, incluida entre las actuaciones de este mismo sector, 3HU. El impacto de los préstamos y vertederos se considera compatible con la aplicación de medidas correctoras.

3. Carretera A-131. De Fraga a Huesca

Además del acondicionamiento previsto entre Sariñena y Venta de Ballerías también se corrige el trazado entre Sena y las planas de Presiñena. La mayor parte del trazado se realiza sobre cultivos de regadío. En su primer tramo, entre Sena y las Planas de Presiñena, la carretera asciende con algún desmonte y terraplén importante de mas de 20 m. que afecta a laderas de lasto-timo-aliagar.

La carretera pasa junto a la Balsa de la Estación, incluida en la ZEPA con anidación histórica de Avetoro (*Botaurus stellaris*) especie declarada en peligro de extinción. La carretera en este tramo no modifica su trazado pero se ensancha ligeramente (max 5m.) hacia la balsa que bordea la carretera. La carretera deberá evitar ampliar la calzada hacia el lado de la laguna, y solo lo podrá hacer hacia el campo situado a la derecha en el sentido Sariñena-Ventas de Ballerías. No se podrán ejecutar las obras en el entorno de los 500 m. de la laguna, durante el periodo reproductor de Avetoro, excepto si se confirma que no anida en la laguna.

Las dos alternativas son compatibles con la limitaciones descritas para el paso de la Balsa de la estación.

Se han propuesto cinco emplazamientos para préstamos (P7 a P11): de estos P7 afecta a un cerro cubierto de lasto-timo-aliagar, P11 se localiza en donde actualmente se instala una granja, P8, P9 y P10 se localizan en campo de cultivo. P10 esta a 500 m. de la Balsa de la Estación por lo que no podrá explotarse si se confirma la presencia, durante el periodo reproductor, del Avetoro.

Se han previsto cuatro ubicaciones para los excedentes de tierras, el V8 se ubica en el préstamo P7, en una colina cubierta de lastonar-aliagar. Los vertederos V9, V10 y V11 se localizan en pequeñas colinas, cerros testigo, próximas a la carretera que evitan la parcelas de cultivo mas llanas. No son emplazamientos favorables estos vertederos por la dificultad de restaurar las acusadas pendientes de los emplazamientos, riesgos erosivos y consecuente impacto paisajístico. El vertedero V8 se podrá utilizar si se explota como préstamo primero rellenando el hueco, por razones similares a las anteriormente expuestas. Son emplazamientos favorables para vertedero, las zonas de préstamos, los tramos de carretera abandonados y el hueco que pueda quedar entre la antigua y la nueva próximo al préstamo V8.

Se considera que el préstamo P7, P8, P9, P11 y el vertedero V8 no presentan impactos ambientales significativos, que el préstamo P10 esta condicionado a la ausencia en la balsa de la estación de anidamiento de Avetoro. Y resultan incompatibles los vertederos V9, V10 y V11.

4. Carretera A-132. De Huesca a Puente La Reina

El nuevo trazado tiene importantes desmontes en el tramo entre el puente sobre el Gállego y el embalse de Las Peñas de Riglos que pueden afectar a vegetación natural y a flora protegida: *Petrocoptis montserratii*, catalogada como Vulnerable y *Erodium gaussenianum* (E. gr. *tordylioides*) catalogada como Sensible a la alteración de su hábitat. Por tramos se prevén grandes desmontes que en algún caso llegan a los 45 m.,. En la zona se han registrado des-

25407

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



lizamientos de laderas y fenómenos erosivos, que con las obras del nuevo trazado podrían acentuarse. Los desmontes y terraplenes definidos entre el puente del Gállego en Murillo y el embalse de La Peña tienen un importante efecto de alteración del paisaje en un entorno de elevado valor paisajístico como son los Mallos de Riglos y Agüero.

Las obras de acondicionamiento de pasos de barrancos pueden afectar a la calidad de las aguas y del hábitat por arrastres de sólidos durante la construcción y determinar un importante efecto barrera biológica.

La carretera actual soporta un alto número de accidentes con la fauna, por lo que se deberán adaptar las obras de drenaje. La carretera discurre en todo su trazado por el ámbito del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos y, en gran parte de su trazado, por el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del cangrejo de río común. No se esperan ningún efecto apreciable sobre ninguna de estas dos especies.

La carretera afecta a la ZEPA ES0000287 «Sierras de Santo Domingo y Caballera y río Onsella», así como al LIC ES2410064 «Sierras de Santo Domingo y Caballera». La afección al LIC se estima en 2,6 hectáreas de terrenos cubiertos por coscojares, romerales y zonas alteradas en la franja contigua a la carretera que no tiene un efecto apreciable para la conservación de estos hábitat naturales en el lugar. Tampoco se espera una afección significativa sobre las especies objetivo de conservación del LIC: *Microtus cabreræ* y *Lutra lutra*, ya que no se afecta directamente a los biotopos de estas especies, ambos ligados a zonas húmedas. La afección a la ZEPA se estima en 9,3 has, una parte de ellas sobre cultivos. No se afecta a los hábitat de mayor interés de las especies objeto de conservación, durante la construcción las voladuras pueden producir molestias al anidamiento de rapaces rupícolas que se deberán evitar. La construcción de la carretera no tiene por que causar efectos significativos a las aves objetivos de la ZEPA. Considerando la superficie alterada y su disposición junto a la carretera, esta no tiene un efecto apreciable sobre los objetivos de conservación del LIC y ZEPA.

Ambas alternativas se consideran compatible y requiere medidas correctoras precisas para reducir su potencial efecto desencadenador de procesos erosivos, la reducción del tamaño de los desmontes, del impacto paisajístico (por grandes desmontes y terraplenes) y la reducción del efecto barrera de los terraplenes, paso de barrancos y trincheras. Se deberá completar el estudio sobre flora catalogada y aves rupícolas en zonas críticas y para en su caso plantear las medidas correctoras adecuadas.

Se ha estudiado un emplazamiento para préstamos (P12), situado sobre campos de cultivo. Se han previsto tres ubicaciones para los excedentes de tierras (V14 a V16), de ellos el V15 y el V16 se sitúan sobre antiguas canteras, mientras que el V14 afecta a zonas alteradas y a algún rodal de carrascas. Debido a su emplazamiento préstamos y vertederos se considera que no generan impactos significativos sobre el medio, debiendo evitar alterar los rodales de encinas.

5. Carretera A-230. De Caspe a Sariñena

El proyecto sigue fundamentalmente el trazado de la carretera actual corrigiendo sus fuertes curvas. En un primer tramo atraviesa zonas de estepa cerealista y sabinas abiertos entre campos de cultivo de secano en el tramo comprendido entre Castejón de Monegros y el Canal de Monegros. Mas adelante la carretera sigue hasta Sariñena y discurre entre regadíos cruzando el río Flumen y varios barrancos.

En el primer tramo atraviesa el LIC ES2410076 «Sierras de Alcubierre y Sigena» y ZEPA ES0000295 «Sierra de Alcubierre» en donde afecta a unas 2,2 has de Red Natura. Coincide con zona abrupta que requiere notables desmontes y terraplenes, en parte cubiertos por un sabinar abierto con pies dispersos de sabina albar y pino carrasco y matorrales y lastonares de sustitución. Se afecta al hábitat de interés natural 9561 Bosques endémicos de *Juniperus spp.*, considerado como prioritario. Puede afectar también a ejemplares de *Boleum asperum*, objeto de conservación del LIC. En el ámbito del proyecto se conoce la presencia de especies de flora amenazada: *Crossidium aberrans*, *Limonium catalaunicum*, *Pterygoneurum sampaianum* y *Juniperus thurifera*, que el estudio de impacto no ha estudiado adecuadamente y no permite una oportuna valoración del impacto sobre flora amenazada por lo que se deberán adoptar medidas preventivas y en su caso correctoras al respecto. El cruce del río Flumen se resuelve mediante un nuevo puente que atraviesa una parcela de bosque maduro de ribera que tiene interés por su singularidad en un tramo de 5 km de río. La carretera se apoyada en terraplén y penetra en la ribera y DPH, de forma que viaducto se limita al cauce central del río. Este elemento de cruce interrumpe el corredor ecológico que forman las orillas del río. La alteración de este Biotopo y el nuevo efecto barrera supone, una pérdida y degradación de los recursos naturales evitable. Las obras de construcción de pasos de barrancos y río pueden alterar la calidad de las aguas y los hábitat por arrastres de sólidos y tienen un notable efecto barrera. El impacto de la alternativa 2 se considera compatible y requiere medidas correctoras, debiendo minimizarse la altura de los terraplenes (recomendado a menos de 10 metros)

25408

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



en el paso del LIC y no se considera compatible el nuevo paso del Flumen, debiendo ajustarse al paso actual que podrá ser remodelado.

Se han estudiado tres emplazamientos para préstamos (P13 a P15), todos ellos situados sobre campos de cultivo y se consideran de impacto no significativo. No obstante, el préstamo P13 se encuentra a 400 m. de Pallaruelo de Monegros por lo que puede ver afectado por las emisiones de polvo, a tal efecto se deberá explotar el sector del préstamo más alejado del núcleo de Pallaruelo. Se han previsto once ubicaciones para los excedentes de tierras (V17 a V27). Todas ellas coinciden con suelos alterados, excepto el V27 que se sitúa sobre cultivos. Se considera que su impacto no es significativo con la aplicación de medidas correctoras destinadas a la adecuada explotación e integración ambiental.

6. Carretera A-1223. De Selgua a EF Poleñino

El nuevo trazado discurre en su mayor parte entre cultivos de regadío. El proyecto modifica el trazado actual de la carretera en la zona del cruce de los ríos Alcanadre y Guatizalema, aunque mantiene inicialmente los mismos pasos de los ríos. El nuevo trazado afecta a pastizales y matorrales, aunque la afección es poco significativa. Las obras de ampliación de los puentes pueden afectar a la vegetación de ribera y a la calidad de las aguas de los ríos Alcanadre y Guatizalema. Las obras de acondicionamiento de pasos de barrancos pueden suponer arrastres de partículas y contaminación de las aguas. El proyecto resulta compatible y deberá evita ocupar con los estribos de los viaductos y terraplenes los cauces (DPH) y vegetación de ribera, acondicionado estos para el paso de la fauna. La alternativa 2 no tiene impactos significativos.

Se han estudiado 8 zonas destinadas a vertederos (V12-V13, V28 a V33), situadas sobre zonas removidas. Se ha estudiado una zona para préstamos (P16) en una parcela agrícola, con un volumen calculado de 74.212 m3. Se considera que no tienen un impacto significativo sobre el medio con la aplicación de medidas correctoras destinadas a la adecuada explotación e integración ambiental.

7. Carretera CHE (Confederación Hidrográfica del Ebro)

El proyecto supone la ampliación y mejora de la carretera actual, con una mínima modificación del trazado. Discurre casi totalmente entre cultivos de regadío. Las dos alternativas tienen un impacto compatible.

Se han estudiado seis emplazamientos para préstamos (P17 a P22), todos ellos situados sobre campos de cultivo. Se han previsto cuatro ubicaciones para los excedentes de tierras (V4 a V7), situados todos ellos sobre zonas con suelos removidos. Estos mismos vertederos se plantean también para el acondicionamiento de la carretera A-129, incluida entre las actuaciones de este mismo sector, 3HU. Se considera que no tienen un impacto significativo sobre el medio con la aplicación de medidas correctoras destinadas a la adecuada explotación e integración ambiental.

El artículo 25 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, otorga al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental la competencia para la instrucción, tramitación y resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Visto el Estudio de Impacto Ambiental presentado «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU; el expediente administrativo incoado al efecto; el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; el Decreto 45/1994, de 4 de marzo, de la Diputación General de Aragón, de Evaluación de Impacto Ambiental; la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón; la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cangrejo de río común, *Austropotamobius pallipes*, y se aprueba el Plan de Recuperación; Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación; Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica parcialmente el Decreto 49/1995, de 28 de marzo, de la DGA, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón; la Ley 23/2003, de 23 de Diciembre, de creación del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental; la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común; la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992; el Decreto Legislativo 2/2001, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, y demás legislación concordante, formulo la siguiente:

Declaración de impacto ambiental

A los solos efectos ambientales, la Evaluación de Impacto Ambiental presentada del proyecto de «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU, y promovido

25409

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón resulta:

Con respecto a la A-125; las dos alternativas son compatibles y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la A-129; las dos alternativas son compatibles y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la A-131; las dos alternativas son compatibles con medidas preventivas específicas. Los préstamos P7, P8, P9, P10, y el vertedero V8 son ambientalmente compatibles. Resultan ambientalmente incompatibles los vertederos V9, V10 y V11.

Con respecto a la A-132; las dos alternativas son compatibles, no tiene efecto apreciable sobre la ZEPA ES0000287 y Caballera y río Onsella ni sobre el LIC ES2410064. Los préstamos y vertederos tienen un impacto compatible.

Con respecto a la A-230; la alternativa 2 se considera ambientalmente compatible excepto el nuevo paso del río Flumen, que se deberá ajustar al paso actual que podrá ser remodelado. No tiene efecto apreciable sobre los objetivos de conservación del LIC ES2410076 y de la ZEPA ES0000295. Los préstamos y vertederos se consideran ambientalmente compatibles, con las medidas preventivas señaladas.

Con respecto a la A-1223; la alternativa 2 es ambientalmente compatible y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la Carretera CHE; Las dos alternativas son ambientalmente compatibles y sus préstamos y vertederos.

Condicionado de carácter general.

1. El ámbito de aplicación de la presente Declaración son las actuaciones descritas en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: El-RED-3HU.

2. Serán de aplicación todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, mientras no sean contradictorias con las primeras. Todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan o modifiquen unidades de obra se incorporarán como tal al proyecto constructivo y tendrán, por consiguiente, carácter contractual a efectos de su contratación. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

3. Transcurridos dos años desde la publicación de la declaración de impacto ambiental sin haberse iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo a este órgano ambiental, que podrá establecer nuevas prescripciones o, en su caso, exigir el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El promotor deberá comunicar al Departamento de Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto.

4. Será de aplicación en la ejecución de las actuaciones proyectadas desde el momento de su redacción el «Manual de Buenas Prácticas Ambientales» derivado del Protocolo de Colaboración entre el Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes y el Departamento de Medio Ambiente para la integración de criterios medioambientales en materia de contratación de obras de carreteras.

Condicionado de carácter específico por actuación:

5. A-125.—Al barranco Valdiello se le deberá dar continuidad mediante un cajón o estructura, permitiendo el paso a la fauna del lugar apto para jabalí, incluidos los anfibios. Todos los pasos para fauna destinados a reducir el efecto barrera deberán adoptar los criterios y medidas de la «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. Año 2006».

6. A-129.—Al barranco de Carneario se le deberá dotar de un paso para fauna apto para jabalí, incluidos los anfibios. La estructura de la Clamor de Castelflorite deberá dejar un paso seco en las orillas del barranco.

7. A-131.—No se podrán ejecutar las obras en el entorno de los 500 m. de la laguna, durante el período reproductor de Avetoro, excepto si se confirma mediante prospección faunística que no anida en la laguna mediante informe realizado por técnico competente que deberá ser presentado ante el INAGA para su aprobación. Se deberá evitar ampliar la calzada hacia la Balsa de la estación de Sarriñena y se ejecutará hacia los terrenos de cultivo situados a la derecha en el sentido Sarriñena-Ventas de Balleria.

8. A-132.—Se deberán minimizar las dimensiones de los terraplenes y desmontes entre base y coronación. Se deberá prever y adoptar las medidas necesarias que reduzcan el riesgo de procesos erosivos acusados (desprendimientos, deslizamientos, rotacionales, etc) y la desestabilización de laderas entre Murillo y el embalse de la Peña. El proyecto deberá justifi-

25410

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



car los taludes y las medidas de estabilización necesarias ya que no se podrán ampliar las dimensiones de los taludes previstos en proyecto en este tramo.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección para determinar la posición de plataformas de anidamiento de aves amenazadas en las proximidades de la obra que puedan verse afectadas por las mismas. También se hará un estudio de flora amenazada: *Petrocoptis montserratii* y *Erodium gaussenianum* que pueda verse afectada por el proyecto. Los estudios deberán ser realizados por técnico competente en la materia. Los resultados y en su caso la propuesta de medidas preventivas o correctoras, se presentarán al INAGA para su aprobación.

Los préstamos y vertederos deberán evitar alterar los rodales de encinas, a tal efecto se balizarán antes del inicio de las obras.

Los tramos de carretera abandonados deberán ser demolidos y rellenados con tierras más tierra vegetal, además de su revegetación posterior con especies propias del entorno.

9. A-230.—A los barrancos afectados incluidos los de Moncalver y de San Juan se les deberá dar continuidad mediante un cajón o estructura, que permita el paso a la fauna del lugar apto para jabalí, incluidos los anfibios.

Los terraplenes y la superficie alterada para su construcción al paso por el LIC ES2410076 deberán minimizar su altura entre base y cabecera, se recomienda que no supere los 10 metros.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección de la especie *Crossidium aberrans*, *Limonium catalaunicum*, *Pterygoneurum sampaianum* y *Juniperus thurifera* en las parcelas afectadas por la obra y con vegetación natural. Se realizará un inventario de sabina albar bajo la influencia del proyecto, de las que se determinará su destino, y si estas se pueden rescatar y traslocar, así como las que deban ser protegidas con vallas y defensas por su proximidad a la obra para evitar ser dañadas. El informe con los resultados y en su caso la propuesta de medidas preventivas o correctoras, que realizará técnico competente en la materia, deberá estar visado por colegio profesional, y se presentará al INAGA para su aprobación.

El préstamo P13, sin perjuicio de otras autorizaciones que le sean preceptivas, sólo se podrá explotar en el sector ubicado a los 1000 metros del límite de la vivienda mas próxima del casco urbano de Pallaruelo.

Los tramos de carretera abandonados deberán ser demolidos, rellenados con tierras más tierra vegetal, y revegetados con especies de los hábitat naturales propios de las estepas del Ebro.

10. A-1223.—No se ubicarán terraplenes de la carretera en cauces (DPH) o sobre vegetación de ribera. Deberán habilitarse pasos de fauna.

En su caso, deberá presentarse ante el INAGA un documento ambiental de proyecto de la modificación de la carretera A-1223 en el tramo entre el PK 31+500 y el PK 33+000 al objeto de que se tramite un Estudio caso por caso sobre la necesidad de someterla a evaluación de impacto ambiental.

Respecto a las medidas correctoras.

11. Zona de actuación.—Deberá definirse, y balizarse entre vegetación natural, la superficie de actuación del proyecto que corresponderá a la zona ocupada por la planta del proyecto, mas los accesos de obra necesarios para la construcción, los accesos provisionales, las superficies auxiliares para acopios, casetas de obra, talleres, almacenes, aparcamientos, acopios de tierras, los préstamos, y vertederos. Fuera de esta zona no podrán actuar ni circular la maquinaria, vehículos y personal de obra en activo.

Las vías de acceso fuera de la traza necesarias para la construcción, deberán tener en cuenta minimizar los efectos sobre el medio físico, vegetación, fauna y paisaje, reduciendo el coste ambiental y la desnaturalización del medio.

12. Emisiones de polvo.—Se adoptarán las medidas necesarias para evitar molestias a la población por la emisión de polvo.

Se adoptarán medidas oportunas para la reducción a niveles tolerables las emisiones de polvo a la vegetación natural, y a los cultivos.

Entre las medidas a adoptar esta la del riego continuado de caminos y zonas de movimiento de tierras. En casos de fenómenos meteorológicos adversos graves deberán pararse las obras.

El objetivo de calidad para las zonas habitadas medido en niveles de material particulado atmosférico con diámetro aerodinámico menor de 10 µm (PM10) será el que establece el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, cuyo valor límite diario de PM10 para la protección de la salud humana se fija en 50 µg/m3 que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año.

13. Ruidos.

En cuanto a los niveles de ruido y vibraciones generados durante la fase de obras se tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007,

25411

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Se emprenderán las medidas necesarias (apantallamientos, mayor limitación de horarios de trabajo, etc...) para mitigar dichas afecciones. La maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y teniendo en cuenta en su caso la delimitación de las zonas de servidumbre acústica, en fase de funcionamiento no se deberán transmitir al medio en las áreas acústicas afectadas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión y a los valores límite de inmisión máxima de las tablas A1 del Anexo III evaluados conforme al anexo IV del citado Real Decreto. En su caso se adoptarán las medidas necesarias (apantallamientos, regulaciones de velocidad, etc...) para mitigar dichas afecciones, especialmente en las zonas más sensibles (uso sanitario, docente y cultural).

En Red Natura 2000 se adoptará como valor límite los del sector del territorio con predominio de suelo residencial.

14. Ríos y barrancos. Calidad de las aguas.—Sin perjuicio de lo que establezcan las preceptivas autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Ebro se señala que los estribos de los viaductos deberán ubicarse fuera del DPH y evitar la alteración de la vegetación de ribera. Los pilares centrales deberán evitar situarse en el cauce activo, excepto si se justifica en proyecto por limitaciones de carácter técnico constructivo o de seguridad en grandes ríos.

Las estructuras de paso en barrancos y pequeños cursos de agua continuos o estacionales deberán naturalizar el cauce, definirlo y dejar orillas secas que permitan el paso de fauna. El cauce no podrá ser de hormigón liso.

Se deberán adoptar medidas para evitar la contaminación de las aguas por arrastres desde la zonas de obras, tanto de sólidos en suspensión como por otros productos potencialmente contaminantes utilizados o almacenados en la obra como de aceites y grasas, combustibles, aditivos, desencofrantes, sales, morteros, pinturas, etc. Estas consistirán en confinamiento de productos potencialmente contaminantes en almacenes y acopios externos, con medidas de confinamiento como cubetas impermeables de protección, cunetas perimetral, balsa de control en la salida de las aguas.

Para reducir la contaminación por sólidos en suspensión derivados de procesos erosivos y de arrastre se deberán emplear barreras de contención de sedimentos, trampas de sedimentos, cunetas perimetrales, balsas de depuración. En el paso de ríos pasos con tubos, o badenes de obra.

Los vehículos no deberán entrar en los cauces de los ríos excepto en la sombra de la zona de construcción y en los pasos habilitados. El cruce de los ríos se hará mediante pasos provisionales con tubos.

15. Vegetación.—Se deben salvaguardar y proteger los ejemplares flora protegida o singular con méritos de conservación o traslocación y de arbolado o arboledas con características de singularidad situados en los límites del proyecto que pueden ser amenazados por la ejecución del proyecto.

La vegetación a proteger o salvaguardar se aislará y protegerá con una valla perimetral señalizadora, prohibiendo el acceso de personas y maquinarias o en su caso se trasladará en condiciones óptimas de supervivencia.

16. Riesgo de Incendios.—Se elaborará un Plan específico de prevención de incendios teniendo en cuenta la Orden de 27 de enero de 2009 del Departamento de Medio Ambiente sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la CAA para la campaña 2009/2010 que se irá adaptando en su caso a las posteriores Ordenes de incendios.

17. Fauna.—Deberán permeabilizarse las infraestructuras a su paso por la Red Natura 2000 mediante la implementación de pasos de fauna, en función de las especies objetivo (peces, anfibios, reptiles, mamíferos, etc) que se deberán incorporar al proyecto junto con las modificaciones o adaptaciones de obras de fabrica, pasos y estructuras para mejorar su potencial uso por esta fauna.

Para minimizar daños en los drenajes a especies de pequeño tamaño deberán habilitarse, en uno o ambos lados de las estructuras, rampas con una pendiente óptima de 35 y máxima de 45°, con las paredes rugosas para facilitar que los animales puedan ascender por ellas y poder escapar.

Otras elementos para facilitar el escape de la fauna lo constituyen los encachados en los revestimientos de los elementos de drenaje, así como los sistemas de bajantes escalonados en la salida de los drenajes para evitar la erosión. También se dará continuidad a las cunetas

25412

Núm. 213

Boletín Oficial de Aragón

03/11/2009



con el medio adyacente y que las paredes exteriores sean de firme rugoso y con pendientes máximas de 45°.

Se adaptarán los diferentes elementos de los drenajes longitudinales en los que se instalarán arquetas con la pared exterior de material rugoso y con la pendiente adecuada (< 45°). En el caso de las cunetas laterales, o bien se diseñan con la pared exterior rugosa y en un ángulo nunca superior a los 45°, o en caso de que sean de paredes verticales habrán de disponer de rampas de salida con una equidistancia máxima de 25 metros.

Todos los pasos para fauna destinados a reducir el efecto barrera deberán adoptar los criterios y medidas de la «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. Año 2006.

Medio Socioeconómico.

18. Permeabilidad territorial.—En relación con los usos ganaderos se deberá señalizar todos los cruces de ganado y respetar los pasos a distinto nivel.

19. Paisaje.

Se tendrá que evitar la alteración del paisaje más singular, la degradación de elementos de interés, la reducción de la zona degradada y de la visibilidad de las zonas alteradas.

Para la localización de viales provisionales de obra, vertederos o prestamos se tendrá en cuenta el interés paisajístico de la zona, su visibilidad y la facilidad de restauración del medio afectado.

Restauración de taludes, prestamos, vertederos y otras superficies afectadas

20. Restauración.

Todas las superficies alteradas deberán ser restauradas de forma que se adecua al relieve del entorno, se limpie de restos y se revegeten. Se entienden las alteradas directamente por la nueva carretera, los accesos y caminos repuestos, así como los accesos provisionales de obra, la superficies auxiliares de obra para acopios de tierras, casetas de obra, almacenes, aparcamientos, viales etc.

Los prestamos y vertederos deberán ser restaurados y revegetados o devueltos a su condición de terreno de cultivo o de monte siendo entonces revegetados. Los que se restauren como superficie de cultivo deberán reponer el suelo agrícola con una capa de tierra de cultivo fértil de al menos 50 cm. Las que se restauren con el objetivo de reponer vegetación natural deberán extender una capa de tierra vegetal de 40 cm, para proceder posteriormente a la siembra y plantación del terreno con especies propias de las series de vegetación potencial del lugar.

Los prestamos podrán ser utilizados como vertederos de excedentes de excavación.

Son localizaciones favorables para préstamos y vertederos los campos de cultivo por la mayor facilidad de restauración del uso original y campos de cultivo abandonados. Pero no se podrán utilizar prados de siega tradicionales, campos de cultivo con frutales, y parcelas próximas a zonas habitadas, o granjas en uso o producción, elementos paisajísticos destacables o del patrimonio. También se deberán evitar los cauces de barrancos activos, sus conos de deyección y la llanura aluvial, es decir aquellas zonas con riesgo de avenidas susceptibles de padecer procesos erosivos intensos.

Todo préstamo o vertedero requerirá de un proyecto detallado de explotación y restauración que deberán ser autorizados por los órganos competentes,

Los tramos de carretera abandonados, deberán ser demolidos, rellenándose posteriormente con una capa de tierras de al menos 1 m. de potencia, reperfilados y acondicionado el relieve al que finalmente se le echará una capa final de 40 cm de tierra vegetal siendo finalmente revegetados de acuerdo con la vegetación del lugar. En caso de acceso a fincas se dejará un acceso acorde con las necesidades de uso, evitando dejar la calzada original que resulte excesiva y degradante del entorno. En LIC deberá reponerse la comunidades de los hábitat naturales afectadas.

21. Revegetación.—La revegetación de las zonas alteradas incluirá la siembra de especies naturales con una mezcla polifita que incluya una mezcla equilibrada de semillas gramíneas, leguminosas y matas (menos del 2% en peso) a razón de 30-35 gr/m² y la plantación con una densidad mínima de 1 planta cada 4 m² de matas y arbusto y 1 especie de árbol cada 9 m².

Las especies a utilizar excepto en cultivos y zonas ajardinadas, deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar. Podrán servir para reponer superficie de hábitat natural o hábitat de especies, degradados por el proyecto en ámbito LIC o ZEPA.

Se deberá estar a lo dispuesto en el Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, sobre comercialización de los materiales forestales de reproducción a aquellas especies que les sea de aplicación.

Residuos.

22. Se elaborará un Plan de Tratamiento de Residuos según lo establecido en el R.D. 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de

25413



construcción y demolición, que determina en su art. 4.1.a) la obligación por parte del productor de residuos de construcción y demolición de incluir en el proyecto de obra un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.

23. Se estudiará la viabilidad del tratamiento y reutilización de los residuos procedentes del fresado de firmes en los tramos de refuerzo de acuerdo a los términos establecidos en la Orden Circular 8/01, del 18 de enero de 2002, sobre reciclado de firmes, de La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

24. En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, se recomienda preferentemente el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el concesionario, así como la observación de 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; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

25. Con objeto de ajustar al máximo el balance de tierras y reducir los volúmenes a extraer de préstamos y de transporte a vertedero será prevalente la prevención (minimización de excedentes), seguida de la valorización (en la propia obra o en restauración minera) siendo la última opción el vertido.

Respecto de la afección a bienes de dominio público.

26. Con las expropiaciones se hará un estudio de la afección del proyecto a las vías pecuarias y se deberá tener en cuenta lo señalado en los artículos 28 y 29 de la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón. La ocupaciones temporales por obras de vías pecuarias deber

27. Dada la afección a Monte de Utilidad Pública, se estará a lo dispuesto en la Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón y a la Ley 10/2006, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

28. La realización de obras o trabajos en el Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá autorización administrativa previa del Organismo de Cuenca, en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa de aguas vigente.

Respecto del Patrimonio Cultural

29. Si en la ejecución del proyecto se localizara algún resto arqueológico o paleontológico, de acuerdo al artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, se deberá comunicar al Servicio de Prevención y Protección de Patrimonio Cultural quien arbitraré las medidas para la correcta documentación y tratamiento de los restos.. Todas las actuaciones en materia de arqueología y paleontología deberán ser realizadas por técnico competente y coordinadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Plan de Vigilancia y seguimiento ambiental.

30. Se redactará y desarrollará un Plan de Vigilancia Ambiental definitivo que recoja las determinaciones del presente condicionado, de forma que concrete el seguimiento efectivo de las medidas correctoras previstas, incluya la asistencia de un especialista ambiental a la dirección de obra, métodos y periodicidad de los controles, así como el método y la forma para la corrección de las desviaciones sobre los previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental.

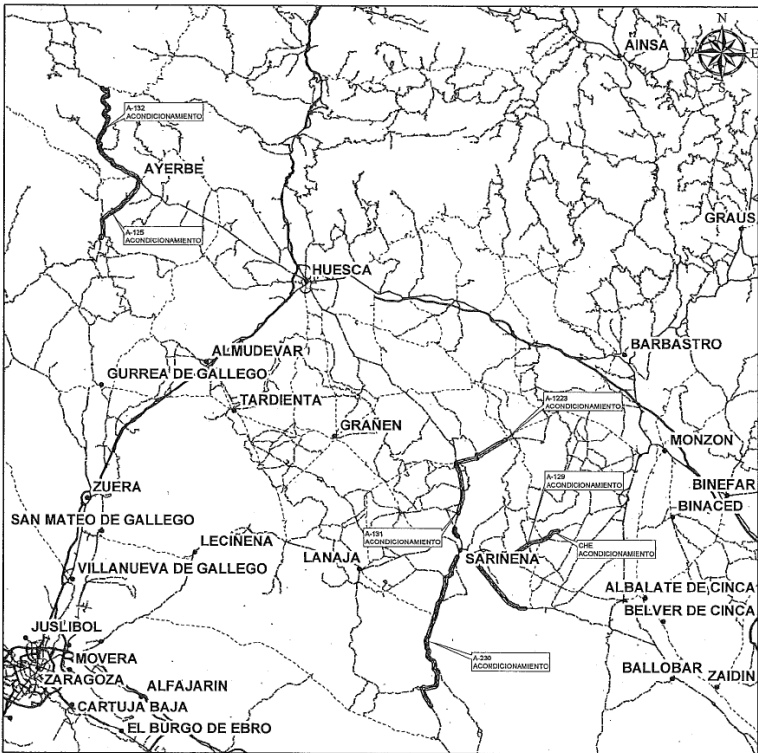
31. Se presentará ante la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático semestralmente durante la fase de construcción y anualmente en fase de explotación un informe con los resultados de la vigilancia ambiental.


32. El Plan de vigilancia ambiental se deberá extender hasta dos años después de la finalización de las obras al efecto de comprobar la efectividad de las medidas preventivas y correctoras.

Zaragoza, 9 de octubre de 2009.


El Director del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental,
CARLOS ONTAÑÓN CARRERA

Anexo: Plano sector 3 de Huesca





**GOBIERNO
DE ARAGON**
Departamento de Agricultura,
Ganadería y Medio Ambiente



inaga
INSTITUTO ARAGONÉS DE
GESTIÓN AMBIENTAL

Edificio Trovador planta 5ª
Plaza Antonio Beltrán Martínez nº1
50002 ZARAGOZA
Tfno. 976716633

RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2011, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se modifica el ámbito temporal de la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA /01A/2009/4587), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca" Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/01/2011/10491).

Mediante RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009 el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca" Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. La citada Resolución fue publicada en el "Boletín Oficial de Aragón" nº 213 de 3 de noviembre de 2009.

La condición 3ª de la DIA establece:

"Transcurridos dos años desde la emisión de la declaración de impacto ambiental sin haberse iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo al órgano ambiental, quien podrá establecer nuevas prescripciones o, en su caso, exigir el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El promotor deberá comunicar al Departamento de Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto."

El día 27 de octubre de 2011 el Servicio de Planeamiento, Proyectos y Obras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes como promotor, comunican que a esa fecha los contratos de concesión de obra pública están adjudicados y en fase de supervisión de los proyectos constructivos para su aprobación previa al inicio de las obras por lo que, no se ha iniciado la ejecución del proyecto en los plazos previstos en la condición 3ª de la DIA y, en consecuencia, solicita la concesión de una prórroga al plazo establecido por ley en lo que se refiere a la declaración ambiental del estudio informativo de la Red Estructurante de Aragón, Sector 1HU.


Habiéndose realizado por parte de este Instituto la correspondiente valoración, a la vista de las circunstancias técnicas y ambientales que concurren en el procedimiento de referencia, se considera que no es necesario el inicio de una nueva evaluación de impacto ambiental y se modifica la condición 3ª de la Resolución de 9 de octubre de 2009, la cual quedará redactada con el siguiente tenor literal:


3.- Si antes del 14 de octubre de 2013 no se hubiera iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo a este Instituto, quien podrá establecer nuevas prescripciones, incluso referidas al ámbito temporal y efectos de la declaración de impacto ambiental inicialmente formulada o, en su caso, exigir un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En cualquier caso el promotor deberá comunicar al Departamento de Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31.4 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, se remitirá la presente Resolución al promotor del proyecto, debiéndose hacer pública la misma en el "Boletín Oficial de Aragón".

Zaragoza, 22 de noviembre de 2011

El Director del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental,


CARLOS ONTAÑÓN CARRERA



Núm. 58

Boletín Oficial de Aragón

23/03/2012



RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2012, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se modifica puntualmente la declaración de impacto ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA /01A/2009/4589), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca" Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/01/2012/1234)

Mediante Resolución de 9 de octubre de 2009, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca" Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. La citada resolución fue publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 213, de 3 de noviembre de 2009.

La parte resolutive de la declaración de impacto ambiental señala, en el párrafo sexto, con respecto a la A-1223: "la alternativa 2 es ambientalmente compatible y sus prestamos y vertederos."

Así mismo la condición 10ª de la DIA establece en su segundo párrafo: "En su caso, deberá presentarse ante el INAGA un documento ambiental de proyecto de la modificación de la carretera A-1223 en el tramo entre el PK 31+500 y el PK 33+000 al objeto de que se tramite un estudio caso por caso sobre la necesidad de someterla a evaluación de impacto ambiental."

El día 21 de febrero de 2012, la Dirección General de Carreteras como promotor del Sector 3 de la provincia de Huesca (3HU) de la Red Estructurante de Carreteras de Aragón, Clave CONC RED/09-3HU, remite memoria sucinta con la descripción de la modificación de trazado de la alternativa 1 adoptada en el Proyecto de Trazado para su valoración. La modificación de la citada alternativa supone únicamente el desplazamiento del eje de la carretera, hasta un máximo de 80 metros hacia el Este en un tramo de 800 metros, en el término municipal de Huerto (Huesca).

Habiéndose realizado por parte de este instituto la correspondiente valoración, a la vista de las circunstancias técnicas y ambientales que concurren en el procedimiento de referencia, se considera que no es necesario el inicio de una nueva evaluación de impacto ambiental y se modifica la declaración de impacto ambiental en su párrafo 6º la cual quedará redactada con el siguiente tenor literal:

Con respecto a la A-1223; las alternativas 1, 2 y 1-modificada son ambientalmente compatibles y sus prestamos y vertederos.

Así mismo se suprime el segundo párrafo de la condición 10ª de la Resolución de 9 de octubre de 2009, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31.4 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de Protección Ambiental de Aragón, se remitirá la presente resolución al promotor del proyecto, debiéndose hacer pública la misma en el "Boletín Oficial de Aragón".

Zaragoza, 1 de marzo de 2012.

**La Directora del Instituto Aragonés
de Gestión Ambiental,
NURIA GAYÁN MARGELÍ**

5814

Expediente: INAGA/500201/01/2013/12118
Asunto: RESOLUCIÓN
Destinatario: DG CARRETERAS
EDIFICIO PIGNATELLI
50071 ZARAGOZA
ZARAGOZA

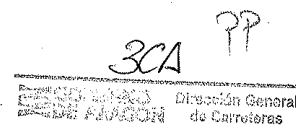
Adjunto se remite Resolución dictada por la Directora del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, relativa al expediente INAGA/500201/01/2013/12118 denominado "PRORROGA DIA RED ESTRUCTURANTE DE ARAGON SECTOR 1HU" promovido por DG CARRETERAS.

En Zaragoza, a 20 de Febrero de 2014

EL JEFE DE ÁREA TÉCNICA II DEL INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL



Fdo.: NÉLIDA GARCIA SANZ.-



21 FEB. 2014

ENTRADA Nº 245/14
SALIDA Nº

GOBIERNO DE ARAGÓN
 **inaga**
INSTITUTO ARAGONÉS DE
GESTIÓN AMBIENTAL
20 FEB 2014
SALIDA Nº: 6698
REGISTRO GENERAL

INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL. Avda. Ruiz Picasso 63 C, plta 3ª 50018 Zaragoza
Teléfono: 976716633 - Fax: 976716630 - Correo Electrónico: inaga@aragon.es

2014-66

Resolución del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de fecha 19 de Febrero de 2014.

RESOLUCIÓN por la que se modifica el ámbito temporal de la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha 9 de octubre de 2009 (Expediente INAGA 500201/01/2009/4587), en relación con el proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca" Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Expediente INAGA 500201/01/2013/12118).

Mediante RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009 el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca" Clave: EI-RED-1HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. La citada Resolución fue publicada en el "Boletín Oficial de Aragón" nº 213 de 3 de noviembre de 2009.

La condición 3ª de la DIA establece:

"Transcurridos dos años desde la emisión de la declaración de impacto ambiental sin haberse iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo al órgano ambiental, quien podrá establecer nuevas prescripciones o, en su caso, exigir el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El promotor deberá comunicar al Departamento de Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto."

Posteriormente el Servicio de Planeamiento, Proyectos y Obras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, como promotor, solicita la prórroga de los plazos previstos en la condición 3ª de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la Red Estructurante de Aragón, Sector 1HU. Mediante Resolución de 22 de noviembre de 2011 se prorrogó el plazo de comienzo de la ejecución del proyecto hasta el 14 de octubre de 2013.

La Dirección General de Carreteras comunica que después de resolver por mutuo acuerdo el contrato de concesión de las obras inicialmente proyectadas, se decide a lo largo del año 2013, de acuerdo a los recursos presupuestarios disponibles, ordenar la redacción de algunos de los proyectos evaluados ambientalmente mediante la resolución de 9 de octubre de 2009, señalando que por tanto no han comenzado las obras por encontrarse los Proyectos Constructivos en fase de dirección de su redacción.

Habiéndose realizado por parte de este Instituto la correspondiente valoración, a la vista de las circunstancias técnicas y ambientales que concurren en el procedimiento de referencia, se considera que no es necesario el inicio de una nueva evaluación de impacto ambiental y se modifica la condición 3ª de la Resolución de 9 de octubre de 2009 modificada mediante Resolución de 22 de noviembre de 2011, la cual quedará redactada con el siguiente tenor literal:

3.- Si antes del 14 de octubre de 2015 no se hubiera iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo a este Instituto, quien podrá establecer nuevas prescripciones, incluso referidas al ámbito temporal y efectos de la declaración de impacto ambiental inicialmente formulada o, en su caso, exigir un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En cualquier caso el promotor deberá comunicar al Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31.4 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, se remitirá la presente Resolución al promotor del proyecto, debiéndose hacer pública la misma en el "Boletín Oficial de Aragón".

Documento firmado electrónicamente verificable en:
<https://servicios3.aragon.es/inachkdoc>

 **inaga**
INSTITUTO ARAGONÉS DE
GESTIÓN AMBIENTAL

Código de verificación: CSVAQ-5SFZT-24DA8-JZREG

INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL. Avda. Ruiz Picasso 63 C, plta 3ª 50018 Zaragoza
Teléfono: 976716633 - Fax: 976716630 - Correo Electrónico: inaga@aragon.es

1/2



Documento firmado electrónicamente verificable en:
<https://servicios3.aragon.es/inachkdoc>

Código de verificación: CSVAQ-5SFZT-24DA8-JZREG



En Zaragoza, a 19 de Febrero de 2014

LA DIRECTORA DEL INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL

Fdo: NURIA GAYÁN MARGELÍ.

Documento firmado electrónicamente verificable en:
<https://servicios3.aragon.es/inachkdoc>



Código de verificación: CSVAQ-5SFZT-24DA8-JZREG

INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL. Avda. Ruiz Picasso 63 C, plta 3ª 50018 Zaragoza
Teléfono: 976716633 - Fax: 976716630 - Correo Electrónico: inaga@aragon.es

2/ 2

INFORME A LAS ALEGACIONES DEL PROYECTO RED

ÍNDICE

1. OBJETO 2

ANEXO I – ALEGACIONES E INFORME A LAS MISMAS CORRESPONDIENTE AL “PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 1 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN”. CLAVE: PT-RED-1HU 2

ANEXO II– ALEGACIONES E INFORME A LAS MISMAS CORRESPONDIENTE AL “PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 3 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS DE ARAGÓN”. CLAVE: PT-RE-3HU. 2

1.3. INFORME A LAS ALEGACIONES DEL PROYECTO RED

1. OBJETO

En la redacción del presente Proyecto de Trazado del ITINERARIO Nº5 "JACETANIA- ALTO GÁLLEGO" DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS DE LA RAA (2020-2025), han sido tenidas en cuenta todas las alegaciones tramitadas en su día en la redacción de los Proyectos de Trazado y Constructivos que han servido de base para la elaboración del presente documento.

Se aportan como anexos dentro del presente anejo:

**ANEXO I – ALEGACIONES E INFORME A LAS MISMAS CORRESPONDIENTE AL
"PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS
Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 1 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE
DE CARRETERAS DE ARAGÓN". CLAVE: PT-RED-1HU**

**ANEXO II– ALEGACIONES E INFORME A LAS MISMAS CORRESPONDIENTE AL
"PROYECTO DE TRAZADO DE LAS OBRAS DE PRIMERA INVERSIÓN EN LAS VÍAS
Y CARRETERAS INCLUIDAS EN EL SECTOR 3 HU DE LA RED ESTRUCTURANTE
DE CARRETERAS DE ARAGÓN". CLAVE: PT-RE-3HU.**

ANEJO 21

INFORME DE ALEGACIONES

ÍNDICE

1.- ANTECEDENTES

2.- RELACIÓN DE ALEGANTES

3.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES

4.- RESUMEN DE ALEGACIONES

APÉNDICE Nº1.- ALEGACIONES PRESENTADAS

APÉNDICE Nº2.- INFORME DE ALEGACIONES

1.- ANTECEDENTES

En el Boletín Oficial de Aragón de 4 de febrero de 2009 se publica el ANUNCIO de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes por el que se somete a información pública los Estudios Informativos, Estudios de Impacto Ambiental y Estudios de Viabilidad Económico-Financiera relativos a la Red Estructurante de Aragón en cumplimiento de los artículos 31 de la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, para los Estudios Informativos, 30 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de Protección Ambiental de Aragón, para los Estudios de Impacto Ambiental y 113.3 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos de Sector Público, para los Estudios de Viabilidad Económico-Financiera.

2.- RELACIÓN DE ALEGANTES

Transcurrido el plazo señalado en el Boletín Oficial de Aragón de 4 de febrero de 2009 se recibieron las siguientes alegaciones que a continuación se relacionan:

- 1.- Ministerio de Fomento
- 2.- Dto. de Industria, Comercio y Turismo. Servicio Provincial. Sección de minas.
- 3.- Ayuntamiento de Ansó (Huesca)
- 4.- Ayuntamiento de Biescas (Huesca)
- 5.- Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos (Huesca)
- 6.- Ayuntamiento de Villanova (Huesca)
- 7.- Ayuntamiento de Sahún (Huesca)
- 8.- Ayuntamiento de Benasque (Huesca)
- 9.- Ayuntamiento de Naval (Huesca)
- 10.- Ayuntamiento de Benabarre (Huesca)
- 11.- Ayuntamiento de Aínsa-Sobrarbe (Huesca)
- 12.- D. Jose María Almuzara Tarros y D. Carlos Almuzara Tarroc.
- 13.- Unión Sindical de Comisiones Obreras de Aragón.
- 14.- Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

En el **Apéndice Nº 1** se incluye las alegaciones presentadas por los diferentes estamentos.

3.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES

En el **Apéndice Nº 2** se incluyen los Informes presentados por la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes a las alegaciones anteriormente citadas con motivo de los Estudios Referidos.

4.- RESUMEN DE ALEGACIONES

De las alegaciones presentadas por los diferentes estamentos, se relacionan a continuación aquellas que guardan relación de modo directo o indirecto con el tramo estudiado en el presente proyecto.

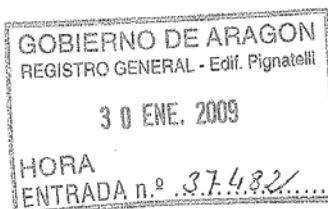
- Ministerio de Fomento
- Dto. de Industria, Comercio y Turismo. Servicio Provincial. Sección de minas.
- Unión Sindical de Comisiones Obreras de Aragón.
- Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

APÉNDICE Nº 1

ALEGACIONES PRESENTADAS



MINISTERIO
DE FOMENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN ARAGÓN

O F I C I O

S/REF.
N/REF. EI-RED-1HU y EV-RED-1HU
FECHA 26 de enero de 2009
ASUNTO Trámite de Información Pública Estudio Informativo y Estudio de Viabilidad Económico-Financiera de la "Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Huesca".

DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
GOBIERNO DE ARAGÓN
Edificio Pignatelli
50071-ZARAGOZA



Analizado el Estudio Informativo: "RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN. SECTOR 1 HUESCA", Claves: EI-RED-1HU y EV-RED-1HU", respectivamente, se informa de que éste no afecta a la planificación actualmente existente para la Red de Carreteras del Estado.

Se hace constar en lo referente a la conexión de carreteras de la red autonómica con las de la red estatal que ésta debe servir fundamentalmente a los tráficos de largo recorrido con un nivel de seguridad elevado por lo que es de obligado cumplimiento la O.M FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, no admitiéndose ninguna conexión distinta a las ya existentes que deberán ser remodeladas en su caso para cumplir todas las exigencias de la Norma 3.1-IC "Trazado" de la Instrucción de Carreteras.

Previamente a la redacción de los correspondientes Proyectos se establecerá la adecuada coordinación con los distintos Servicios de la Demarcación de Carreteras para la definición de dichas eventuales remodelaciones de las intersecciones o enlaces y la de otras posibles afecciones a la red estatal.

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN,

Fdo.: Rafael López Guarga

Fecha 04/02/2009

Entrada:

Salida:



CORREO ELECTRÓNICO

01/2/09

CAPITÁN PORTOLÉS, 1-3-5
50071 ZARAGOZA
TEL: 976 22 21 83
FAX: 976 30 13 23

GOBIERNO
DE ARAGON
Departamento de Industria,
Comercio y Turismo



Servicio Provincial
Sección de Minas
Pza. Cervantes, 1 ático 3
22071 HUESCA
Teléfono 974 293080
Fax 974 293322
www.aragob.es

Departamento de Obras Públicas, Urbanismo
y Transporte
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS
Pso. María Agustín 36
50071 ZARAGOZA

Asunto: Trámite de Información Pública Estudio Informativo y Estudio de Viabilidad Económico-Financiera de la "RED ESTRUCTURANTE DE ARAGON. SECTOR 1 HUESCA". Claves: EI-RED-1HU y EV-RED-1HU, respectivamente.

En relación con el asunto de referencia sólo cabe señalar, a los efectos oportunos, que se debería tener en cuenta los derechos mineros que en algún momento pudieran verse afectados, que se pueden consultar en <http://sitardesa.dga.es/visor/> y que se viene actualizando periódicamente.

Huesca, 30 de marzo de 2009

EL DIRECTOR DEL SERVICIO PROVINCIAL

Fdo: Tomás Peñuelas Ruíz

8/04/09

ROSA TORREANO (4U)

Me indica que aún no funciona la web y que lo hará pronto. De todos modos quise faltar información, ante cualquier duda que le llamemos.

30A P.D.-
Fecha: 01/04/2009
Entrada: 463/09
Salida:
GOBIERNO DE ARAGON
Dirección General de Carreteras

07/9/09



Ayuntamiento del Nobilísimo Valle y Fidelísima Villa de Ansó (Huesca)

Pl. Domingo Miral, nº 1
22728 Ansó (Huesca)

GOBIERNO DE ARAGON
REGISTRO GENERAL - Edif. Pignatelli

Tel y Fax: 974 37 00 03
C.I.F.: P-22.03400-C

3CA

10 FEB. 2009

HORA:
ENTRADA n.º 53887

Habiendo recibido en este Ayuntamiento el estudio informativo de la Red de Carreteras de Aragón con clave EI-RED-1HU, sector 1 HUESCA, observando el mismo manifestamos:

Que en visita realizada a las obras de la carretera A-176, por el Director General de Carreteras D. Antonio Ruspira durante año 2007 se procedió a recorrer el trazado de la misma desde el núcleo de Ansó hasta el límite de Navarra. En dicha visita el Director manifestó la complejidad de esta carretera en su travesía por el núcleo urbano de Ansó, viendo la posibilidad de construir una nueva variante por la orilla opuesta del río Veral.

Viendo este Ayuntamiento que el estudio informativo presentado tiene su origen en el puente que salva el río Veral actualmente, creemos oportuno hacer la anterior observación para que se tenga en cuenta por esa Dirección General.

Enviamos croquis aproximado de lo expuesto anteriormente.

En Ansó a 6 de febrero de 2.009.-

Ayuntamiento de ANSÓ
ENTRADA N.º 33
SALIDA N.º
FECHA 6-2-09

El Alcalde,




Fdo: Félix Ipas Barba.-

3CA PP

Fecha: 11/02/2009

Entrada:

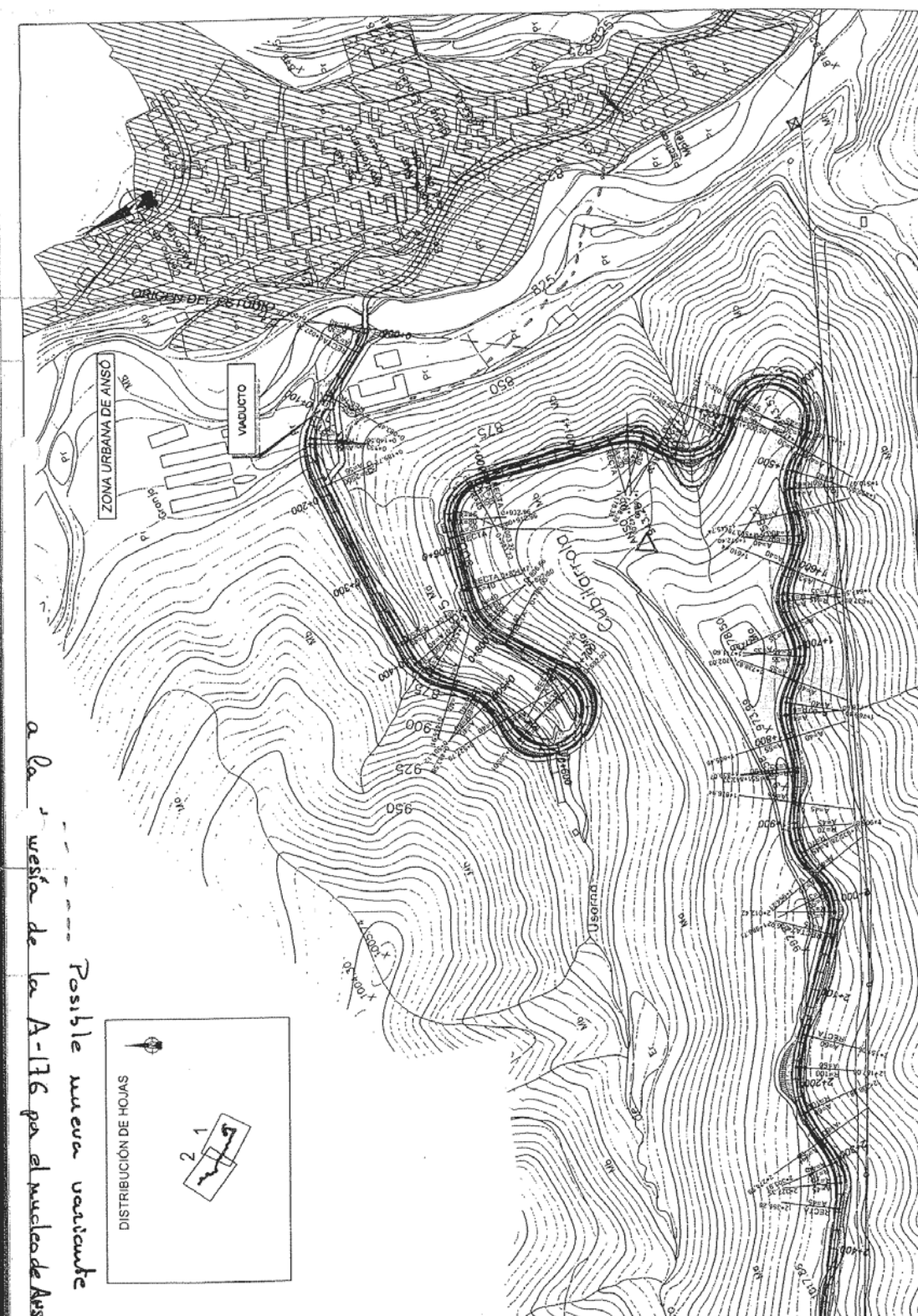
Salida:

GOBIERNO DE ARAGON
Dirección General de Carreteras


Sr. Director General de Carreteras del Gobierno de Aragón. Zaragoza.-

e-mail: ayuanso@retemail.es / ayanso2@retemail.es / aytoanso@aragob.es

024/09




GOBIERNO DE ARAGON
 Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes


GOBIERNO DE ARAGON
 Secretaria General Técnica de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
 20 FEB. 2009
 ENTRADA Nº SALIDA Nº
 521

Adjunto se remite escrito del Ayuntamiento de Biescas, por el que presentan certificado del Pleno Municipal por el que acuerdan presentar una alegación al Estudio Informativo de la Red Estructurante de Aragón. Sector 1 de Huesca.

Zaragoza, 19 de febrero de 2009

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO



Fdo: Rafael Vázquez López

301 P.A.-
 Fecha: 24/02/2009
 Entrada: 286/09
 Salida:

GOBIERNO DE ARAGON
 Dirección General de Carreteras

ILMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS



AYUNTAMIENTO DE BIESCAS (Huesca)

GOBIERNO DE ARAGON
 REGISTRO GENERAL - Edif. Pignatelli
 18 FEB. 2009
 ENTRADA n.º 63530-

Ayuntamiento de BIESCAS (Huesca)
 Registro de SALIDA
 Núm. 176
 Fecha 16 FEB. 2009


Adjunto se remite acuerdo sobre "Red estructurante de Aragón, Sector 1 Huesca"

Biescas a 13 de Febrero de 2009.

EL ALCALDE



Fdº: LUIS ESTAUN GARCIA


GOBIERNO DE ARAGON
 Secretaria General Técnica de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
 19 FEB. 2009
 ENTRADA Nº SALIDA Nº
 993

GOBIERNO DE ARAGON. DEPARTAMENTO OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE



AYUNTAMIENTO DE BIESCAS (Huesca)

D^a ANA B. BERGUA OTIN, Secretaria-Interventora del Ayuntamiento de Biescas (Huesca).

CERTIFICO: Que el Pleno Municipal en sesión ordinaria de 29 de Diciembre de 2008 adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

SEGUNDO. ASUNTOS CORRESPONDIENTES A LA COMISION INFORMATIVA DE URBANISMO.

DOS.- ESTUDIO INFORMATIVO " RED ESTRUCTURANTE DE ARAGON. SECTOR 1 HUESCA".

Se procede al Estudio informativo " Red Estructurante de Aragón Sector 1. Huesca" enviado desde el Departamento de Obras públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón, y sometido a información pública.

Se acuerda por unanimidad presentar una alegación en el sentido de que se estudie el nudo de Biescas y la conexión de la A-136 con la Nacional 260, planteando una rotonda u otra solución que se considere, debido a que en épocas y momentos puntuales existe la imposibilidad de salir de la población con el consiguiente riesgo y peligrosidad.

Lo que certifico en Biescas a 9 de Febrero de 2009.

VºBº

EL ALCALDE

Fdo D. Luis Estaún García



Sanante; Roca; Riquez Bas (Carretera muy larga)



NOTA INTERIOR

Huesca, 26 de febrero de 2009

A: DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS – D. MIGUEL CALVO

DE: SUBDIRECCION DE CARRETERAS DE HUESCA

Asunto.: Remisión fotografías y planos: Ayuntamiento de Villanova.

D. Miguel, le remito de parte de la Subdirectora fotografías y planos relativos al Ayuntamiento de Villanova para tratar en la reunión del día 12 de marzo de 2009 según se comentó en la pasada reunión de Alcaldes.

Socorro.

A-139 (Gausa Benagare) 1HV

Subdirección de Carreteras

C/ General Lasheras, nº 6
22.071- HUESCA

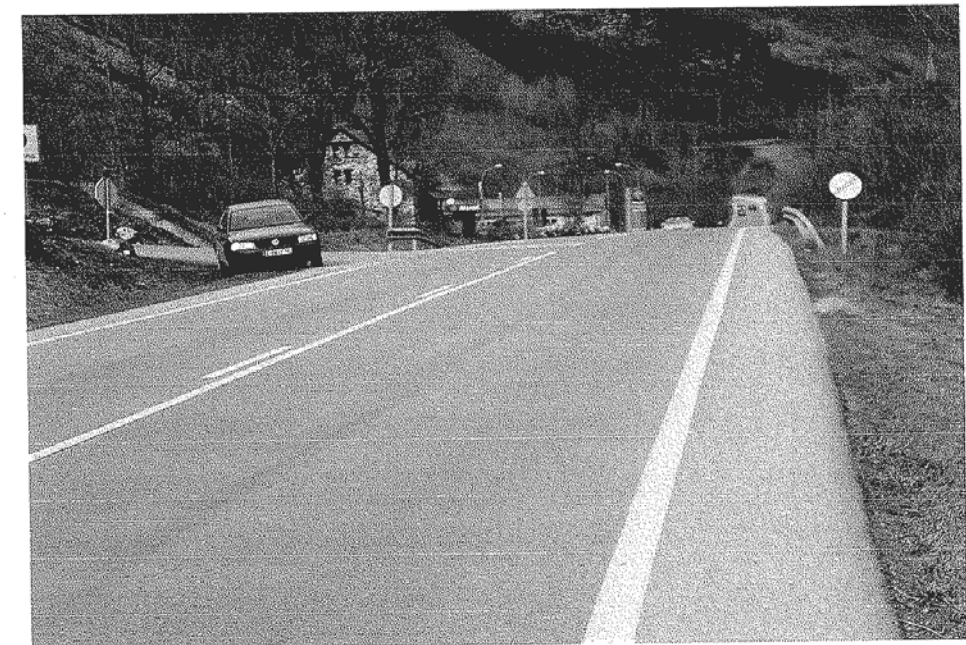
Tfno: 974-26 33 20/ Fax: 974-26 33 35

050/09

ACCESO SUR



ACCESO NORTE




AYUNTAMIENTO
LAS PEÑAS DE RIGLOS
 22820 SANTA MARÍA (Huesca)
 Tel. 974 382 871 • Fax 974 382 849

GOBIERNO DE ARAGÓN
 REGISTRO GENERAL - Edif. Pignatelli
 13 MAR. 2009
 HORA:
 ENTRADA n.º 106725

3CA
AYUNTAMIENTO DE LAS PEÑAS
DE RIGLOS
 SALIDA:
 Número 65
 Fecha 9-3-2009

D. ANTONIO RUSPIRA
 Director General de Carreteras

Recibido el estudio informativo del sector 1 de Huesca en lo referente a la carretera A-1205 (puerto de Oroel) en la parte que afecta al término municipal de Las Peñas de Riglos solicitamos lo siguiente:

- Se nos informe cómo va a resolverse el empalme con el acceso a la localidad de Rasal
- Asimismo le solicitamos tengan en cuenta el estado del puente de hierro sobre el pantano de La Peña, carretera A-132 para que sea bidireccional, es decir puedan cruzarse dos vehículos en el interior del mismo así como la curva de acceso al mismo en sentido Jaca.

En Santa Mª de la Peña a 9 de marzo de 2009

EL ALCALDE

Fdo: Sebastián de Buen Pargada

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE
 Edificio Pignatelli

3CA P.P.
 Fecha: 16/03/2009
 Entrada:
 Salida:
GOBIERNO DE ARAGÓN
 Dirección General de Carreteras


AYUNTAMIENTO DE SAHÚN

GOBIERNO DE ARAGÓN
 REGISTRO GENERAL - Edif. Pignatelli
 10 MAR. 2009
 HORA:
 ENTRADA n.º Referencia:

Plaza Mayor, 1
 22468 SAHÚN (Huesca)
 Tel. 974 55 13 34
 Fax 974 55 17 31
 CIF: P-22.27600-J

Fecha de salida: 2 de marzo de 2009
 Núm. de registro 60 emp

Gobierno de Aragón
 Dirección General de Carreteras
 Ps. de Mª Agustín, nº 36

50071 Zaragoza


Sahún, a 26 de febrero de 2.009.-

Con fecha de 20 de enero se recibió en este Ayuntamiento de Sahún el estudio Informativo "RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN, SECTOR I Huesca", Clave EI-RED-1HU.

Al respecto el Ayuntamiento de Sahún solicita que se estudien las siguientes propuestas:

- Colocación de una Rotonda en Eriste, a la altura del cruce a la urbanización de Linsol. Ello motivado porque es un punto conflictivo para el tráfico, debido a que hay dos urbanizaciones ya consolidadas que acceden a esa zona y es necesario limitar la velocidad de los vehículos que vienen o se dirigen a Benasque.
- Colocación de elementos que obliguen a reducir la velocidad en la travesía de Eriste, tales como semáforos, radares, señales luminosas, etc. La velocidad está limitada a 50 Kmts/hora, pero no se respeta este límite de velocidad, particularmente en la travesía una vez pasado el casco urbano, en la zona de la piscina, donde la avenida se ensancha y los vehículos elevan la velocidad por encima de lo permitido. De hecho ya se ha producido bastantes accidentes y atropellos, tres de ellos mortales en los últimos 4 años; por lo que creemos que debe considerarse como punto negro.

Esperando que puedan estudiarse estas peticiones, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

El Alcalde,

 Fdo: Ricardo V. Pedrol Plazaola

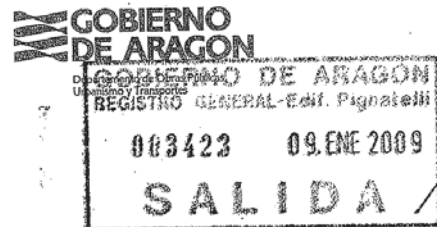
3CA PP
 Fecha: 11/03/2009
 Entrada:
 Salida:
GOBIERNO DE ARAGÓN
 Dirección General de Carreteras

e-mail: alcalde@sahun.es

El Municipio comprende los Núcleos de Eresué, Eriste y Sahún

www.sahun.es

062/09



AYUNTAMIENTO DE SAHUN
 PZA. MAYOR, 1
 22468, SAHUN
 HUESCA

Asunto: Trámite de Información Pública Estudio Informativo y Estudio de Viabilidad Económico-Financiera de la «RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN. SECTOR 1 HUESCA». Claves: EI-RED-1HU y EV-RED-1HU, respectivamente.

Aprobado provisionalmente por Orden del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 29 de Diciembre de 2008 el Estudio Informativo « RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN. SECTOR 1 HUESCA ». Clave: EI-RED-1HU, se somete a Información Pública el Estudio Informativo, conforme al artículo 31 de la Ley 8/98 de Carreteras de Aragón, el Estudio de Impacto Ambiental, conforme al artículo 30 de la Ley 7/2006 de Protección Ambiental de Aragón, así como el Estudio de Viabilidad Económico-Financiera, conforme al artículo 113.3 de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, clave: EV-RED-1HU, durante el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del siguiente a aquél en que se publique el anuncio en el «Boletín Oficial de Aragón» a cuyos efectos estará expuesto al público el Estudio Informativo, el Estudio de Viabilidad Económico-Financiera y el Estudio de Impacto Ambiental, en días y horas hábiles de oficina en los locales del Servicio Provincial de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes -Subdirección de Carreteras- (Plaza Cervantes, 1. 22003 Huesca), así como en las oficinas de Coordinación del Proyecto RED (C/ Joaquín Costa, nº 16, 4º - Izda - 50001 Zaragoza).

Con este fin se remite la siguiente documentación:

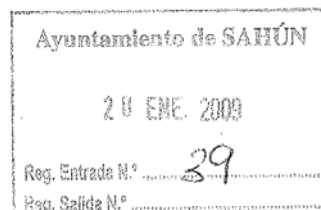
- Documento en papel con memoria y planos de las actuaciones estudiadas en el sector 1 HUESCA.
- Documento completo del Estudio Informativo, Estudio de Viabilidad Económico-Financiera y el Estudio de Impacto Ambiental en soporte informático (cd-rom).
- Fotocopia de su aprobación provisional de fecha 29 de diciembre de 2008.

Las observaciones que se formulen sobre el Estudio Informativo durante el plazo de Información Pública, deberán versar sobre las circunstancias que justifican la construcción de la carretera y sobre la concepción global de su trazado. Dichas observaciones se presentarán por escrito en cualquiera de las direcciones antes citadas, en días y horas hábiles de oficina, dentro del plazo marcado anteriormente.

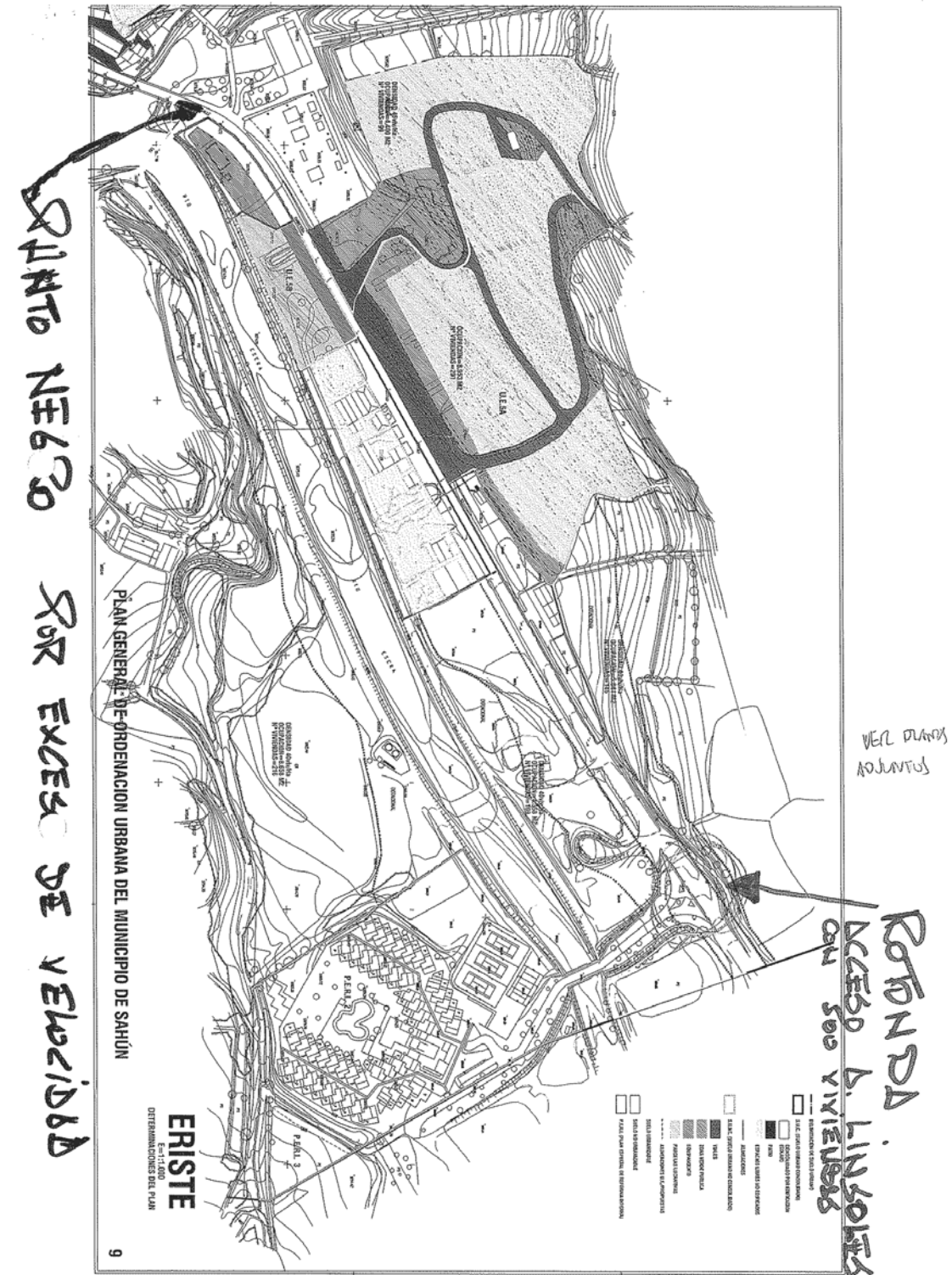
Zaragoza, 7 de Enero de 2009

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo: Antonio Ruspina Morraja



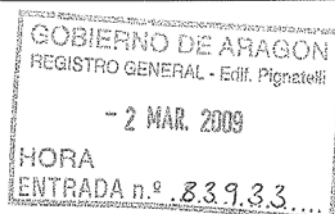
Recibí,





Ayuntamiento de la Villa de Benasque (Huesca)

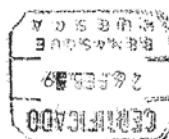
Plaza Ayuntamiento, 1 Teléfono 974 55 10 01 Fax 974 55 14 34 E-mail: ayto@benasque.org C.P. 22440



Reg. Salida n.º: 268/09
Nuestra Ref.: RMV
25 de febrero de 2009

Gobierno de Aragón
Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS
Pº Maria Agustin, 36
50071 Zaragoza



Muy Sr mío:

Habiendo tenido entrada en éste Ayuntamiento, el Estudio Informativo y Estudio de Viabilidad Económico Financiera de la "RED ESTRUCTURANTE DE ARAGON. SECTOR 1. HUESCA". Claves EI-RED-1HU y EV-RED-1HU, respectivamente, para cumplimentar la fase de Información Pública, y examinado dicho documento, pongo en su conocimiento que éste Ayuntamiento, se encuentra conforme con la Alternativa 1 de la A-139, a su paso por el término municipal de Benasque, en el que se incluye la construcción de 2 viseras antialudes en paraje Senarta y Rosec respectivamente, y solicito, que las actuaciones a realizar en la A-139, sean de carácter prioritario dentro del Plan de Carreteras de Aragón, vistos los últimos acontecimientos en relación con los aludes ocurridos en los últimos días, y el aislamiento de más 250 personas, por el corte de la carretera, ya que afecta a una zona muy sensible turísticamente hablando, como es la Estación de Esquí Nordico de los Llanos del Hospital, y los diversos establecimientos turísticos afectados.

Si bien en ésta ocasión no ha habido que lamentar desgracias personas, dichos acontecimientos no hacen sino reforzar nuestra petición con el fin de eliminar el riesgo para las personas, y que el horizonte de fecha de actuación sobre la A-139 y la construcción de los dos antialudes previstos sea lo más breve posible, a ser posible en el año 2.010.

Le adjunto documentación en la que aparece una relación de canales donde caen habitualmente los aludes, ordenadas por frecuencia y peligrosidad que son 5.

Senarta 1 Km 66,367 que está prevista en el Plan.

Rosec Km 67,531 que está prevista en el Plan

Aigüespases Km 70,506 a 70,637


Senarta 2 Km 66,572

Pubilla Km 66,133

Por medio de la presente y en relación con el Estudio Informativo que nos ocupa, le solicito el acondicionamiento de la A-139 Alternativa 1 en el año 2.010; la inclusión de dos viseras más antialudes la de Aigüespases y Senarta 2 para el ciclo 2009-2013, y que se incluya la visera antialudes de Pubilla dentro del 2013-2016.

Consideramos que de esta forma quedará resuelta de forma definitiva la problemática de los cortes de carretera que por razones climatológicas venimos sufriendo desde hace más de 15 años.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.


 EL ALCALDE
 Fdo: Jose Ignacio Abadías Mora

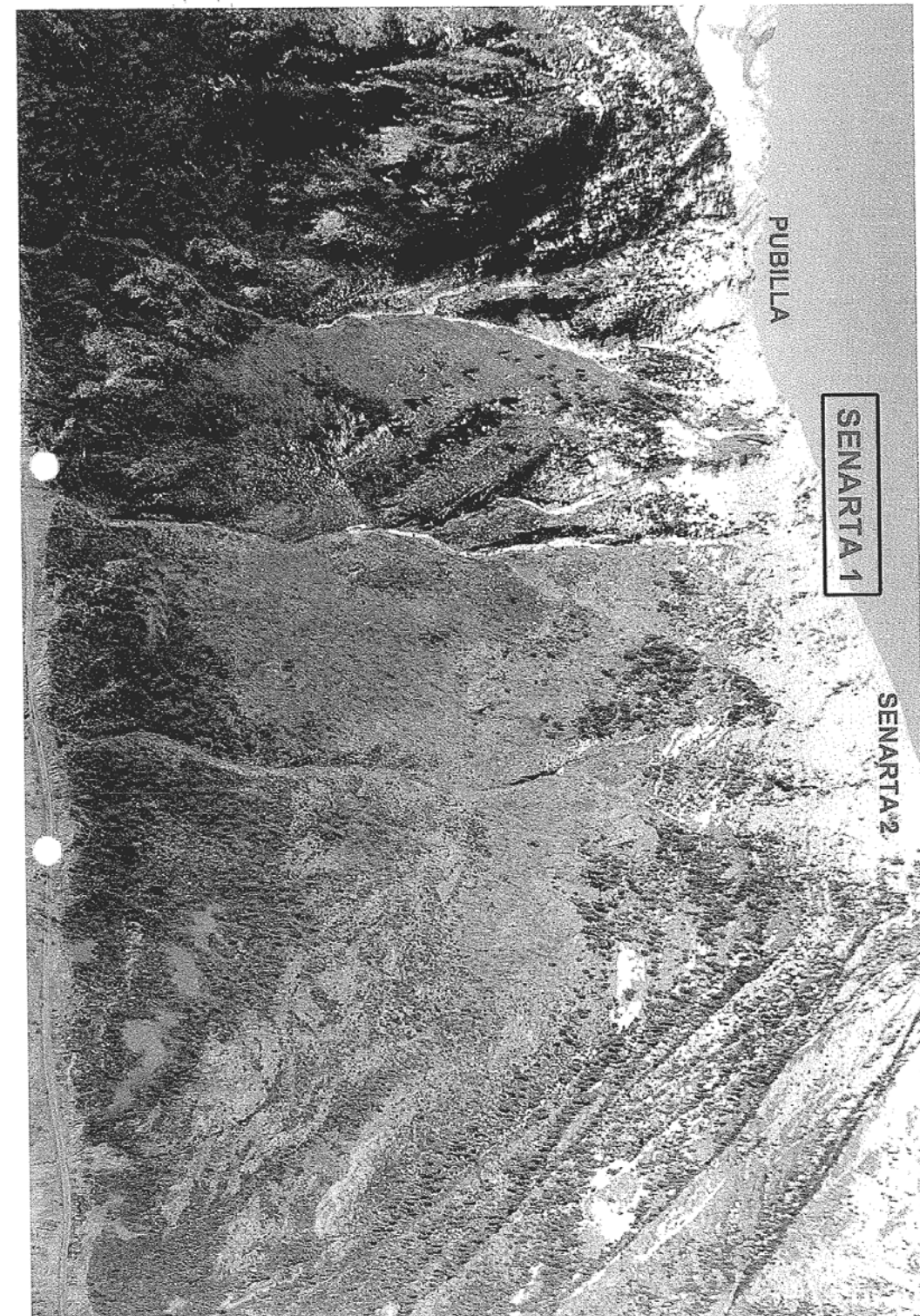
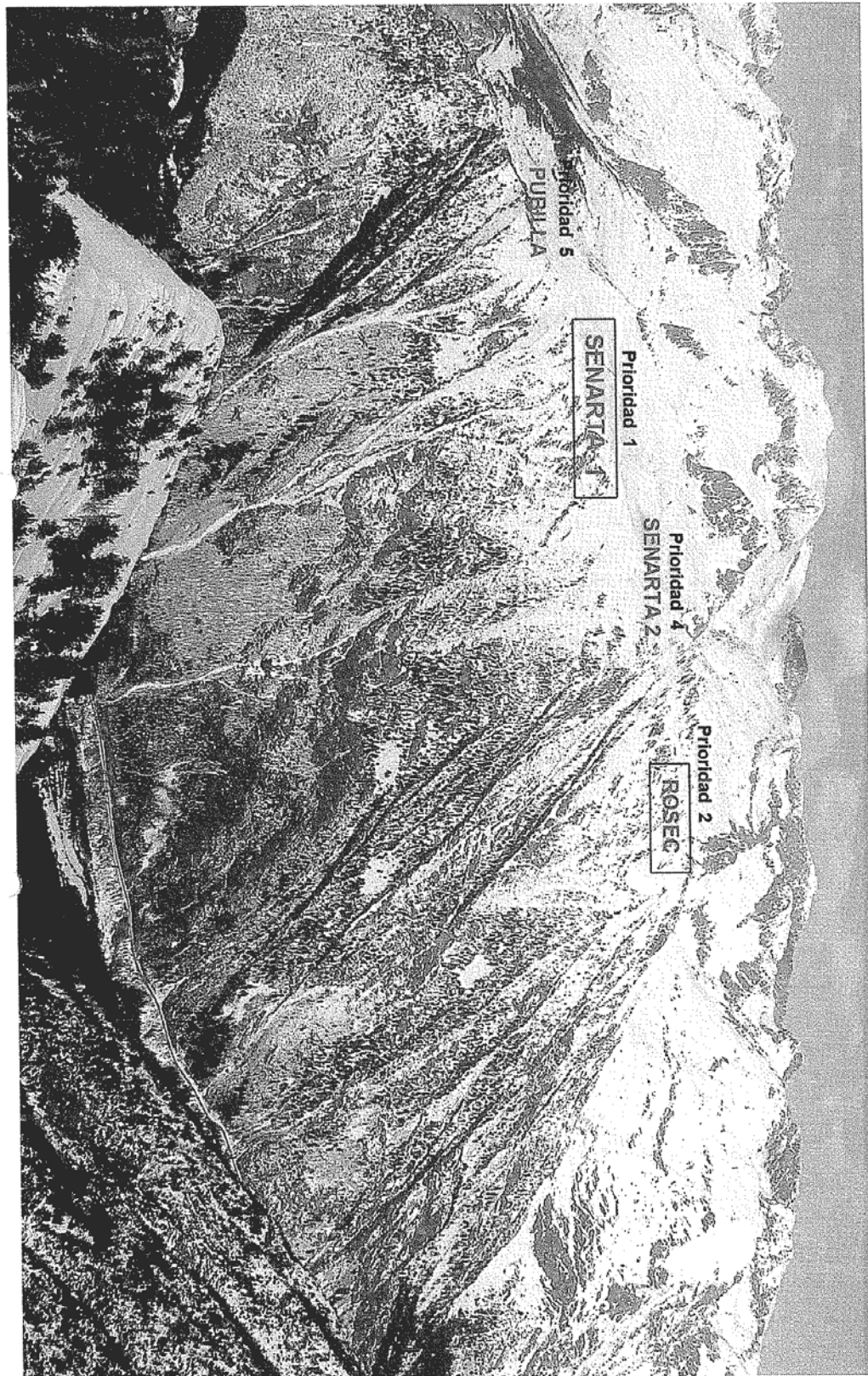
3CA PP
 Fecha: 03/03/2009
 Entrada:
 Salida:
 GOBIERNO DE ARAGON
 Dirección General de Carreteras

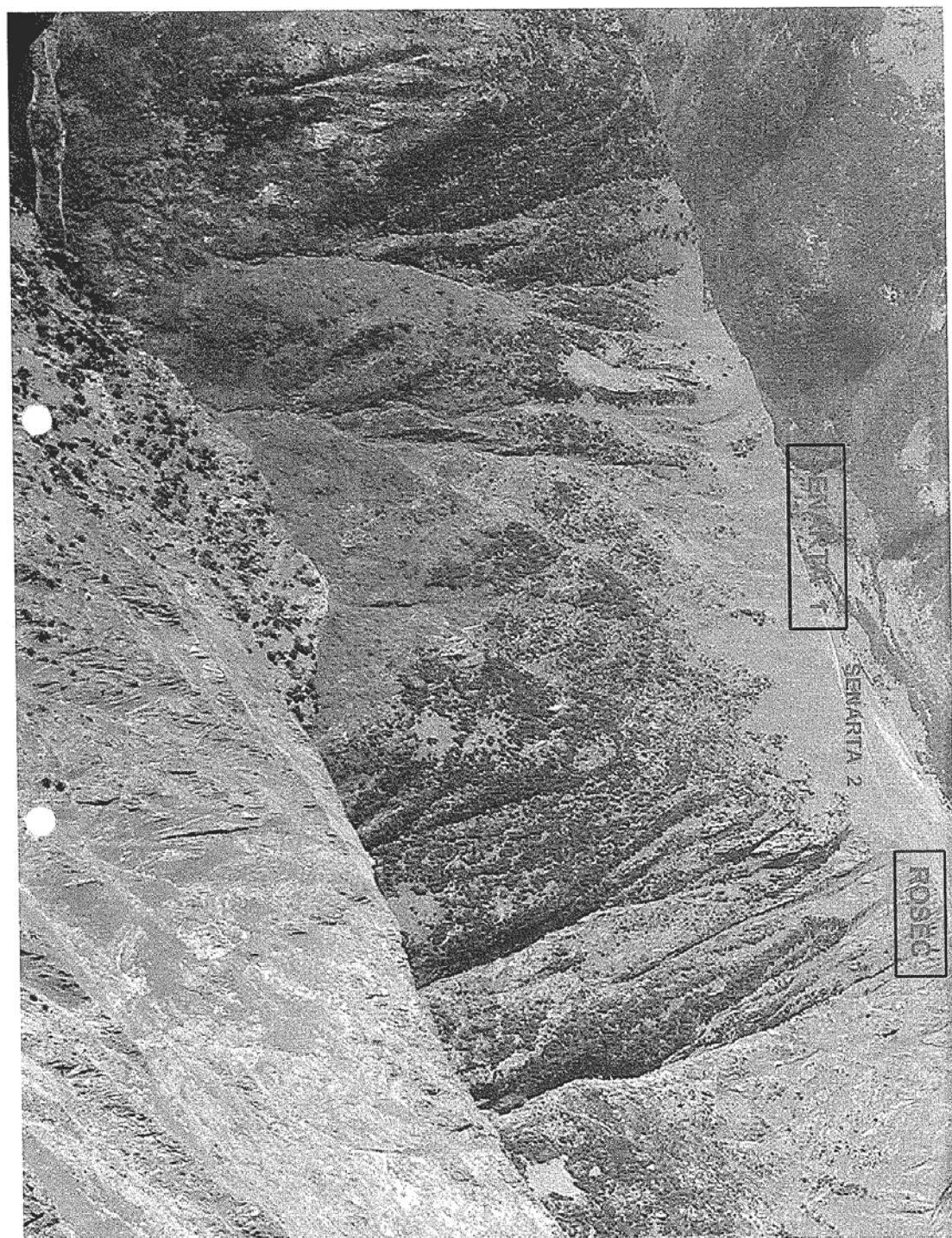
043/09

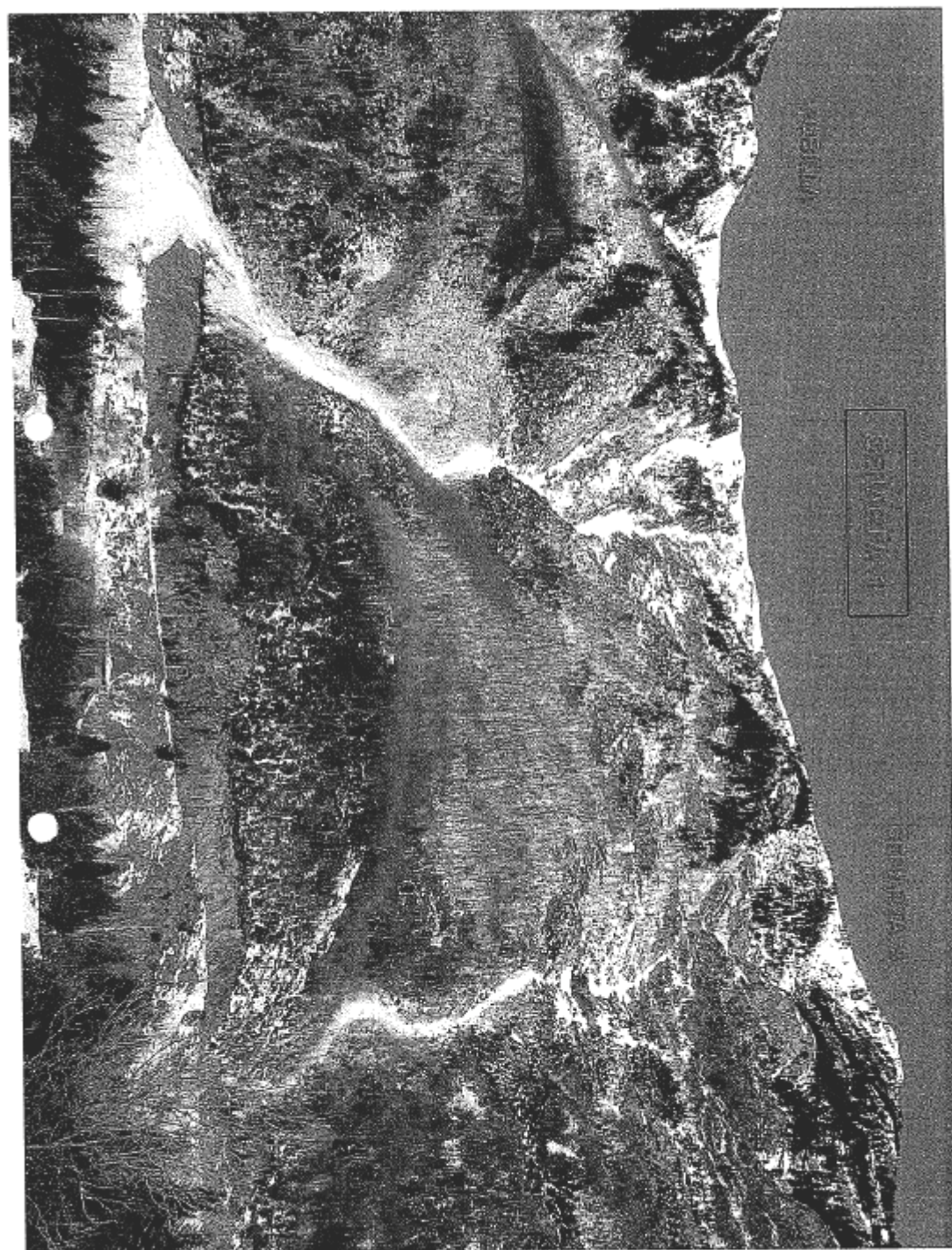
Carretera A-139 de Benasque a Francia

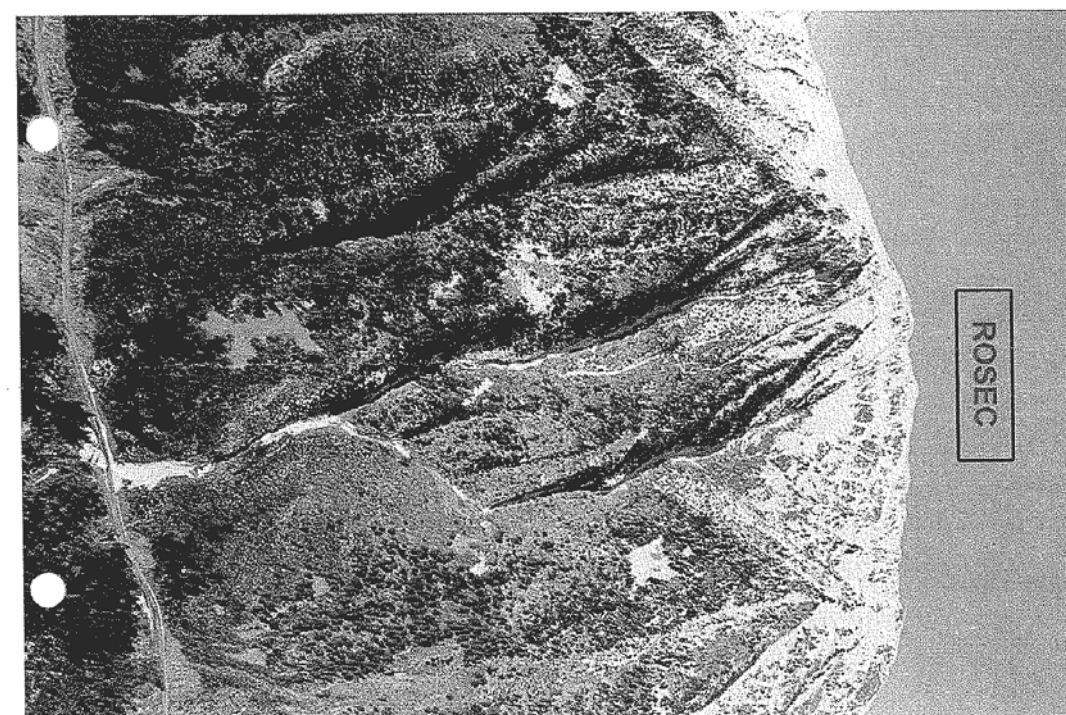
CAIDA DE ALUDES POR ORDEN DE FRECUENCIA

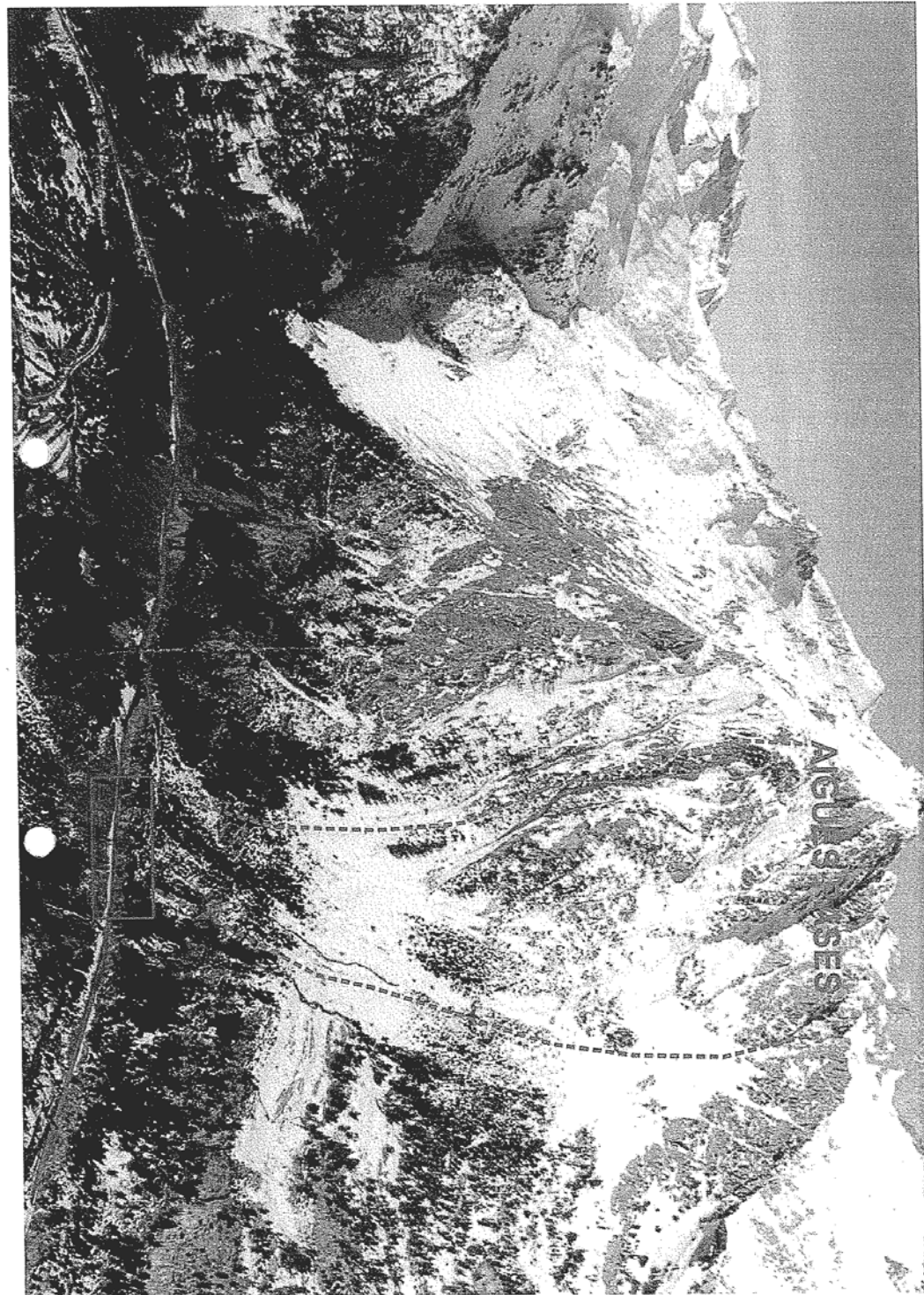
Denominación	Punto km aprox	Prioridad estimada
Senarta 1	km 66,367 (Visera antialudes proyectada)	1
Rosec	km 67,531 (Visera antialudes proyectada)	2
Aigüespases	km 70,506 a km 70,637	3
Senarta 2	km 66,572	4
Pubilla	km 66,133	5

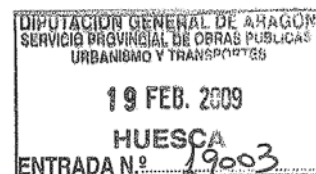












GOBIERNO DE ARAGÓN
 SERV. PROVINCIAL DE OBRAS PÚBLICAS,
 URBANISMO Y TRANSPORTE
 SUBDIRECCIÓN DE CARRETERAS
 PLAZA CERVANTES, 1
 22071- HUESCA

ASUNTO: Trámite de Información Pública "RED
 ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN. SECTOR 1 DE HUESCA".

REGISTRO DE SALIDA

NUMERO: 49
 FECHA: 17/02/2009

Por la presente, adjunto remitimos las alegaciones del Ayuntamiento de Naval
 en el trámite de información pública de Estudio Informativo de la "RED
 ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN. SECTOR 1 DE HUESCA", a los efectos
 oportunos.

En Naval, a 17 de febrero de 2009.

LA ALCALDESA.-

 Dña. Mª Pilar Carruesco Buetas.

Ayuntamiento de Naval. Plaza Mayor, 11, 1º. 22320-Naval (Huesca).
 Teléfono y Fax 974300302.
 Correo electrónico: aytonaval@aragon.es



AYUNTAMIENTO
 DE LA VILLA DE NAVAL
 (HUESCA)



Doña Mª Pilar Carruesco Buetas, Alcaldesa-Presidenta del Ayuntamiento de
 Naval, en relación al Estudio Informativo de la "RED ESTRUCTURANTE DE
 ARAGÓN. SECTOR 1 HUESCA", aprobado provisionalmente por Orden del 29 de
 diciembre de 2008,

ALEGA, que no se ha contemplado en el citado Estudio la realización de
 una intersección para incorporarse al núcleo de población de Mipanas, en la carretera A
 138, P.K. 19,500, a pesar de las múltiples solicitudes de este Ayuntamiento, y el
 consiguiente peligro que supone el acceso al citado núcleo, ocasionándose con
 frecuencia accidentes de tráfico, máxime cuando en Mipanas hay niños que utilizan el
 transporte escolar, por lo que,

SOLICITAMOS, que se efectúe la citada intersección para incorporarse al
 núcleo de población de Mipanas, en la carretera A 138, P.K. 19,500, actuación muy
 demandada y necesaria para este municipio.

En Naval, a diecisiete de febrero de dos mil nueve.

LA ALCALDESA-PRESIDENTA,

 Dña. Mª Pilar Carruesco Buetas.

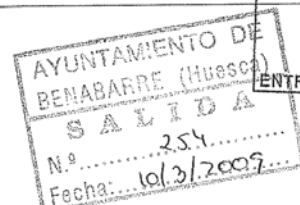


Ayuntamiento de la M. N. y M. L. Villa de Benabarre

C.I.F.: P-2206800-A
Plaza Mayor, 1

Tel. 974.543.000
Fax. 974.5474.04
E-mail: aytobenabarre@aragon.es

DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN
SERVICIO PROVINCIAL DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES



12 MAR. 2009
HUESCA
ENTRADA N.º 21950

SERVICIO PROVINCIAL DE OBRAS
PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES
SUBDIRECCIÓN DE CARRETERAS
GOBIERNO DE ARAGÓN
Plaza Cervantes, 1
22003 HUESCA.-

ASUNTO: OBSERVACIONES ESTUDIO INFORMATIVO "RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN SECTOR 1 HUESCA. CLAVE: EI-RED-1 HU"

En relación con el Estudio Informativo de la "RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN. SECTOR 1 HUESCA. CLAVE: EI-RED-1HU", aprobado provisionalmente por Orden del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 29 de diciembre de 2.008, recibida la documentación correspondiente por este Ayuntamiento con fecha 20 de enero de 2.009, y resultando que el anuncio correspondiente fue publicado en el Boletín Oficial de Aragón nº 23, de fecha 4 de febrero de 2.009, el Ayuntamiento de Benabarre al resultar afectado por esta actuación, en concreto por lo que respecta a la A-1606, dentro del plazo de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente al de dicha publicación, efectúa las siguientes **OBSERVACIONES**:

1ª/ La carretera A-1606 debería de enlazar con la carretera N-123, antes de llegar al núcleo urbano de Benabarre, a través de una variante, aproximadamente en el Punto Kilométrico 35.600 de la referida Nacional, en la forma que se señala sobre el plano que se adjunta al presente, enlazando la variante con la carretera A-1606 a través de una rotonda en el punto que se señala, al Norte del Campo de Fútbol Municipal.

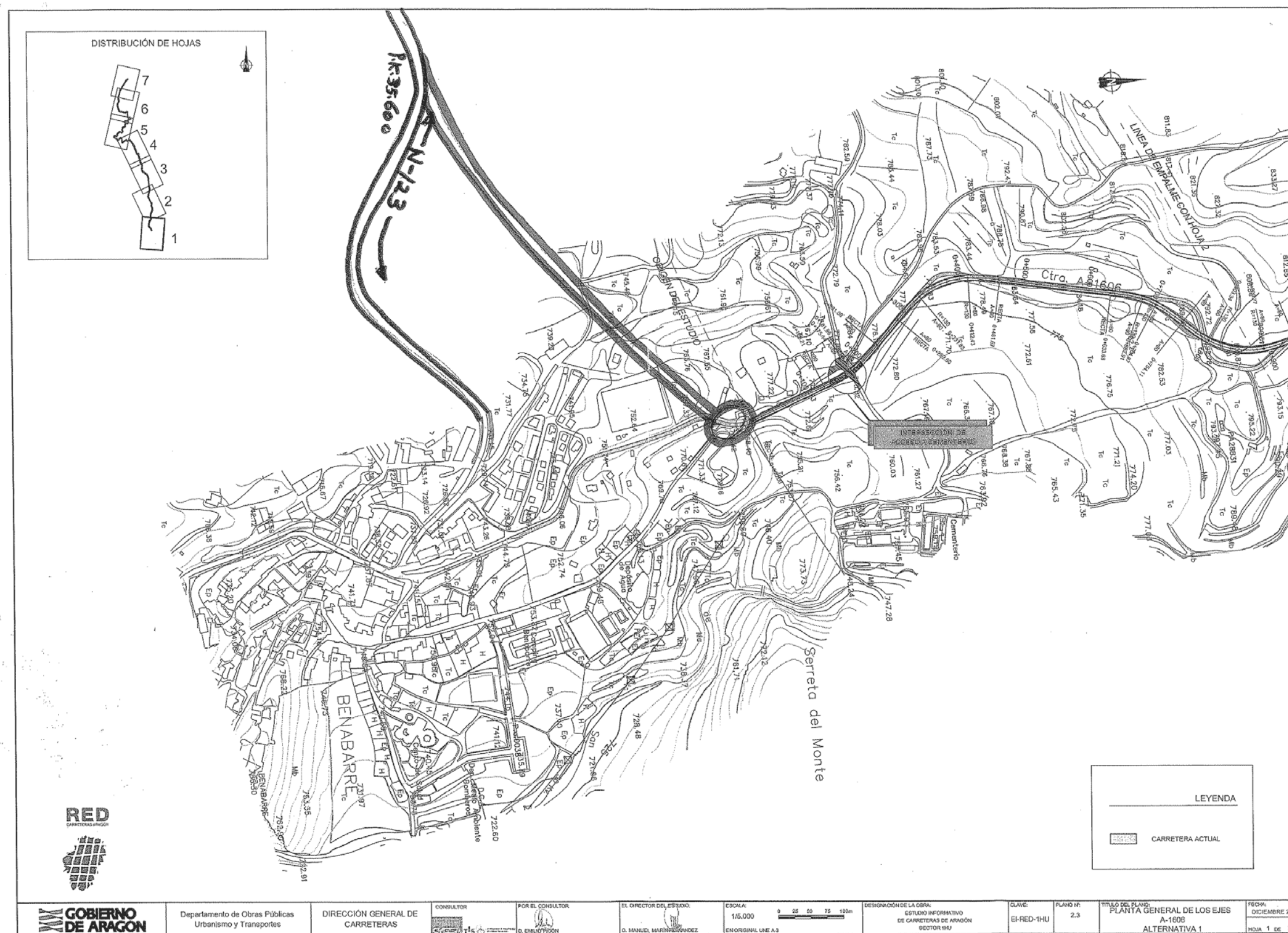
2ª/ Por lo que respecta al tramo de carretera que va desde el Campo de Fútbol Municipal, hasta la señal de Stop, donde enlaza la carretera A-1606 con la N-123, dentro del casco urbano de Benabarre, deberían de colocarse bandas rugosas o pasos elevados, que contribuyan a la reducción de la velocidad en este tramo.

Con el ruego de que estas observaciones sean tenidas en cuenta en la aprobación definitiva del Estudio Informativo sometido a información pública.

Benabarre, a 10 de marzo de 2009.

EL ALCALDE,
P.A. El Primer Tte. de Alcalde,

Fdo. José M. Romeo Arnal.



GOBIERNO DE ARAGON
Departamento de Obras Públicas,
Urbanismo y Transportes
Servicio Provincial - Huesca -

REGISTRO INTERNO
DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGON
SERV. PROV. DE O.P., U. Y T. HUESCA
CARRETERAS
20 MAR. 2009
SALIDA NÚM. 178

Fecha: Huesca, 17 de Marzo de 2009
Expediente Número:
Nuestra Referencia: ACPP/jch
Asunto: Remisión Alegaciones Redes Estructurantes

Destinatario:
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DPTO. OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN
Pase M^º Agustín s/n
Edificio Pignatelli
50071 - ZARAGOZA

REMISIÓN ALEGACIONES PROYECTO RED

Como contestación a su escrito mediante Nota Interna de fecha 9 de febrero de 2009, registro de entrada 77, donde se nos solicita que se remitan, a la mayor brevedad posible, todas las alegaciones relativas al Proyecto Red; adjunto se remiten, para su tramitación, la que se ha presentado recientemente en este Servicio Provincial:

1 - Ayuntamiento de Ainsa-Sobrarbe, registro de entrada 29273 de 11-3-2009



LA DIRECTORA DEL SERVICIO PROVINCIAL DE
OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

Fdo. M^º JESUS TOVAR LÁZARO

3CA p.p.
Fecha: 26/03/2009
Entrada: 434/09
Salida:

GOBIERNO DE ARAGON
Dirección General de Carreteras

Carreteras, C/General Lasheras, 6 22071 HUESCA
Tfno. 974-293344.- Fax: 974-293335

076/09



AYUNTAMIENTO DE AINSA-SOBRARBE
DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGON
SERVICIO PROVINCIAL DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
11 MAR. 2009
HUESCA
ENTRADA N.º 29273
AYUNTAMIENTO AINSA-SOBRARBE
10 MAR. 2009
SALIDA N.º 319

En relación con el Estudio Informativo RED ESTRUCTURANTE DE ARAGON, SECTOR 1, HUESCA, clave EI-RED-1HU, aprobado provisionalmente por Orden del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 29 de diciembre de 2008 y sometido a información pública mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Aragón de 4 de febrero de 2009, este Ayuntamiento presenta las siguientes

OBSERVACIONES

Examinado el documento y a la vista el contenido del mismo se considera que se debería prever el desdoblamiento en tres carriles de la carretera A-138, de Barbastro a Francia, en tres tramos ubicados entre las localidades de Abizanda y El Grado, en base a las siguientes consideraciones:

- El trazado de esta vía es de una gran sinuosidad, al ser el terreno sobre el que se asienta sumamente accidentado y haberse diseñado la carretera hace mas de veinte años, con una gran cantidad de curvas que dificultan enormemente el adelantamiento y existiendo muy pocos tramos donde se encuentre permitida esta maniobra.

- El trafico que soporta esta vía se ha incrementado muy notablemente durante los últimos años como consecuencia del aumento del turismo y sobre todo de la circulación de camiones que pasan a Francia a través del Tunel de Bilelsa. Resulta imprescindible, pues, la adaptación de la vía a las nuevas necesidades de tráfico existentes, especialmente teniendo en cuenta que esta carretera constituye el principal acceso a la Comarca de Sobrarbe.

Ainsa a 9 de marzo de 2009

AYUNTAMIENTO DE AINSA-SOBRARBE
Fdo. José Miguel Chelíz Pérez

ILMO SR DIRECTOR DEL SERVICIO PROVINCIAL DE DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
SUBDIRECCION DE CARRETERAS
PLAZA CERVANTES N° 1
22003-HUESCA

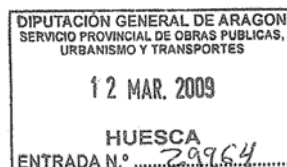
Plaza Mayor N° 1, 22330-Ainsa (Huesca) Tf: 97450002, Fax: 974500955

JOSÉ MARIA ALMUZARA TARROC

CARLOS ALMUZARA TARROC

C/ Mas de Clua, s/nº

22580. Benabarre (Huesca)



SERVICIO PROVINCIAL DE OBRAS PÚBLICAS,

URBANISMO Y TRANSPORTES DE HUESCA

A/A SR. DIRECTOR

Plaza Cervantes, 1

22003. HUESCA

Asunto: Alegaciones al estudio informativo de carreteras de Aragón, sector 1HU, carretera 1606 Benabarre-Laguarres

Como vecinos y usuarios que somos de la carretera 1606 Benabarre-Laguarres, cabe agradecer al Servicio Provincial de Obras Públicas y al propio Gobierno de Aragón por la intención de acondicionar la carretera. Se trata de una muy buena noticia porque ello potenciará la calidad de vida de los que vivimos en el medio rural, traerá beneficios en cuanto desarrollo económico y potenciará la actividad turística.

No obstante, una vez considerado el estudio previo realizado y como propietarios afectados del Término Municipal de Benabarre, realizamos las siguientes alegaciones:

- Rogamos consideren otros accesos además de los que los que aparecen en el anexo 11 del estudio. Están presentes en la actual carretera y son de vital importancia para nosotros y nuestros vecinos:

. Camino vecinal (Coord. 42°07'48.18"N - 0°28'41.61" E)

. Acceso a finca agrícola (Coord. 42°07'53.02"N - 0°28'38.23" E)

. Acceso a finca agrícola (Coord. 42°07'57.60"N - 0°28'35.06" E)

. Acceso a finca agrícola (Coord. 42°08'02.58"N - 0°28'34.46" E)

. Acceso a finca agrícola (Coord. 42°08'12.96"N - 0°28'38.64" E)

. Acceso a embalse (Coord. 42°08'22.79"N - 0°28'37.77" E)

. Acceso a deposito de almacenamiento de agua para la población (Coord. 42°08'28.56"N - 0°28'37.58" E)

. Camino vecinal: (Coord. 42°08'30.66"N - 0°28'37.41" E)

. Camino forestal y acceso a finca agrícola: (Coord. 42°08'32.53"N - 0°28'37.27" E)

. El Camino de acceso a finca marcado en el estudio en p.k. intersección 2+250 (Coord. 42°08'06.59"N - 0°28'35.94" E) es un acceso a un núcleo de población diseminado de Benabarre y por ello solicitamos el acondicionamiento del corto trayecto entre la propia carretera hasta las casas habitadas.

- Paralela a la actual carretera discurre una vía de servicios de abastecimiento de agua y de energía eléctrica, vía que en el p.k 2+900 del estudio (Coord. 42°08'19.28"N - 0°28'37.98" E) cruza la carretera y sigue por el otro margen de la misma.

- Disponemos de un embalse en el margen derecho del tramo comprendido entre (Coord. 42°08'19.45"N - 0°28'38.03" E) y (Coord. 42°08'23.46"N - 0°28'37.76" E). Esta reserva de agua se destina a varios usos: abastecimiento de población, a usos agrícolas y resulta ser, por su superficie, un excelente bebedero para las aves y demás fauna. Un muro de contención del embalse comprendido en el tramo descrito limita con la cuneta de la actual carretera. Según el estudio este talud resultaría afectado. Rogamos que no alteren las características del embalse, ya que su estanqueidad podría verse perjudicada.

- Según el estudio nuestra finca se vería afectada por una zona de préstamo (plano 7.2 del estudio) y una zona de vertedero (plano 7.3 del estudio). No se tienen en cuenta en el estudio las características de la tierra, ni tampoco los cultivos que en la parcela existen. Para nosotros esta finca es una fuente de ingresos y el cambio de características del terreno nos podría suponer una gran pérdida económica, es por ello que consideramos que la superficie destinada a préstamo es abusiva. Tampoco aparece la forma en que se van a compensar los daños ni la pérdida de actividad de estas parcelas. Por otra parte no se indica el volumen de tierra que se va a mover ni la forma y condiciones en que esta operación se va a llevar a cabo. Solicitamos se pongan en contacto con nosotros para facilitarnos más información así como para buscar otra ubicación de las actuaciones de préstamo y de vertedero en caso necesario.

- En el apartado de expropiaciones aparecen los usos: cultivo de regadío, labor de secano, prados, pastos, monte bajo, monte alto y pinar maderable. No se tienen en cuenta olivos, almendros y otros árboles frutales que la carretera afectaría según el trazado del estudio.

Agradecemos de antemano su interés y esperando tengan a bien considerar las alegaciones,

Reciban un cordial saludo

José Maria Almuzara Tarroc

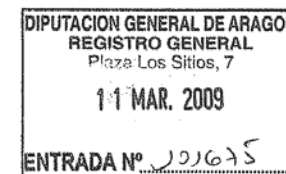
79.224346-14

Carlos Almuzara Tarroc

17989142-Z



A-1606



Comisiones Obreras
de aragón

SR. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS DEL DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS

Julián Buey Suñén, con D.N.I. nº 17191602, actuando en nombre y representación de la UNIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS DE ARAGÓN, con domicilio a efectos de notificaciones en Zaragoza, Pº Constitución 12, 3ª planta, con arreglo a los fines estatutarios de la entidad, comparece en el ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA RELATIVOS A LA RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN, SECTOR 1 HUESCA, presentando las siguientes

ALEGACIONES:

1.- La contratación del proyecto mediante "concesión de obra pública" no es adecuada al objeto del contrato.

En primer lugar hay que plantearse si la fórmula de "concesión de obra pública" es la adecuada para el proyecto que se pretende ejecutar o en realidad se ajusta a la fórmula de "contrato de gestión de servicios públicos"

El contrato de concesión de obra pública tiene como finalidad la realización de una obra pública a cambio de su explotación o de un precio. Por el contrario el contrato de gestión de servicios es aquél en cuya virtud una Administración Pública encomienda a una persona, natural o jurídica, la gestión de un servicio cuya prestación ha sido asumida como propia por la Administración encomendante, debiéndose tratar de servicios que sean explotables. Por tanto lo explotable en el contrato de concesión de obra pública es la obra, de manera que si no hay obra, no hay contrato de concesión de obra pública; en el contrato de gestión de servicios públicos es el servicio lo explotable, lleve o no aparejada obra.

Existe jurisprudencia que determina que para la clasificación de un contrato como de concesión de obra pública, la obra debe ser el objeto principal del contrato. Así, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dio respuesta a esta situación en sentencia de 19 de abril de 1994 en el Asunto C-331/92 de Gestión Hotelera Internacional S.A. contra la Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria y Gran Casino de las Palmas S.A.:

"En efecto, según el decimosexto considerando de ésta, de la Directiva 71/305 se desprende que un contrato sólo puede considerarse contrato público de obras si su objeto consiste en realizar una obra de construcción y que, cuando dichas obras son accesorias y

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 - Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

no constituyen el objeto del contrato, no pueden justificar la clasificación del contrato como contrato público de obras".

En el caso que nos ocupa según se lee en la pagina 4 del "Estudio de viabilidad económica – financiera del sector 1-Huesca":

"El Gobierno de Aragón está analizando la posibilidad de desarrollar el mantenimiento y conservación del sector 1 de la provincia de Huesca, denominado "Huesca 1", englobado dentro de los 8 sectores de la red mallada estructurante de la Comunidad Autónoma de Aragón. Se considera que el mantenimiento y conservación de este sector, es de claro interés general, y se llevará a cabo bajo un esquema concesional.

El presente documento analiza la viabilidad económico-financiera de la Concesión, para el mantenimiento y conservación del sector de Huesca 1 dentro del conjunto de carreteras de la red mallada estructurante de la Comunidad Autónoma de Aragón, proyecto promovido por el Gobierno de Aragón (en adelante "la Administración").

Como se observa, el propio Gobierno de Aragón pone de manifiesto que el objeto de la concesión es el mantenimiento y conservación de las carreteras mediante un esquema concesional. No es por tanto la construcción de una obra y su posterior explotación, sino la prestación de un servicio recibiendo como contraprestación una tarifa pagada íntegramente por la Administración.

A mayor abundamiento en esta idea de los 343,3 Km de carreteras motivo de la concesión 236,5 Km están ya acondicionados y 106,8 Km son los que habría que acondicionar. También es de destacar que de los 106,8 Km que necesitan acondicionamiento hay muy pocos que sean obra nueva.

Por otra parte, el coste de construcción es de 72.024.653 € mientras que la anualidad percibida durante todo el periodo de concesión, actualizada a 2008 es de 169.313.619 €; es decir, la inversión supone apenas un 42% de la tarifa percibida.

Llegados a este punto, hay que plantearse qué pretende la Administración empleando el "Contrato de concesión de Obra Pública" en vez del "Contrato de Gestión de Servicio Público". El único motivo para el empleo del primero es el intento de que el coste de las obras realizadas no figuren en los presupuestos como Formación Bruta de Capital Fijo en el Capítulo VI y por tanto la deuda generada no compute a niveles de déficit. Se trata como vemos de una operación de "ingeniería presupuestaria", para tratar de ocultar el déficit, presentando de esta manera unas cuentas, aparentemente, más saneadas, permitiendo mantener el déficit por debajo de lo permitido por el Programa de Estabilidad y sin afectar a la capacidad de endeudamiento. No obstante, aunque este déficit no figure en las cuentas presupuestarias, a nadie se le escapa que dicha deuda hay que pagarla, con mucho mayor coste y con consecuencias, en algún caso irreversibles, que más adelante se analizarán.

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

La razón por la que la Administración no utiliza el segundo tipo de contrato es que si se trata de un contrato de "gestión de servicio público" la obra realizada se hace por cuenta de la administración, es decir, figura en los balances de ésta y no en los de la sociedad concesionaria, aunque haya sido la sociedad concesionaria la que la haya realizado.

Esto se sustenta en lo dispuesto en el art. 255.1 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), que dice:

"El contratista está obligado a organizar y prestar el servicio con estricta sujeción a las características establecidas en el contrato y dentro de los plazos señalados en el mismo, y, en su caso, a la ejecución de las obras conforme al proyecto aprobado por el órgano de contratación".

En esta misma línea el art. 117.2 de la LCSP dice:

"En los contratos que comprendan la ejecución de obras, la tramitación del expediente irá precedida de la elaboración y aprobación administrativa del anteproyecto de explotación y del correspondiente a las obras precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización. En tal supuesto serán de aplicación los preceptos establecidos en esta Ley para la concesión de obras públicas"

Como se observa en lo anteriormente expuesto, la redacción del proyecto recae sobre la administración, determinando las prescripciones técnicas de su realización.

El que dentro de la tarifa pagada por la administración esté comprendida la cantidad para la amortización de esta obra durante el periodo concesional no significa que dicha obra sea formación bruta de capital de la sociedad concesionaria, más bien puede asimilarse a un arrendamiento financiero (sería similar a la compra de una maquinaria mediante un leasing).

Por otra parte, la oficina europea de estadística (Eurostat) en su *Decisión sobre el Déficit y el Endeudamiento. Tratamiento de las Asociaciones Público-privadas* de fecha 11 de Febrero de 2004 deja claro cómo deben ser contabilizadas este tipo de operaciones:

"Eurostat recomienda que los activos incluidos en una asociación público-privada se clasifiquen como activos no públicos, y por tanto sean contabilizados fuera del balance de las Administraciones Públicas, si se cumplen las dos condiciones siguientes:

- El socio privado asume el riesgo de construcción, y
- El socio privado asume al menos, bien el riesgo de disponibilidad o el de demanda.

Si la Administración Pública asume el riesgo de construcción, o si el socio privado soporta sólo el riesgo de construcción y ningún otro, los activos se clasifican como activos de la Administración Pública. Esto

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

tiene importantes consecuencias para las finanzas de la Administración Pública, tanto para el déficit como para el endeudamiento. El gasto en capital inicial relativo a los activos será contabilizado como formación fija de capital de la Administración Pública, produciendo un impacto negativo en su déficit/superávit.

Como contrapartida a este gasto de la Administración Pública, su endeudamiento se incrementará en la forma de un préstamo imputado, por parte del socio, lo que forma parte del concepto de Endeudamiento definido en Maastricht. Los pagos regulares hechos por la Administración Pública al socio tendrán un impacto sobre su déficit/superávit, sólo en lo que se refiera a adquisiciones de servicios e intereses imputados."

Como se ve, si el riesgo de construcción es soportado por la Administración, como es el caso que nos ocupa, la contabilización de la obra deberá ser como formación fija de capital de la Administración y como contrapartida un préstamo imputado por parte del socio..

2.- No ha quedado justificada la necesidad de recurrir al sistema de concesión de obra pública.

Como reconoce el documento en su introducción:

"En base a la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, en su artículo 112, se establece que se debe realizar un estudio de viabilidad con carácter previo a la decisión de construir y explotar en régimen de concesión una obra pública por parte del órgano que corresponda de la Administración concedente" (pág. 4).

El hecho de que la ley imponga que no puede adoptarse decisión sin la realización previa de un estudio de viabilidad se deriva de que el sistema de construcción y explotación en régimen de concesión de una obra pública es una modalidad prevista como excepcional en nuestra legislación. Más aún, el procedimiento convencional y regular es la gestión directa de los intereses públicos. La propia LCSP en su artículo 22 establece:

"Los entes, organismos y entidades del sector público no podrán celebrar otros contratos que aquéllos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. A tal efecto, la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas, deben ser determinadas con precisión, dejando constancia de ello en la documentación preparatoria, antes de iniciar el procedimiento encaminado a su adjudicación."

Cambiar la forma de gestión de los intereses públicos, más aún en el caso presente en el que se pretende la concesión a promotores privados de un importante bloque de funciones gestionadas hoy por trabajadores adscritos al Gobierno de Aragón, requiere que un estudio de viabilidad previo a la adopción

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

de esta decisión justifique y pruebe que es necesario optar por la fórmula elegida. El objeto de este estudio no debiera ser otro que probar, de forma indubitada, cosa que no se hace ni siquiera se intenta, que este mecanismo es más eficiente y económico que otras alternativas:

El gasto público realizará una asignación equitativa de los recursos públicos y su programación y ejecución responderán a los criterios de eficiencia y economía. (Artículo 31.2 de la Constitución Española)

Pero no se ha querido hacer un estudio de viabilidad técnica y económica riguroso que justifique la opción por un contrato de concesión de obra pública, y no se ha entrado a valorar otras posibles soluciones, otras opciones técnicas y otras formas de financiación y gestión que pudieran ser más eficientes. Esto es así porque se parte de una decisión política ya adoptada de recurrir a este sistema de privatización de un servicio público. Tomada por el Gobierno esta decisión previa, sin ningún estudio de viabilidad previo, como consecuencia de los intereses que el gestor político promueve o respalda, y anunciada a la sociedad aragonesa en reiteradas ocasiones desde enero de 2008, se trata simplemente de cumplir de la forma más sencilla y rápida posible ciertos formalismos legales previos a la contratación.

Adoptada la decisión política, tan sólo se efectúa un estudio de viabilidad económica-financiera al objeto de analizar *"el nivel de apoyo presupuestario necesario para hacer el proyecto factible financieramente, esto es el nivel de ingresos a aportar por la Administración al concesionario que le permita abonar sus inversiones y gastos para conservar y mantener adecuadamente los tramos de carreteras correspondientes al sector de Huesca 1 y obtener una determinada rentabilidad"* (pág. 4).

La conclusión del estudio, claro está, tras engrosar el gasto público muy por encima de los costes reales de producción del servicio hasta obtener la rentabilidad buscada, es que *"el proyecto, con los supuestos considerados en este análisis, es sustancialmente sólido desde un punto de vista financiero y por lo tanto de interés para el mercado de inversores y promotores"* (pág. 23).

El objeto principal del estudio resulta por tanto no ser otro que hacer atractivo el proyecto a empresas y socios financieros asegurándoles importantes rentabilidades a costa del erario público. Poco o nada importa el interés general que, como ha probado CCOO en su propio estudio de viabilidad técnica y económica, y como justificamos más adelante, estaría mucho mejor protegido y con mucho menor gasto público a través de la "contratación de obra pública" con empresas y la gestión de la conservación, mantenimiento, dirección y control de obras en nuestras carreteras por los servicios propios del Gobierno de Aragón.

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras
de aragón

3.- Irreversibilidad práctica de la concesión y efectos económicos indeseados en el conjunto del sistema público.

Una de las preocupaciones que CCOO ha trasladado al Gobierno desde que anunció su decisión de optar por fórmulas de financiación privada en las carreteras aragonesas es la difícil y costosa reversibilidad que en la práctica tiene este sistema: ¿Qué pasaría si la empresa adjudicataria se declarara en quiebra?, ¿qué pasa si el proyecto va mal y no responde a las expectativas y a los niveles de calidad exigibles?

Hay que tener en cuenta que resulta imposible la transferencia total del riesgo desde el sector público al privado como el propio estudio de la empresa *Asesores de Infraestructuras Deloitte* reconoce:

En concesiones de infraestructuras, es importante que la Administración mitigue o comparta algunos riesgos, para hacer viable comercialmente y financieramente el proyecto. Pero debe hacerlo sin conculcar los preceptos de la Ley en cuanto a la necesaria existencia de riesgo y ventura, sin contravenir lo que dictamina la normativa SEC 95, ya que un exceso de asunción de riesgo por parte de la Administración pondría en peligro la configuración del esquema como financiación privada (pág. 9).

Muchos expertos han señalado que este es uno de los principales problemas de la colaboración público-privada. Como Edwards y Shaoul señalan tras analizar los sistemas de PFI en el Reino Unido:

"En conclusión nuestro análisis ha demostrado que el concepto de transferencia de riesgo implícito en la colaboración público-privada es problemático, independientemente de que el proyecto tenga éxito o no. Si el proyecto tiene éxito, entonces la agencia pública paga más que mediante la provisión convencional; si no tiene éxito, entonces los riesgos se distribuyen de manera inesperada. Aquí la contabilidad pública es poco transparente (...) nuestro análisis demuestra que, aunque el proyecto falle en la transferencia del riesgo y en la provisión del servicio de acuerdo a lo que esperaba el sector público, la posibilidad de aplicar los acuerdos establecidos o "disolver" la colaboración se ven limitados en la práctica tanto por razones legales como operativas."¹

En Aragón nuestra experiencia práctica nos lleva a desconfiar profundamente de estos sistemas. Convivimos a diario con la realidad de empresas que efectúan una gestión muy deficiente de infraestructuras públicas sin que, salvo en contadas ocasiones, haya sido rescindido un contrato.

Pero además, como hemos expresado anteriormente, es previsible que concurran al proyecto, en un escenario de grave crisis financiera y económica de imprevisibles efectos, agrupaciones empresariales creadas al efecto (UTES),

¹ EDWARDS, P. y SHAOUL, J. Partnerships: for better, for worse? Accountin, Auditing and Accountabilty Journal, vol. 16, nº 3, págs. 493-511.



Comisiones Obreras
de aragón

algunas de ellas con muy poco capital y grandes niveles de endeudamiento. Una de las empresas que más obra pública contrata en Aragón acaba de presentar un expediente de regulación de empleo. Por principio elemental de cautela no es, desde luego, el momento de poner en manos privadas la gestión de un servicio de interés general durante 28, 33 o 38 años.

Uno de los efectos más perversos del sistema concesión de obra pública se propone es su rigidez. A diferencia de la flexibilidad de los sistemas de inversión convencionales, que permiten aumentar o disminuir el compromiso inversor anual en función de las disponibilidades presupuestarias y las prioridades sociales de cada momento, los pagos comprometidos son inaplazables año a año, con las fórmulas de revisión previstas, durante todo el periodo de la concesión.

Nos preocupa esto especialmente en el actual escenario de recesión económica. En un momento en que es imprescindible aumentar el gasto público, desarrollar políticas de cohesión social, mejorar y ampliar todas nuestras redes de servicios públicos, el presupuesto público, lastrado por compromisos innecesarios durante 28, 33 ó 38 años, pierde todo su margen de maniobra. Y lo peor es que si los ingresos públicos siguen disminuyendo, cosa probable, los compromisos adquiridos obligarán a reducir el gasto de personal y a disminuir otras partidas, normalmente las que menos comprometidas estén, como las partidas de capítulo IV referidas a gasto social y cooperación al desarrollo.

La rigidez del sistema de concesión que se plantea puede generar importantes problemas en el futuro, pues aunque la LCSP prevé la resolución del contrato en diversos casos, ésta conlleva diversas dificultades de orden jurídico, técnico y económico. En caso de rescisión por mala gestión de la empresa (arts. 245 a 247) se originaría un problema para la subrogación de su personal, y además no se podría disponer del personal propio del Gobierno de Aragón empleado en otros menesteres. Pero además, si durante el largo periodo de la concesión el Gobierno de Aragón definiera otras prioridades, modificando siquiera parcialmente el trazado de los ejes estructurantes objeto de la contratación, la modificación del objeto del contrato obligaría a incrementar la contraprestación para recuperar el equilibrio económico del contrato, o bien a satisfacer fuertes indemnizaciones en caso de rescisión.

4.- No se cumple lo dispuesto por la Ley en lo referente a que el contrato debe ser a "riesgo y ventura" del concesionario.

La LCSP prevé en su artículo 199:

"La ejecución del contrato se realizará a riesgo y ventura del contratista, sin perjuicio de lo establecido para el de obras en el artículo 214, y de lo pactado en las cláusulas de reparto de riesgo que



Comisiones Obreras de aragón

se incluyan en los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado"

Tal y como se plantea el contrato en el estudio de "viabilidad económico – financiera" no se cumple dicho principio.

En cuanto al riesgo en la fase de construcción de la obra se hace evidente en la página 21 del citado estudio:

"Como se puede observar en la tabla adjunta, aún incrementado el coste del proyecto en un 20%, éste mantiene un nivel de rentabilidad de capital cercano al 6%."

No existe riesgo ya que, aun en el caso de que hubiese un incremento en el coste del 20% debido a, por ejemplo, un problema en las mediciones en el proyecto de ejecución, o por ejemplo, se produjese un retraso imputable a la empresa concesionaria, que conllevaría una reducción en la cuantía de la cantidad a pagar por la Administración (como máximo el 20% por el art. 235.2 de la LCSP), únicamente supondría un 2% de disminución en la rentabilidad de los socios inversores.

Si nos fijamos en el periodo de explotación ocurre lo mismo; para un 10% de incremento de coste (o una disminución de ingresos por penalizaciones por incumplimientos) únicamente supone una disminución del 0,5% del rendimiento del accionista.

Una vez más la oficina europea de estadística (Eurostat) en su *Decisión sobre el Déficit y el Endeudamiento. Tratamiento de las Asociaciones Público-privadas* de fecha 11 de Febrero de 2004 deja claro cómo han de ser estas penalizaciones:

"Una segunda categoría es el **riesgo de disponibilidad** donde la responsabilidad del socio es evidente. No ser capaz de suministrar la cantidad contractualmente pactada o alcanzar la seguridad o niveles certificados públicamente, correspondientes a la prestación de servicios a los usuarios finales, definidos en el contrato. También se aplica al caso en el que el socio no alcanza los estándares de calidad relativos al suministro del servicio, determinados en el contrato, y se produce un evidente fallo del servicio por su parte. La Administración no estará obligada a asumir tal riesgo si está legitimada para reducir significativamente (como una clase de deducción o penalización) sus pagos periódicos, como cualquier "cliente normal" (consumidor) podría solicitar en un contrato comercial. Los pagos de la Administración deben depender del nivel efectivo de disponibilidad suministrada por el socio durante un concreto periodo de tiempo. La aplicación de las penalizaciones cuando el socio incumple sus obligaciones de servicio debe ser automática y también debe tener un efecto significativo sobre los ingresos/beneficios del socio, y no debe ser puramente cosmética o simbólica".

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

Como se observa, el efecto de las posibles penalizaciones que se impusieran por un servicio defectuoso tendrían, en el mejor de los casos, un efecto "cosmético" en el beneficio obtenido por el socio.

Por último, y a pesar de que en el estudio se hace una relación detallada de los costes del proyecto, no aparece en ningún lugar el coste del seguro necesario para hacer frente a las millonarias indemnizaciones a los usuarios afectados por una mala gestión de la conservación de las carreteras. ¿Quién pagaría la millonaria indemnización a la que habría que hacer frente si se produjese un accidente con resultado de muerte, provocado por un mal estado de conservación de la carretera? El manual de interpretación del SEC-95 considera que el hecho de que el seguro vaya a cargo de la Administración es motivo para que no haya una adecuada transmisión del riesgo y deba contabilizarse la infraestructura en el balance de dicha Administración.

5.- En la actual situación de crisis la ejecución de la inversión en Carreteras utilizando la fórmula propuesta tendrá un efecto reactivador de la economía mucho menor que otros tipos de fórmulas.

Nadie niega, salvo algún acérrimo neoliberal o algún especulador con inconfesables motivos, que para reactivar la economía las Administraciones deben llevar a cabo medidas contra-cíclicas, consistentes en la realización de grandes inversiones que posibiliten la creación de riqueza y por ende la creación de empleo.

Tampoco niega nadie que estas medidas han de ser adoptadas en el plazo más corto posible, para evitar, o al menos paliar, de esta manera la destrucción del tejido industrial y del empleo.

Pues bien, el proyecto del Gobierno, prevé realizar las primeras inversiones de las obras, dentro de 2 años:

"El periodo de construcción tiene una duración estimada de 36 meses (3 años), siendo la fecha prevista para el inicio en julio de 2010. Los seis primeros meses corresponden a la presentación y aprobación de proyecto y los 30 meses siguientes, corresponden a la construcción de las obras de acondicionamiento y refuerzo, momento en el que se llevan a cabo todas las inversiones iniciales consideradas en el Estudio Informativo." (Pag. 6)

Esto es debido a la gran complejidad que conlleva la firma de este tipo de contratos. Si se eligiese la fórmula de Contratación de obras, las inversiones para la ejecución de obras, podrían comenzar a finales del 2009.

Por otra parte el estudio nada dice sobre las características previsibles de los promotores del proyecto, aspecto crucial para valorar la viabilidad económica y social del mismo. Resulta sin embargo evidente que en la situación actual

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

pocas son las empresas capaces de captar crédito con el volumen económico necesario para abordar una operación inversora de estas características.

El Gobierno ha insistido reiteradamente que su propósito no es contar con empresas transnacionales, que quiere promover que empresas aragonesas concursen a la adjudicación agrupadas en UTEs (aunque esto pudiera constituir una vulneración de los principios de libre competencia de la Comunidad Europea). Sin embargo, los datos de la realidad nos llevan a dudar de que estos buenos propósitos puedan cumplirse.

Existen constricciones legales cuyos efectos no podemos ignorar. Para poder acceder a una adjudicación de esta naturaleza es necesario poseer, según dispone el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, los siguientes requisitos técnicos de clasificación en el registro del Ministerio de Hacienda:

- G 3 Viales y pistas con firmes de hormigón hidráulico.
- G 4 Viales y pistas con firmes de mezclas bituminosas.
- G 5 Viales y pistas con señalizaciones y balizamientos viales.

El monto de la operación obliga a reunir estos requisitos con la categoría económica F (para una anualidad media superior a 2,4 millones de €).

A nivel comparativo se adjunta la siguiente tabla de las empresas aragonesas:

CONTRATO	CLASIFICACION EXIGIDA	EMPRESAS EN SOLITARIO	UTEs
Plan Red	G3-f; G4-f; G5-f	3	2 -3
Expte. Nº RF-297-TE	G4-e	25	
Expte. Nº MV-366-Z	G5-d	17	
Expte. Nº R-313-TE	G4-d	34	
Expte. Nº R-315-TE	G4-e	25	
Expte. Nº R-321-TE	G6-d	138	
Expte. Nº R-361-Z	G4-d	34	
Expte. Nº TS-363-Z	G4-d	34	
Expte. Nº TS-425-HU	G6-d	138	
Expte. Nº CI-Z-01	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-Z-02	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-Z-03	A2-d; G4-d	28	
Expte. Nº CI-HU-01	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-HU-02	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-HU-03	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-TE-01	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-TE-02	A2-e; G4-e	21	

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

Esta necesidad de clasificación se podría soslayar el caso de que se pudiese demostrar la solvencia técnica y económica en términos similares a los exigidos por la clasificación.

Como vemos en los últimos expedientes de adjudicación de obra pública han podido ser adjudicatarios, entre 17 y 138 empresas aragonesas. Al proyecto de conservación y mantenimiento de los tramos de carreteras correspondientes al sector de Huesca 1 previsto en el Plan Red sólo podrán optar 3 empresas aragonesas y 2 ó 3 UTEs.

Por último el exceso del pago presupuestario que supone la adopción de esta fórmula, respecto a otras como la contratación de obras o la gestión directa, no permite destinar dicho exceso, durante 28, 33 ó 38 años, a inversiones que generarían un incremento constante de la actividad económica y puestos de trabajo que mitigarían la actual situación de desempleo (p.e. subvenciones a las familias para rehabilitación de viviendas, inversiones en I+D+i, etc.).

6.- Se realiza una cesión de potestades públicas que no corresponde ejercer al personal de empresas privadas y se dificulta la coordinación de recursos.

Mediante el proyecto que se presenta se delegan en empresas labores eminentemente administrativas como la asistencia de la inspección del dominio público o de la obra contratada que serán realizadas por empresas privadas.

Estas funciones, eminentemente administrativas, son realizadas en la actualidad por personal funcionario de la Administración de la Comunidad Autónoma, garantizándose así que la totalidad del proceso sancionador, desde la inspección en todos sus aspectos hasta la imposición de la correspondiente sanción están sometidos al principio de legalidad.

De hecho, y para garantizar este principio, el Estatuto Básico del Empleado Público garantiza en su artículo 9 que "el ejercicio de las funciones que impliquen la participación directa o indirecta en el ejercicio de las potestades públicas o en la salvaguardia de los intereses generales del Estado y de las Administraciones Públicas corresponden exclusivamente a los funcionarios públicos en los términos que en la ley de desarrollo de cada Administración Pública se establezca". La interpretación que se ha realizado por la jurisprudencia del contenido de las potestades públicas afecta tanto a los aspectos resolutivos como los formadores de opinión (informes,...).

Por otra parte, la cesión del mantenimiento de la red autonómica principal de carreteras a empresas privadas dificultará la coordinación de las intervenciones en situaciones de emergencia o en los sistemas de vialidad invernal, al tener

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

que intervenir diferentes organizaciones, algunas de ellas no sometidas a la autoridad administrativa. Más que dudas plantea la situación que se creará con la cesión de estas competencias a empresas privadas que ajustarán su actuación al sector que les haya sido adjudicado, sin que sea posible, al menos sin un nuevo pago, hacer que intervengan en una zona adyacente optimizando los recursos.

En la actualidad, el dispositivo de vialidad invernal queda completamente garantizado por el Gobierno de Aragón mediante una fuerte inversión económica que ha permitido que en nuestra Comunidad no se produzcan los problemas de otras redes autonómicas o en las carreteras nacionales en la época de nieve, disponiéndose actualmente de uno de los dispositivos más eficaces del país.

Sustituir en la red principal autonómica un sistema de atención a las emergencias y de vialidad invernal con niveles de eficacia muy razonables por otro de inciertos resultados es algo que no ha quedado justificado en el estudio de viabilidad y no parece ofrecer otra ventaja que la de asegurar importantes rendimientos al inversor privado.

7.- El estudio de viabilidad queda sin valor al no haberse cumplido el trámite de información pública, importantes errores en las hipótesis de las que parte y resultados cuestionables.

En primer lugar afirmamos que no se ha cumplido el trámite de información pública previsto en el art 112 de la LCSP, al ponerse a disposición del público para su información, únicamente, un resumen del estudio de viabilidad que presuntamente se ha realizado. Véase el encabezamiento de todas las páginas del estudio presentado:

"Resumen del análisis de viabilidad económico financiera de la concesión del sector "Huesca 1" dentro de la red de carreteras de Aragón".

En él se escamotean a la información pública datos tan importantes como la Cuenta de Explotación provisional, el Balance de Situación provisional, las cuentas de Servicio a la Deuda, el plan de amortizaciones para el Inmovilizado Material, los movimientos de circulante, etc.

Aunque se dan algunos datos necesarios para la elaboración de estas cuentas (datos financieros), ni en este caso se dan completos. En la página 10 del estudio se inserta el siguiente cuadro:

Pº Constitución 12 - 3º pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 - Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

Concepto	Deuda PF
TIPOS DE REFERENCIA	EURIBOR
MARGEN	1,65%
Comisión de apertura y estructuración	1,45%
Comisión de disponibilidad	0,60%
Comisión de agencia (euros)	20,00C
Fondo de reserva para servicio de deuda (num)	0,50
Dividendo máximo permitido	100%
RCS min	1,5

Como se aprecia en él, los tipos de referencia son el EURIBOR, pero en ningún caso se dice ¿cuál ha sido el empleado para la elaboración del estudio?

Tampoco se menciona si se prevé la utilización de alguna fórmula para reducir el riesgo financiero de la inversión de tipo Swap o Collars, que encarecerían el tipo de referencia, con la consiguiente repercusión en el pago presupuestario.

En cuanto a las hipótesis empleadas, sorprende que en la fecha de realización del estudio, diciembre de 2008 (que figura en todas las páginas del estudio), se puedan hacer unas previsiones del IPC como las que se hacen y además se hagan afirmaciones como las vertidas en la página 10:

"La inflación acumulada desde el año 2008 hasta el ejercicio 2010 se ha calculado en base a una previsión conservadora de la evolución de la inflación. A continuación se detalla la previsión de cada año:

- Inflación estimada de 2008, aplicable a 2009: 4,5%
- Inflación estimada de 2009, aplicable a 2010: 4%
- Inflación aplicable de 2010, aplicable a 2011: 3,5%

Para los siguientes años, las proyecciones de ingresos y gastos recogidas en el modelo, se ajustan anualmente de acuerdo con una estimación de inflación anual del 3%"

Como se observa, no sólo son conservadoras estas previsiones, sino que son totalmente falsas. Con un IPC del 0,8% en 2008 y con unas previsiones que no superan el 2% para los años 2009 y 2010.

Lo anteriormente dicho nos lleva a considerar dos posibilidades:

- Que la Administración siga manteniendo el pago presupuestario obtenido con las hipótesis falsas, lo cual supondría un exceso de VAN del pago presupuestario. Esto supondría un enriquecimiento de la empresa concesionaria a costa de los ciudadanos que en última instancia soportan el pago presupuestario.

Pº Constitución 12 - 3º pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 - Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

- b) Que la Administración adapte el pago presupuestario a las nuevas hipótesis, lo cual supondría variaciones en la rentabilidad del proyecto y del accionista del orden de un 1%, lo cual invalidaría la hipótesis planteada en la página 12 del estudio de viabilidad económico-financiera:

"Para determinar el nivel de apoyo público requerido por parte de la Administración, se ha establecido un pago presupuestario anual (en adelante "PP") que, cubriendo los costes de operación y mantenimiento, el servicio de la deuda y cumpliendo con los ratios de cobertura y la creación de reservas requeridas para el mantenimiento, genere una rentabilidad nominal al accionista en el entorno del 8%, rentabilidad que consideramos adecuada y de mercado teniendo en cuenta el perfil de riesgos del proyecto."

En otro orden de cosas la hipótesis realizada en la página 10 del estudio en la que se prevé un RCSD (Ratio de Cobertura del Servicio de la Deuda) mínimo de 1,5 supone de hecho un encarecimiento artificial del pago presupuestario. En efecto siguiendo lo expuesto por David Maté Sanz, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en su Tesis Doctoral² el RCSD utilizado para este tipo de proyectos en España varía de un 1,15 a un 1,3, que parece un nivel de cobertura suficiente. El elevar dicho RCSD provoca que el pago presupuestario aumente para dar más garantías a las entidades financieras implicadas en el PFI, ya que la otra forma de aumentar la cobertura supondría cambiar la estructura financiera 30/70 a otra con menor aplancamiento (que no es el caso analizado).

Por último y a pesar de haber utilizado distintos modelos provisionales para realizar la cuenta de explotación y el balance de la empresa concesionaria, en ninguno de ellos se ha llegado a los resultados, ni de forma aproximada, que se dan en las páginas 21 y 22 del estudio, respecto al TIR del proyecto y al TIR del accionista. Considerando el TIR del proyecto, la tasa interna de rendimiento de los Cash Flow libres de explotación y el TIR del accionista, la tasa interna de rendimiento de los Cash Flow libres del accionista; no parece posible que el TIR del proyecto sea menor que el TIR del accionista debido al grado de aplancamiento de la operación.

8.- El informe no entra a valorar otras opciones de financiación que pueden ser más económicas y eficientes.

El informe se limita a valorar los costes de la operación tal y como ha sido adelantada por los responsables políticos del Gobierno de Aragón no entrando a valorar otras opciones posibles, como el sistema tradicional de explotación

² METODOLOGÍA PARA LA CREACIÓN DE UN FONDO DE GARANTÍA PARA INFRAESTRUCTURAS Y EVALUACIÓN DE SU EFICIENCIA A CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. Madrid, 2003.

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 - Fax 976 212 523
uaron@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras de aragón

directa por el Gobierno de Aragón realizando la construcción de nuevos tramos de carretera mediante contrato de obra.

El informe garantiza a lo largo de su texto una rentabilidad mínima del 8% para los accionistas del proyecto, rentabilidad que considera adecuada y necesaria para la cobertura del proyecto. Pues bien, nos encontramos así ante una rentabilidad notablemente mayor que la que el propio informe señala para la deuda pública en el momento de la redacción, un 6% en las obligaciones a 30 años (el tipo medio en la subasta de 19 de febrero de 2009 fue 4,924%).

Se impone así a la Administración, actual como futura, un tipo de interés superior al del mercado en el momento de contratar la deuda y en un escenario económico de bajada de los tipos de interés. De esta forma, se encarece el proyecto y se aumentan las rentabilidades de los inversores privados pero en ningún caso puede decirse que se defiende el interés general.

Se presenta esta opción como la adecuada para soslayar los problemas que las normas de estabilidad económica establecen al restringir los niveles de deuda.

Aquí nuevamente nos encontramos ante una decisión errónea. El Ministerio de Economía optó en 2008 por autorizar a los Gobiernos autónomos un déficit de un 0,75% del PIB regional y un 0,25% del PIB regional para inversiones productivas, teniendo en cuenta la situación económica y el bajo nivel de deuda pública español (un 39% del PIB frente al 60% de la UE):

"En el caso de las Comunidades Autónomas, ante la revisión a la baja de las previsiones, el Consejo de Política Fiscal y Financiera acordó que, en virtud de lo previsto en el artículo 8 de la Ley Orgánica 5/2001, las Comunidades Autónomas que aprobaran sus presupuestos para 2009 en déficit, respetando el límite máximo del 0,75% del PIB regional, quedarán eximidas en su momento de la obligación de presentar un plan económico-financiero de reequilibrio que incluya las políticas de ingresos y de gastos para corregir la situación de incumplimiento del objetivo de estabilidad en el plazo máximo de los tres ejercicios presupuestarios siguientes. Asimismo, disponen de la posibilidad de incurrir en un déficit adicional para inversiones productivas de hasta un máximo del 0,25% del PIB regional. En coherencia con ello, el endeudamiento podrá incrementarse en la cantidad necesaria para financiar ambos déficit³

En Aragón, la situación permitiría, y más en este contexto, acudir al mecanismo tradicional de suscripción de deuda pública a largo plazo, como hemos dicho a más bajo interés que el que se garantiza a los inversores, ya que nos encontramos en un panorama de endeudamiento notablemente inferior a la media de las Comunidades Autónomas (un 3,3% frente a la media de 5,8%).

³ Actualización del Programa de Estabilidad 2008-2011. Ministerio de Economía y Hacienda, 2009, pag. 26

Pº Constitución 12 - 3ª pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 - Fax 976 212 523
uaron@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras
de aragón

En nuestra opinión esta opción defiende de manera mas económica y eficaz los intereses de la Comunidad Autónoma y de sus ciudadanos al garantizar un menor costo de la inversión especialmente en los intereses a pagar y los gastos que la opción elegida provoca como añadido (en torno a los 11 millones de euros por proyecto –gastos de constitución de las sociedades, de gestión de la explotación, gastos intercalares,...-).

CONCLUSIONES

Por todo lo anteriormente expuesto, se derivan las siguientes conclusiones:

- El estudio de viabilidad económico-financiera encargado por el Gobierno de Aragón postula la contratación del mantenimiento y conservación de este sector de la red estructurante de carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón a través de un contrato de concesión de obra pública. Esta fórmula no es jurídicamente apropiada, pues no se ajusta al objeto del contrato. Se promueve exclusivamente para tratar de encubrir el importante déficit ocasionado por esta operación.
- Lo anterior es además innecesario, pues existen otras formas más económicas y eficientes para abordar la satisfacción de las necesidades previstas dentro de los márgenes de endeudamiento permitidos por el artículo 7.5 de la Ley de Estabilidad Presupuestaria, de ejecución más rápida, que el estudio ni siquiera entra a valorar.
- En ningún caso se han entrado a analizar y valorar los numerosos efectos negativos que este proyecto pudiera tener en los trabajadores del Gobierno de Aragón que en este momento realizan las funciones que son objeto principal del contrato, en el empleo en el sector, en la competitividad empresarial, en la capacidad futura de la hacienda pública autonómica para abordar otras necesidades, o los riesgos inherentes a una gestión que pudiera ser defectuosa y no responder a las expectativas previstas por la Administración.
- El informe plantea la cesión a las empresas de potestades públicas cuyo ejercicio directo o indirecto la Ley reserva a funcionarios públicos y sustituye el actual sistema de gestión de emergencias y de vialidad inercial vigente en nuestra red principal autonómica, de probada eficacia, por otro de gestión privada de inciertos resultados.
- De los datos del estudio se deduce que no hay una efectiva transferencia de riesgo a la empresa concesionaria y que se produce un encarecimiento artificioso del coste del proyecto, lo cual supone un enriquecimiento indebido de las empresas en perjuicio de los

Pº Constitución 12 - 3º pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



Comisiones Obreras
de aragón

ciudadanos que sufragan con sus impuestos los ingresos de la Administración.

- El estudio no demuestra la viabilidad del proyecto por las graves deficiencias anteriormente expuestas.

Por todo ello, la Unión Sindical de CCOO de Aragón solicita la retirada del proyecto con las características que actualmente tiene y la puesta en marcha de un nuevo proyecto en el que se tengan en cuenta estas alegaciones y el mayor beneficio para los ciudadanos en general, para los trabajadores del sector y para la Administración concedente.

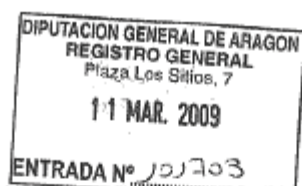
Zaragoza, 11 de marzo de 2009



comisiones obreras de Aragón
Secretaría General
Julia Bay

Pº Constitución 12 - 3º pl. • 50008 Zaragoza
Tfno.: 976 483 200 – Fax 976 212 523
uaragon@aragon.ccoo.es

Afiliada a la Federación Sindical Europea de Servicios Públicos (FSESP)



SR. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS DEL DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS

Vicente Esteban Utrillas, con D.N.I. nº 17.865.212, actuando en su nombre y en representación de la Asociación SOCIEDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS, con domicilio a efectos de notificaciones en Zaragoza, C/ Arias 14, 3º dcha., con arreglo a los fines estatutarios de su entidad, comparece en el ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA RELATIVOS A LA RED ESTRUCTURANTE DE ARAGÓN, SECTOR 1 HUESCA, presentando las siguientes

ALEGACIONES:

1.- La contratación del proyecto mediante "concesión de obra pública" no es adecuada al objeto del contrato.

En primer lugar hay que plantearse si la fórmula de "concesión de obra pública" es la adecuada para el proyecto que se pretende ejecutar o en realidad se ajusta a la fórmula de "contrato de gestión de servicios públicos"

El contrato de concesión de obra pública tiene como finalidad la realización de una obra pública a cambio de su explotación o de un precio. Por el contrario el contrato de gestión de servicios es aquél en cuya virtud una Administración Pública encomienda a una persona, natural o jurídica, la gestión de un servicio cuya prestación ha sido asumida como propia por la Administración encomendante, debiéndose tratar de servicios que sean explotables. Por tanto lo explotable en el contrato de concesión de obra pública es la obra, de manera que si no hay obra, no hay contrato de concesión de obra pública; en el contrato de gestión de servicios públicos es el servicio lo explotable, lleve o no aparejada obra.

Existe jurisprudencia que determina que para la clasificación de un contrato como de concesión de obra pública, la obra debe ser el objeto principal del contrato. Así, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dio respuesta a esta situación en sentencia de 19 de abril de 1994 en el Asunto C-331/92 de Gestión Hotelera Internacional S.A. contra la Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria y Gran Casino de las Palmas S.A.:

"En efecto, según el decimosexto considerando de ésta, de la Directiva 71/305 se desprende que un contrato sólo puede considerarse contrato público de obras si su objeto consiste en realizar una obra de construcción y que, cuando dichas obras son accesorias y no constituyen el objeto del contrato, no pueden justificar la clasificación del contrato como contrato público de obras".

En el caso que nos ocupa según se lee en la página 4 del "Estudio de viabilidad económica – financiera del sector 1-Huesca":

"El Gobierno de Aragón está analizando la posibilidad de desarrollar el mantenimiento y conservación del sector 1 de la provincia de Huesca, denominado "Huesca 1", englobado dentro de los 8 sectores de la red mallada estructurante de la Comunidad Autónoma de Aragón. Se considera que el mantenimiento y conservación de este sector, es de claro interés general, y se llevará a cabo bajo un esquema concesional.

El presente documento analiza la viabilidad económico-financiera de la Concesión, para el mantenimiento y conservación del sector de Huesca 1 dentro del conjunto de carreteras de la red mallada estructurante de la Comunidad Autónoma de Aragón, proyecto promovido por el Gobierno de Aragón (en adelante "la Administración").

Como se observa, el propio Gobierno de Aragón pone de manifiesto que el objeto de la concesión es el mantenimiento y conservación de las carreteras mediante un esquema concesional. No es por tanto la construcción de una obra y su posterior explotación, sino la prestación de un servicio recibiendo como contraprestación una tarifa pagada íntegramente por la Administración.

A mayor abundamiento en esta idea de los 343,3 Km de carreteras motivo de la concesión 236,5 Km están ya acondicionados y 106,8 Km son los que habría que acondicionar. También es de destacar que de los 106,8 Km que necesitan acondicionamiento hay muy pocos que sean obra nueva.

Por otra parte, el coste de construcción es de 72.024.653 € mientras que la anualidad percibida durante todo el periodo de concesión, actualizada a 2008 es de 169.313.619 €; es decir, la inversión supone apenas un 42% de la tarifa percibida.

Llegados a este punto, hay que plantearse qué pretende la Administración empleando el "Contrato de concesión de Obra Pública" en vez del "Contrato de Gestión de Servicio Público". El único motivo para el empleo del primero es el intento de que el coste de las obras realizadas no figuren en los presupuestos como Formación Bruta de Capital Fijo en el Capítulo VI y por tanto la deuda generada no compute a niveles de déficit. Se trata como vemos de una operación de "ingeniería presupuestaria", para tratar de ocultar el déficit, presentando de esta manera unas cuentas, aparentemente, más saneadas, permitiendo mantener el déficit por debajo de lo permitido por el Programa de Estabilidad y sin afectar a la capacidad de endeudamiento. No obstante, aunque este déficit no figure en las cuentas presupuestarias, a nadie se le escapa que dicha deuda hay que pagarla, con mucho mayor coste y con consecuencias, en algún caso irreversibles, que más adelante se analizarán. La razón por la que la Administración no utiliza el segundo tipo de contrato es que si se trata de un contrato de "gestión de servicio público" la obra realizada se hace por cuenta de la administración, es decir, figura en los balances de ésta y no en los de la sociedad concesionaria, aunque haya sido la sociedad concesionaria la que la haya realizado.

Esto se sustenta en lo dispuesto en el art. 255.1 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), que dice:

"El contratista está obligado a organizar y prestar el servicio con estricta sujeción a las características establecidas en el contrato y dentro de los plazos señalados en el mismo, y, en su caso, a la ejecución de las obras conforme al proyecto aprobado por el órgano de contratación".

En esta misma línea el art. 117.2 de la LCSP dice:

"En los contratos que comprendan la ejecución de obras, la tramitación del expediente irá precedida de la elaboración y aprobación administrativa del anteproyecto de explotación y del correspondiente a las obras precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización. En tal supuesto serán de aplicación los preceptos establecidos en esta Ley para la concesión de obras públicas".

Como se observa en lo anteriormente expuesto, la redacción del proyecto recae sobre la administración, determinando las prescripciones técnicas de su realización.

El que dentro de la tarifa pagada por la administración esté comprendida la cantidad para la amortización de esta obra durante el periodo concesional no significa que dicha obra sea formación bruta de capital de la sociedad concesionaria, más bien puede asimilarse a un arrendamiento financiero (sería similar a la compra de una maquinaria mediante un leasing).

Por otra parte, la oficina europea de estadística (Eurostat) en su *Decisión sobre el Déficit y el Endeudamiento. Tratamiento de las Asociaciones Público-privadas* de fecha 11 de Febrero de 2004 deja claro cómo deben ser contabilizadas este tipo de operaciones:

"Eurostat recomienda que los activos incluidos en una asociación público-privada se clasifiquen como activos no públicos, y por tanto sean contabilizados fuera del balance de las Administraciones Públicas, si se cumplen las dos condiciones siguientes:

- El socio privado asume el riesgo de construcción, y
- El socio privado asume al menos, bien el riesgo de disponibilidad o el de demanda.

Si la Administración Pública asume el riesgo de construcción, o si el socio privado soporta sólo el riesgo de construcción y ningún otro, los activos se clasifican como activos de la Administración Pública. Esto tiene importantes consecuencias para las finanzas de la Administración Pública, tanto para el déficit como para el endeudamiento. El gasto en capital inicial relativo a los activos será contabilizado como formación fija de capital de la Administración Pública, produciendo un impacto negativo en su déficit/superávit.

Como contrapartida a este gasto de la Administración Pública, su endeudamiento se incrementará en la forma de un préstamo imputado, por parte del socio, lo que forma parte del concepto de Endeudamiento definido en Maastricht. Los pagos regulares hechos por la Administración Pública al socio tendrán un impacto sobre su

déficit/superávit, sólo en lo que se refiera a adquisiciones de servicios e intereses imputados."

Como se ve, si el riesgo de construcción es soportado por la Administración, como es el caso que nos ocupa, la contabilización de la obra deberá ser como formación fija de capital de la Administración y como contrapartida un préstamo imputado por parte del socio..

2.- No ha quedado justificada la necesidad de recurrir al sistema de concesión de obra pública.

Como reconoce el documento en su introducción:

"En base a la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, en su artículo 112, se establece que se debe realizar un estudio de viabilidad con carácter previo a la decisión de construir y explotar en régimen de concesión una obra pública por parte del órgano que corresponda de la Administración concedente" (pág. 4).

El hecho de que la ley imponga que no puede adoptarse decisión sin la realización previa de un estudio de viabilidad se deriva de que el sistema de construcción y explotación en régimen de concesión de una obra pública es una modalidad prevista como excepcional en nuestra legislación. Más aún, el procedimiento convencional y regular es la gestión directa de los intereses públicos. La propia LCSP en su artículo 22 establece:

"Los entes, organismos y entidades del sector público no podrán celebrar otros contratos que aquéllos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. A tal efecto, la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas, deben ser determinadas con precisión, dejando constancia de ello en la documentación preparatoria, antes de iniciar el procedimiento encaminado a su adjudicación."

Cambiar la forma de gestión de los intereses públicos, más aún en el caso presente en el que se pretende la concesión a promotores privados de un importante bloque de funciones gestionadas hoy por trabajadores adscritos al Gobierno de Aragón, requiere que un estudio de viabilidad previo a la adopción de esta decisión justifique y pruebe que es necesario optar por la fórmula elegida. El objeto de este estudio no debiera ser otro que probar, de forma indubitada, cosa que no se hace ni siquiera se intenta, que este mecanismo es más eficiente y económico que otras alternativas:

El gasto público realizará una asignación equitativa de los recursos públicos y su programación y ejecución responderán a los criterios de eficiencia y economía. (Artículo 31.2 de la Constitución Española)

Pero no se ha querido hacer un estudio de viabilidad técnica y económica riguroso que justifique la opción por un contrato de concesión de obra pública, y

no se ha entrado a valorar otras posibles soluciones, otras opciones técnicas y otras formas de financiación y gestión que pudieran ser más eficientes. Esto es así porque se parte de una decisión política ya adoptada de recurrir a este sistema de privatización de un servicio público. Tomada por el Gobierno esta decisión previa, sin ningún estudio de viabilidad previo, como consecuencia de los intereses que el gestor político promueve o respalda, y anunciada a la sociedad aragonesa en reiteradas ocasiones desde enero de 2008, se trata simplemente de cumplir de la forma más sencilla y rápida posible ciertos formalismos legales previos a la contratación.

Adoptada la decisión política, tan sólo se efectúa un estudio de viabilidad económica-financiera al objeto de analizar *"el nivel de apoyo presupuestario necesario para hacer el proyecto factible financieramente, esto es el nivel de ingresos a aportar por la Administración al concesionario que le permita abonar sus inversiones y gastos para conservar y mantener adecuadamente los tramos de carreteras correspondientes al sector de Huesca 1 y obtener una determinada rentabilidad"* (pág. 4).

La conclusión del estudio, claro está, tras engrosar el gasto público muy por encima de los costes reales de producción del servicio hasta obtener la rentabilidad buscada, es que *"el proyecto, con los supuestos considerados en este análisis, es sustancialmente sólido desde un punto de vista financiero y por lo tanto de interés para el mercado de inversores y promotores"* (pág. 23).

El objeto principal del estudio resulta por tanto no ser otro que hacer atractivo el proyecto a empresas y socios financieros asegurándoles importantes rentabilidades a costa del erario público. Poco o nada importa el interés general que estaría mucho mejor protegido y con mucho menor gasto público a través de la "contratación de obra pública" con empresas y la gestión de la conservación, mantenimiento, dirección y control de obras en nuestras carreteras por los servicios propios del Gobierno de Aragón.

3.- Irreversibilidad práctica de la concesión y efectos económicos indeseados en el conjunto del sistema público.

Una de las preocupaciones es la difícil y costosa reversibilidad que en la práctica tiene este sistema: ¿Qué pasaría si la empresa adjudicataria se declarara en quiebra?, ¿qué pasa si el proyecto va mal y no responde a las expectativas y a los niveles de calidad exigibles?

Hay que tener en cuenta que resulta imposible la transferencia total del riesgo desde el sector público al privado como el propio estudio de la empresa *Asesores de Infraestructuras Deloitte* reconoce:

En concesiones de infraestructuras, es importante que la Administración mitigue o comparta algunos riesgos, para hacer viable comercialmente y financieramente el proyecto. Pero debe hacerlo sin conculcar los preceptos de la Ley en cuanto a la necesaria existencia

de riesgo y ventura, sin contravenir lo que dictamina la normativa SEC 95, ya que un exceso de asunción de riesgo por parte de la Administración pondría en peligro la configuración del esquema como financiación privada (pág. 11).

Muchos expertos han señalado que este es uno de los principales problemas de la colaboración público-privada. Como Edwards y Shaoul señalan tras analizar los sistemas de PFI en el Reino Unido:

"En conclusión nuestro análisis ha demostrado que el concepto de transferencia de riesgo implícito en la colaboración público-privada es problemático, independientemente de que el proyecto tenga éxito o no. Si el proyecto tiene éxito, entonces la agencia pública paga más que mediante la provisión convencional; si no tiene éxito, entonces los riesgos se distribuyen de manera inesperada. Aquí la contabilidad pública es poco transparente (...) nuestro análisis demuestra que, aunque el proyecto falle en la transferencia del riesgo y en la provisión del servicio de acuerdo a lo que esperaba el sector público, la posibilidad de aplicar los acuerdos establecidos o "disolver" la colaboración se ven limitados en la práctica tanto por razones legales como operativas."

En Aragón nuestra experiencia práctica nos lleva a desconfiar profundamente de estos sistemas. Convivimos a diario con la realidad de empresas que efectúan una gestión muy deficiente de infraestructuras públicas sin que, salvo en contadas ocasiones, haya sido rescindido un contrato.

Pero además, como hemos expresado anteriormente, es previsible que concurren al proyecto, en un escenario de grave crisis financiera y económica de imprevisibles efectos, agrupaciones empresariales creadas al efecto (UTEs), algunas de ellas con muy poco capital y grandes niveles de endeudamiento. Una de las empresas que más obra pública contrata en Aragón acaba de presentar un expediente de regulación de empleo. Por principio elemental de cautela no es, desde luego, el momento de poner en manos privadas la gestión de un servicio de interés general durante 28, 33 o 38 años.

Uno de los efectos más perversos del sistema concesión de obra pública se propone es su rigidez. A diferencia de la flexibilidad de los sistemas de inversión convencionales, que permiten aumentar o disminuir el compromiso inversor anual en función de las disponibilidades presupuestarias y las prioridades sociales de cada momento, los pagos comprometidos son inaplazables año a año, con las fórmulas de revisión previstas, durante todo el periodo de la concesión.

Nos preocupa esto especialmente en el actual escenario de recesión económica. En un momento en que es imprescindible aumentar el gasto público, desarrollar políticas de cohesión social, mejorar y ampliar todas nuestras redes de servicios públicos, el presupuesto público, lastrado por compromisos innecesarios durante 28, 33 ó 38 años, pierde todo su margen de maniobra. Y lo peor es que si los ingresos públicos siguen disminuyendo, cosa

¹ EDWARDS, P. y SHAOUL, J. Partnerships: for better, for worse? Accountin, Auditing and Accountability Journal, vol. 16, nº 3, págs. 493-511.

probable, los compromisos adquiridos obligarán a reducir el gasto de personal y a disminuir otras partidas, normalmente las que menos comprometidas estén, como las partidas de capítulo IV referidas a gasto social y cooperación al desarrollo.

La rigidez del sistema de concesión que se plantea puede generar importantes problemas en el futuro, pues aunque la LCSP prevé la resolución del contrato en diversos casos, ésta conlleva diversas dificultades de orden jurídico, técnico y económico. En caso de rescisión por mala gestión de la empresa (arts. 245 a 247) se originaría un problema para la subrogación de su personal, y además no se podría disponer del personal propio del Gobierno de Aragón empleado en otros menesteres. Pero además, si durante el largo periodo de la concesión el Gobierno de Aragón definiera otras prioridades, modificando siquiera parcialmente el trazado de los ejes estructurantes objeto de la contratación, la modificación del objeto del contrato obligaría a incrementar la contraprestación para recuperar el equilibrio económico del contrato, o bien a satisfacer fuertes indemnizaciones en caso de rescisión.

4.- No se cumple lo dispuesto por la Ley en lo referente a que el contrato debe ser a "riesgo y ventura" del concesionario.

La LCSP prevé en su artículo 199:

"La ejecución del contrato se realizará a riesgo y ventura del contratista, sin perjuicio de lo establecido para el de obras en el artículo 214, y de lo pactado en las cláusulas de reparto de riesgo que se incluyan en los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado"

Tal y como se plantea el contrato en el estudio de "viabilidad económico – financiera" no se cumple dicho principio.

En cuanto al riesgo en la fase de construcción de la obra se hace evidente en la página 21 del citado estudio:

"Como se puede observar en la tabla adjunta, aún incrementado el coste del proyecto en un 20%, éste mantiene un nivel de rentabilidad de capital cercano al 6%."

No existe riesgo ya que, aun en el caso de que hubiese un incremento en el coste del 20% debido a, por ejemplo, un problema en las mediciones en el proyecto de ejecución, o por ejemplo, se produjese un retraso imputable a la empresa concesionaria, que conllevaría una reducción en la cuantía de la cantidad a pagar por la Administración (como máximo el 20% por el art. 235.2 de la LCSP), únicamente supondría un 2% de disminución en la rentabilidad de los socios inversores.

Si nos fijamos en el periodo de explotación ocurre lo mismo; para un 10% de incremento de coste (o una disminución de ingresos por penalizaciones por

incumplimientos) únicamente supone una disminución del 0,5% del rendimiento del accionista.

Una vez más la oficina europea de estadística (Eurostat) en su *Decisión sobre el Déficit y el Endeudamiento. Tratamiento de las Asociaciones Público-privadas* de fecha 11 de Febrero de 2004 deja claro cómo han de ser estas penalizaciones:

"Una segunda categoría es el **riesgo de disponibilidad** donde la responsabilidad del socio es evidente. No ser capaz de suministrar la cantidad contractualmente pactada o alcanzar la seguridad o niveles certificados públicamente, correspondientes a la prestación de servicios a los usuarios finales, definidos en el contrato. También se aplica al caso en el que el socio no alcanza los estándares de calidad relativos al suministro del servicio, determinados en el contrato, y se produce un evidente fallo del servicio por su parte. La Administración no estará obligada a asumir tal riesgo si está legitimada para reducir significativamente (como una clase de deducción o penalización) sus pagos periódicos, como cualquier "cliente normal" (consumidor) podría solicitar en un contrato comercial. Los pagos de la Administración deben depender del nivel efectivo de disponibilidad suministrada por el socio durante un concreto periodo de tiempo.

La aplicación de las penalizaciones cuando el socio incumple sus obligaciones de servicio debe ser automática y también debe tener un efecto significativo sobre los ingresos/beneficios del socio, y no debe ser puramente cosmética o simbólica".

Como se observa, el efecto de las posibles penalizaciones que se impusieran por un servicio defectuoso tendrían, en el mejor de los casos, un efecto "cosmético" en el beneficio obtenido por el socio.

Por último, y a pesar de que en el estudio se hace una relación detallada de los costes del proyecto, no aparece en ningún lugar el coste del seguro necesario para hacer frente las millonarias indemnizaciones a los usuarios afectados por una mala gestión de la conservación de las carreteras. ¿Quién pagaría la millonaria indemnización a la que habría que hacer frente si se produjese un accidente con resultado de muerte, provocado por un mal estado de conservación de la carretera? El manual de interpretación del SEC-95 considera que el hecho de que el seguro vaya a cargo de la Administración es motivo para que no haya una adecuada transmisión del riesgo y deba contabilizarse la infraestructura en el balance de dicha Administración.

5.- En la actual situación de crisis la ejecución de la inversión en Carreteras utilizando la fórmula propuesta tendrá un efecto reactivador de la economía mucho menor que otros tipos de fórmulas.

Nadie niega, salvo algún acérrimo neoliberal o algún especulador con inconfesables motivos, que para reactivar la economía las Administraciones deben llevar a cabo medidas contra-cíclicas, consistentes en la realización de

grandes inversiones que posibiliten la creación de riqueza y por ende la creación de empleo.

Tampoco niega nadie que estas medidas han de ser adoptadas en el plazo más corto posible, para evitar, o al menos paliar, de esta manera la destrucción del tejido industrial y del empleo.

Pues bien, el proyecto del Gobierno, prevé realizar las primeras inversiones de las obras, dentro de 2 años:

"El periodo de construcción tiene una duración estimada de 36 meses (3 años), siendo la fecha prevista para el inicio en julio de 2010. Los seis primeros meses corresponden a la presentación y aprobación de proyecto y los 30 meses siguientes, corresponden a la construcción de las obras de acondicionamiento y refuerzo, momento en el que se llevan a cabo todas las inversiones iniciales consideradas en el Estudio Informativo." (Pag. 6)

Esto es debido a la gran complejidad que conlleva la firma de este tipo de contratos. Si se eligiese la fórmula de Contratación de obras, las inversiones para la ejecución de obras, podrían comenzar a finales del 2009.

Por otra parte el estudio nada dice sobre las características previsibles de los promotores del proyecto, aspecto crucial para valorar la viabilidad económica y social del mismo. Resulta sin embargo evidente que en la situación actual pocas son las empresas capaces de captar crédito con el volumen económico necesario para abordar una operación inversora de estas características.

El Gobierno ha insistido reiteradamente que su propósito no es contar con empresas transnacionales, que quiere promover que empresas aragonesas concursen a la adjudicación agrupadas en UTEs (aunque esto pudiera constituir una vulneración de los principios de libre competencia de la Comunidad Europea). Sin embargo, los datos de la realidad nos llevan a dudar de que estos buenos propósitos puedan cumplirse.

Existen constricciones legales cuyos efectos no podemos ignorar. Para poder acceder a una adjudicación de esta naturaleza es necesario poseer, según dispone el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, los siguientes requisitos técnicos de clasificación en el registro del Ministerio de Hacienda:

- G 3 Viales y pistas con firmes de hormigón hidráulico.
- G 4 Viales y pistas con firmes de mezclas bituminosas.
- G 5 Viales y pistas con señalizaciones y balizamientos viales.

El monto de la operación obliga a reunir estos requisitos con la categoría económica F (para una anualidad media superior a 2,4 millones de €).

A nivel comparativo se adjunta la siguiente tabla de las empresas aragonesas:

CONTRATO	CLASIFICACION EXIGIDA	EMPRESAS EN SOLITARIO	UTES
Plan Red	G3-f; G4-f; G5-f	3	2-3
Expte. Nº RF-297-TE	G4-e	25	
Expte. Nº MV-366-Z	G5-d	17	
Expte. Nº R-313-TE	G4-d	34	
Expte. Nº R-315-TE	G4-e	25	
Expte. Nº R-321-TE	G6-d	138	
Expte. Nº R-361-Z	G4-d	34	
Expte. Nº TS-363-Z	G4-d	34	
Expte. Nº TS-425-HU	G6-d	138	
Expte. Nº CI-Z-01	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-Z-02	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-Z-03	A2-d; G4-d	28	
Expte. Nº CI-HU-01	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-HU-02	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-HU-03	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-TE-01	A2-e; G4-e	21	
Expte. Nº CI-TE-02	A2-e; G4-e	21	

Esta necesidad de clasificación se podría soslayar el caso de que se pudiese demostrar la solvencia técnica y económica en términos similares a los exigidos por la clasificación.

Como vemos en los últimos expedientes de adjudicación de obra pública han podido ser adjudicatarios, entre 17 y 138 empresas aragonesas. Al proyecto de conservación y mantenimiento de los tramos de carreteras correspondientes al sector de Huesca 1 previsto en el Plan Red sólo podrán optar 3 empresas aragonesas y 2 ó 3 UTEs.

Por último el exceso del pago presupuestario que supone la adopción de esta fórmula, respecto a otras como la contratación de obras o la gestión directa, no permite destinar dicho exceso, durante 28, 33 ó 38 años, a inversiones que generarían un incremento constante de la actividad económica y puestos de trabajo que mitigarían la actual situación de desempleo (p.e. subvenciones a las familias para rehabilitación de viviendas, inversiones en I+D+i, etc..)

6.- Se realiza una cesión de potestades públicas que no corresponde ejercer al personal de empresas privadas y se dificulta la coordinación de recursos.

Mediante el proyecto que se presenta se delegan en empresas labores eminentemente administrativas como la asistencia de la inspección del dominio público o de la obra contratada que serán realizadas por empresas privadas.

Estas funciones, eminentemente administrativas, son realizadas en la actualidad por personal funcionario de la Administración de la Comunidad Autónoma, garantizándose así que la totalidad del proceso sancionador, desde la inspección en todos sus aspectos hasta la imposición de la correspondiente sanción están sometidos al principio de legalidad.

De hecho, y para garantizar este principio, el Estatuto Básico del Empleado Público garantiza en su artículo 9 que "el ejercicio de las funciones que impliquen la participación directa o indirecta en el ejercicio de las potestades públicas o en la salvaguardia de los intereses generales del Estado y de las Administraciones Públicas corresponden exclusivamente a los funcionarios públicos en los términos que en la ley de desarrollo de cada Administración Pública se establezca". La interpretación que se ha realizado por la jurisprudencia del contenido de las potestades públicas afecta tanto a los aspectos resolutivos como los formadores de opinión (informes,...).

Por otra parte, la cesión del mantenimiento de la red autonómica principal de carreteras a empresas privadas dificultará la coordinación de las intervenciones en situaciones de emergencia o en los sistemas de vialidad invernal, al tener que intervenir diferentes organizaciones, algunas de ellas no sometidas a la autoridad administrativa. Más que dudas plantea la situación que se creará con la cesión de estas competencias a empresas privadas que ajustarán su actuación al sector que les haya sido adjudicado, sin que sea posible, al menos sin un nuevo pago, hacer que intervengan en una zona adyacente optimizando los recursos.

En la actualidad, el dispositivo de vialidad invernal queda completamente garantizado por el Gobierno de Aragón mediante una fuerte inversión económica que ha permitido que en nuestra Comunidad no se produzcan los problemas de otras redes autonómicas o en las carreteras nacionales en la época de nieve, disponiéndose actualmente de uno de los dispositivos más eficaces del país.

Sustituir en la red principal autonómica un sistema de atención a las emergencias y de vialidad invernal con niveles de eficacia muy razonables por otro de inciertos resultados es algo que no ha quedado justificado en el estudio de viabilidad y no parece ofrecer otra ventaja que la de asegurar importantes rendimientos al inversor privado.

7.- El estudio de viabilidad queda sin valor al no haberse cumplido el trámite de información pública, importantes errores en las hipótesis de las que parte y resultados cuestionables.

En primer lugar afirmamos que no se ha cumplido el trámite de información pública previsto en el art 112 de la LCSP, al ponerse a disposición del público para su información, únicamente, un resumen del estudio de viabilidad que

presuntamente se ha realizado. Véase el encabezamiento de todas las páginas del estudio presentado:

"Resumen del análisis de viabilidad económico financiera de la concesión del sector "Huesca 1" dentro de la red de carreteras de Aragón".

En él se escamotean a la información pública datos tan importantes como la Cuenta de Explotación provisional, el Balance de Situación provisional, las cuentas de Servicio a la Deuda, el plan de amortizaciones para el Inmovilizado Material, los movimientos de circulante, etc.

Aunque se dan algunos datos necesarios para la elaboración de estas cuentas (datos financieros), ni en este caso se dan completos. En la página 10 del estudio se inserta el siguiente cuadro:

Concepto	Deuda PF
TIPOS DE REFERENCIA	EURIBOR
MARGEN	1,65%
Comisión de apertura y estructuración	1,45%
Comisión de disponibilidad	0,80%
Comisión de agencia (euros)	20.000
Fondo de reserva para servicio de deuda (num)	0,50
Dividendo máximo permitido	100%
RCSD mín	1,5

Como se aprecia en él, los tipos de referencia son el EURIBOR, pero en ningún caso se dice ¿cuál ha sido el empleado para la elaboración del estudio?

Tampoco se menciona si se prevé la utilización de alguna fórmula para reducir el riesgo financiero de la inversión de tipo Swap o Collars, que encarecerían el tipo de referencia, con la consiguiente repercusión en el pago presupuestario.

En cuanto a las hipótesis empleadas, sorprende que en la fecha de realización del estudio, diciembre de 2008 (que figura en todas las páginas del estudio), se puedan hacer unas previsiones del IPC como las que se hacen y además se hagan afirmaciones como las vertidas en la página 10:

"La inflación acumulada desde el año 2008 hasta el ejercicio 2010 se ha calculado en base a una previsión conservadora de la evolución de la inflación. A continuación se detalla la previsión de cada año:

- Inflación estimada de 2008, aplicable a 2009: 4,5%
- Inflación estimada de 2009, aplicable a 2010: 4%
- Inflación aplicable de 2010, aplicable a 2011: 3,5%

Para los siguientes años, las proyecciones de ingresos y gastos recogidas en el modelo, se ajustan anualmente de acuerdo con una estimación de inflación anual del 3%".

Como se observa, no sólo son conservadoras estas previsiones, sino que son totalmente falsas. Con un IPC del 0,8% en 2008 y con unas previsiones que no superan el 2% para los años 2009 y 2010.

Lo anteriormente dicho nos lleva a considerar dos posibilidades:

- Que la Administración siga manteniendo el pago presupuestario obtenido con las hipótesis falsas, lo cual supondría un exceso de VAN del pago presupuestario. Esto supondría un enriquecimiento de la empresa concesionaria a costa de los ciudadanos que en última instancia soportan el pago presupuestario.
- Que la Administración adapte el pago presupuestario a las nuevas hipótesis, lo cual supondría variaciones en la rentabilidad del proyecto y del accionista del orden de un 1%, lo cual invalidaría la hipótesis planteada en la página 12 del estudio de viabilidad económico-financiera:

"Para determinar el nivel de apoyo público requerido por parte de la Administración, se ha establecido un pago presupuestario anual (en adelante "PP") que, cubriendo los costes de operación y mantenimiento, el servicio de la deuda y cumpliendo con los ratios de cobertura y la creación de reservas requeridas para el mantenimiento, genere una rentabilidad nominal al accionista en el entorno del 8%, rentabilidad que consideramos adecuada y de mercado teniendo en cuenta el perfil de riesgos del proyecto."

En otro orden de cosas la hipótesis realizada en la página 10 del estudio en la que se prevé un RCSD (Ratio de Cobertura del Servicio de la Deuda) mínimo de 1,5 supone de hecho un encarecimiento artificial del pago presupuestario. En efecto siguiendo lo expuesto por David Maté Sanz, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en su Tesis Doctoral² el RCSD utilizado para este tipo de proyectos en España varía de un 1,15 a un 1,3, que parece un nivel de cobertura suficiente. El elevar dicho RCSD provoca que el pago presupuestario aumente para dar más garantías a las entidades financieras implicadas en el PFI, ya que la otra forma de aumentar la cobertura supondría cambiar la estructura financiera 30/70 a otra con menor apalancamiento (que no es el caso analizado).

Por último y a pesar de haber utilizado distintos modelos provisionales para realizar la cuenta de explotación y el balance de la empresa concesionaria, en ninguno de ello se ha llegado a los resultados, ni de forma aproximada, que se dan en las páginas 21 y 22 del estudio, respecto al TIR del proyecto y al TIR del accionista. Considerando el TIR del proyecto, la tasa interna de rendimiento de los Cash Flow libres de explotación y el TIR del accionista, la tasa interna de rendimiento de los Cash Flow libres del accionista; no parece posible que el TIR del proyecto sea menor que el TIR del accionista debido al grado de apalancamiento de la operación.

² METODOLOGÍA PARA LA CREACIÓN DE UN FONDO DE GARANTÍA PARA INFRAESTRUCTURAS Y EVALUACIÓN DE SU EFICIENCIA A CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. Madrid, 2003.

8.- El informe no entra a valorar otras opciones de financiación que pueden ser más económicas y eficientes.

El informe se limita a valorar los costes de la operación tal y como ha sido adelantada por los responsables políticos del Gobierno de Aragón no entrando a valorar otras opciones posibles, como el sistema tradicional de explotación directa por el Gobierno de Aragón realizando la construcción de nuevos tramos de carretera mediante contrato de obra.

El informe garantiza a lo largo de su texto una rentabilidad mínima del 8% para los accionistas del proyecto, rentabilidad que considera adecuada y necesaria para la cobertura del proyecto. Pues bien, nos encontramos así ante una rentabilidad notablemente mayor que la que el propio informe señala para la deuda pública en el momento de la redacción, un 6% en las obligaciones a 30 años (el tipo medio en la subasta de 19 de febrero de 2009 fue 4,924%).

Se impone así a la Administración, actual como futura, un tipo de interés superior al del mercado en el momento de contratar la deuda y en un escenario económico de bajada de los tipos de interés. De esta forma, se encarece el proyecto y se aumentan las rentabilidades de los inversores privados pero en ningún caso puede decirse que se defiende el interés general.

Se presenta esta opción como la adecuada para soslayar los problemas que las normas de estabilidad económica establecen al restringir los niveles de deuda.

Aquí nuevamente nos encontramos ante una decisión errónea. El Ministerio de Economía optó en 2008 por autorizar a los Gobiernos autónomos un déficit de un 0,75% del PIB regional y un 0,25% del PIB regional para inversiones productivas, teniendo en cuenta la situación económica y el bajo nivel de deuda pública español (un 39% del PIB frente al 60% de la UE):

"En el caso de las Comunidades Autónomas, ante la revisión a la baja de las previsiones, el Consejo de Política Fiscal y Financiera acordó que, en virtud de lo previsto en el artículo 8 de la Ley Orgánica 5/2001, las Comunidades Autónomas que aprobaran sus presupuestos para 2009 en déficit, respetando el límite máximo del 0,75% del PIB regional, quedarán eximidas en su momento de la obligación de presentar un plan económico-financiero de reequilibrio que incluya las políticas de ingresos y de gastos para corregir la situación de incumplimiento del objetivo de estabilidad en el plazo máximo de los tres ejercicios presupuestarios siguientes. Asimismo, disponen de la posibilidad de incurrir en un déficit adicional para inversiones productivas de hasta un máximo del 0,25% del PIB regional. En coherencia con ello, el endeudamiento podrá incrementarse en la cantidad necesaria para financiar ambos déficit"³

³ Actualización del Programa de Estabilidad 2008-2011. Ministerio de Economía y Hacienda, 2009, pag. 26

En Aragón, la situación permitiría, y más en este contexto, acudir al mecanismo tradicional de suscripción de deuda pública a largo plazo, como hemos dicho a más bajo interés que el que se garantiza a los inversores, ya que nos encontramos en un panorama de endeudamiento notablemente inferior a la media de las Comunidades Autónomas (un 3,3% frente a la media de 5,8%).

En nuestra opinión esta opción defiende de manera mas económica y eficaz los intereses de la Comunidad Autónoma y de sus ciudadanos al garantizar un menor costo de la inversión especialmente en los intereses a pagar y los gastos que la opción elegida provoca como añadido (en torno a los 11 millones de euros por proyecto –gastos de constitución de las sociedades, de gestión de la explotación, gastos intercalares,...-).

CONCLUSIONES

Por todo lo anteriormente expuesto, se derivan las siguientes conclusiones:

- a) El estudio de viabilidad económico-financiera encargado por el Gobierno de Aragón postula la contratación del mantenimiento y conservación de este sector de la red estructurante de carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón a través de un contrato de concesión de obra pública. Esta fórmula no es jurídicamente apropiada, pues no se ajusta al objeto del contrato. Se promueve exclusivamente para tratar de encubrir el importante déficit ocasionado por esta operación.
- b) Lo anterior es además innecesario, pues existen otras formas más económicas y eficientes para abordar la satisfacción de las necesidades previstas dentro de los márgenes de endeudamiento permitidos por el artículo 7.5 de la Ley de Estabilidad Presupuestaria, de ejecución más rápida, que el estudio ni siquiera entra a valorar.
- c) En ningún caso se han entrado a analizar y valorar los numerosos efectos negativos que este proyecto pudiera tener en los trabajadores del Gobierno de Aragón que en este momento realizan las funciones que son objeto principal del contrato, en el empleo en el sector, en la competitividad empresarial, en la capacidad futura de la hacienda pública autonómica para abordar otras necesidades, o los riesgos inherentes a una gestión que pudiera ser defectuosa y no responder a las expectativas previstas por la Administración.
- d) El informe plantea la cesión a las empresas de potestades públicas cuyo ejercicio directo o indirecto la Ley reserva a funcionarios públicos y sustituye el actual sistema de gestión de emergencias y de vialidad inercial vigente en nuestra red principal autonómica, de probada eficacia, por otro de gestión privada de inciertos resultados.
- e) De los datos del estudio se deduce que no hay una efectiva transferencia de riesgo a la empresa concesionaria y que se produce un

encarecimiento artificioso del coste del proyecto, lo cual supone un enriquecimiento indebido de las empresas en perjuicio de los ciudadanos que sufragan con sus impuestos los ingresos de la Administración.

- f) El estudio no demuestra la viabilidad del proyecto por las graves deficiencias anteriormente expuestas.

Por todo ello, la asociación SOCIEDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS solicita la retirada del proyecto con las características que actualmente tiene y la puesta en marcha de un nuevo proyecto en el que se tengan en cuenta estas alegaciones y el mayor beneficio para los ciudadanos en general, para los trabajadores del sector y para la Administración concedente.

Zaragoza, 11 de marzo de 2009

APÉNDICE N° 2

INFORME DE ALEGACIONES

**INFORME DE ALEGACIONES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL
ESTUDIO INFORMATIVO, ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y
ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA
"RED ESTRUCTURANTE DE ARAGON. SECTOR 1 HUESCA"
Claves: EI-RED-1HU y EV-RED-1HU**

1.- Antecedentes

En el Boletín Oficial de Aragón» de 4 de febrero de 2009 se publica el ANUNCIO de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes por el que se somete a información pública los Estudios Informativos, Estudios de Impacto Ambiental y Estudios de Viabilidad Económico-Financiera relativos a la Red Estructurante de Aragón en cumplimiento de los artículos 31 de la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, para los Estudios Informativos, 30 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de Protección Ambiental de Aragón, para los Estudios de Impacto Ambiental y 113.3 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, para los Estudios de Viabilidad Económico-Financiera.

2.- Relación de alegantes

Transcurrido el plazo señalado en el Boletín Oficial de Aragón de 4 de febrero de 2009 se han recibido las alegaciones que a continuación se relacionan:

- 1- Ministerio de Fomento.
- 2- Dto. Industria, Comercio y Turismo. Servicio Provincial. Sección de Minas.
- 3- Ayuntamiento de Ansó (Huesca).
- 4- Ayuntamiento de Biescas (Huesca).
- 5- Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos (Huesca).
- 6- Ayuntamiento de Villanova.
- 7- Ayuntamiento de Sahún.
- 8- Ayuntamiento de Benasque.
- 9- Ayuntamiento de Naval.
- 10- Ayuntamiento de Benabarre.
- 11- Ayuntamiento de Ainsa-Sobrarbe
- 12- D. José María Almuzara Tarroc y D. Carlos Almuzara Tarroc.
- 13- Unión Sindical de Comisiones Obreras de Aragón.
- 14- Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

3.- Análisis de las alegaciones

A la vista de las alegaciones presentadas en el periodo de Información Pública con motivo de los Estudios referidos, se informa lo siguiente.

1) Ministerio de Fomento.

Se informa de que las actuaciones en el sector 1HU no afectan a la planificación actualmente existente en la Red de Carreteras del Estado.

Se hace constar la obligatoriedad de la O.M. FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, no admitiéndose ninguna conexión distinta a las ya existentes que deberán ser remodeladas en su caso para cumplir todas las exigencias de la Norma 3.1-IC "Trazado" de la Instrucción de Carreteras.

Se indica que previamente a la redacción de los correspondientes Proyectos se establecerá la adecuada coordinación con los distintos Servicios de la Demarcación de Carreteras para la definición de dichas eventuales remodelaciones de las intersecciones o enlaces y la de otras posibles afecciones a la red estatal.

Contestación a la alegación.

Se cumplirá la Orden antedicha en todos aquellos casos en los que se prevea actuación alguna sobre conexiones con la Red de Carreteras del Estado.

De igual forma se establecerán los correspondientes contactos con la Demarcación de Carreteras para una adecuada coordinación en aquella parte que pueda afectarse a la referida red.

2) Dto. Industria, Comercio y Turismo. Serv. Prov. Sección de Minas.

Se señala que se deberían tener en cuenta los derechos mineros que en algún momento pudieran verse afectados y que se pueden consultar en <http://sitardesa.dga.es/visor/>

Contestación a la alegación.

Durante la fase de proyecto de trazado se detallarán las posibles afecciones a derechos mineros nuevos y existentes, manteniendo contactos con las compañías afectadas y previniendo la construcción de las reposiciones que llegasen a ser necesarias.

Se informa que a fecha 8/04/09 no esta en funcionamiento el visor.

3) Ayuntamiento de Ansó (Huesca).

En relación a la A-176 se indica la posibilidad de construir una nueva variante de la travesía del núcleo urbano que discurriría por la orilla opuesta del río Veral. Esta

alegación se plantea en base a una visita a la población del Director General de Carreteras, D. Antonio Ruspina realizada en el año 2007.

Contestación a la alegación.

La construcción de variantes queda (en general) fuera del alcance y el propósito del proyecto RED. No obstante, dentro de los planes de variantes de la Dirección General de Carreteras será iniciado el correspondiente proyecto para la ejecución de la variante.

4) Ayuntamiento de Biescas (Huesca).

Se solicita que se estudie el nudo de Biescas y la conexión de la A-136 con la N-260, planteando una rotonda u otra solución que se considere, debido a que en épocas y momentos puntuales existe la imposibilidad de salir de la población con el consiguiente riesgo y peligrosidad.

Contestación a la alegación.

La modificación de intersecciones y enlaces con carreteras pertenecientes a la red del Estado no se ha previsto inicialmente dado que la intersección es titularidad del Ministerio de Fomento. En caso de que se plantease una nueva intersección debería cumplir con la O.M. FOM/2873/2007 sobre procedimientos complementarios para trazar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.

Por otro lado la citada intersección:

- Está en un tramo ya acondicionado.
- No está reflejada dentro de los TCAs (Tramos de concentración de accidentes).

Por lo que inicialmente no está previsto actuar en este punto para modificar la tipología de la intersección. No obstante si se mejorará tanto la señalización (horizontal y vertical) como el balizamiento de este tramo.

5) Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos (Huesca).

En una primera alegación de 5 de febrero de 2009 se solicita más información sobre la A-1205 (puerto de Oroel).

En una segunda alegación de 9 de marzo de 2009, recibido el estudio informativo del sector 1HU, se solicita:

- Información sobre cómo va a resolverse el empalme en la A-1205 con el acceso a la localidad de Rasal.
- Hacer bidireccional el puente sobre el pantano de la Peña en la A-132, así como la curva de acceso al mismo en sentido Jaca (Correspondiente al sector 3HU).

Contestación a la alegación.

Respecto al enlace de la A-1205, a nivel de estudio informativo no se definen las tipologías de las intersecciones, que quedará perfectamente definida en el proyecto de trazado, en fase de redacción actualmente. No obstante, la intersección cumplirá con la normativa de trazado estatal y autonómica vigente.

Respecto al puente sobre el pantano de la Peña, se ha previsto ensanchar la plataforma de la carretera y sustituir el tablero del puente, de modo que ambos puntos tengan ancho suficiente para permitir dos carriles.

6) Ayuntamiento de Villanova.

En referencia a la A-139 se dispone de unas fotos de accesos y un plano.

No se dispone de una solicitud explicativa.

Contestación a la alegación.

En base a la documentación aportada por su Ayuntamiento (un plano y unas fotografías) no podemos determinar con exactitud el contenido ni la intención de su alegación.

No obstante les comunicamos que el objetivo del proyecto RED es la adecuación de la red estructurante de carreteras de Aragón, no estando previstas actuaciones en travesías más que la ejecución de una capa de aglomerado en caliente y la reposición de pasos peatonales existentes, así como reposición y mejora de la señalización horizontal, vertical y balizamiento.

En todo caso, y dada la particular configuración de los tramos de carretera citados, durante la redacción de los proyectos de trazado correspondientes, se tendrá en cuenta lo indicado y se atenderá, en lo pertinente, la alegación presentada.

7) Ayuntamiento de Sahún.

En referencia a la A-139 se solicita:

- Colocación de una rotonda en Eriste en el cruce de la urbanización Linsoles.
- Elementos que obliguen a reducir la velocidad en la travesía de Eriste. En particular en la zona de la piscina, donde se indica que se han producido tres accidentes mortales en los últimos 4 años.

Contestación a la alegación.

Respecto a la rotonda de la urbanización Linsoles indicar que en tramos ya acondicionados, no se prevé la modificación de los trazados, salvo en puntos que sean TCAs (Tramos de concentración de accidentes).

No obstante, y dada la particular configuración de los tramos de carretera citados, durante la redacción de los proyectos de trazado correspondientes, se tendrá en cuenta lo indicado y se atenderá, en lo pertinente, la alegación presentada.

Referente a la travesía de Eriste, se incorporarán los elementos de señalización y balizamiento necesarios para reducir, en todo lo que pueda afectar a la infraestructura, la peligrosidad del tramo.

8) Ayuntamiento de Benasque.

En referencia a la A-139 se solicita:

- Construcción de los dos antialudes previstos lo antes posible. Se indica que los más prioritarios son los siguientes y en el orden enunciado: Senarta 1, Rosec, Aigüespases, Senarta 2, Pubilla.
- Se construya la alternativa 1 y se incluyan gradualmente los cinco antialudes, a fin de evitar los cortes de carretera.

Contestación a la alegación.

Inicialmente se construirán los dos salvaaludes previstos, siendo posible la incorporación en el futuro de nuevas estructuras de este tipo.

9) Ayuntamiento de Naval.

En referencia a la A-138 se solicita:

- La realización de una intersección para incorporarse al municipio de Mipanas, en el pk 19+500. Se indica que se han producido accidentes con frecuencia en este punto.

Contestación a la alegación.

El acceso a Mipanas forma parte de un tramo ya acondicionado, por otro lado no está dentro de los tramos de concentración de accidentes (TCAs), por lo que no se ha previsto inicialmente actuación alguna en este punto. No obstante, dentro de las actuaciones a llevar a cabo en las carreteras acondicionadas, se mejorará la señalización y el balizamiento del tramo.

10) Ayuntamiento de Benabarre.

En referencia a la A-1606 se solicita:

- La carretera A-1606 debería de enlazar con la carretera N-123, antes de llegar al núcleo urbano de Benabarre, a través de una variante, aproximadamente en el punto kilométrico 35+600 de la referida nacional, enlazando la variante con la carretera A-1606 a través de una rotonda al Norte del Campo de Fútbol Municipal. (La alegación adjunta plano explicativo).
- En el tramo de la A-1606 hasta el enlace con la N-123 (desde el Campo de Fútbol Municipal a la señal de Stop) deberían colocarse bandas rugosas o pasos elevados que contribuyan a la reducción de la velocidad.

Contestación a la alegación.

La construcción de variantes no se contempla en el Plan Red. La intersección en la N-123 es titularidad de la Red de Carreteras del Estado.

En los tramos urbanos de las carreteras afectadas por el Plan Red se repondrán los pasos elevados existentes, no habiendo previsto la creación de nuevos.

Se mejorará la señalización y el balizamiento del tramo urbano.

11) Ayuntamiento de Ainsa-Sobrarbe.

En relación a la carretera A-138 se considera que se debería de prever el desdoblamiento en tres carriles de la carretera A-138, de Barbastro a Francia, en tres tramos ubicados entre las localidades de Abizanda y El Grado en base a la sinuosidad de la vía y al incremento de tráfico en especial por los camiones que pasan a Francia a través del Túnel de Bielsa.

Contestación a la alegación.

El análisis de tráfico de la A-138 y los criterios aplicados por la vigente instrucción de trazado indican que no es preciso la construcción de carriles adicionales para vehículos lentos.

12) D. José María Almuzara Tarroc y D. Carlos Almuzara Tarroc.

En relación a la carretera A-1606 a su paso por el término municipal de Benabarre se indica:

1. Se realiza una enumeración de accesos a la actual carretera y se indica que deben considerarse en el nuevo trazado, ya que en el anexo 11 del Estudio Informativo correspondiente no aparecen todos.
2. Se enumeran servicios que pudieran resultar afectados por la carretera, conducciones de agua y luz, vía de servicios, un embalse.
3. Se solicita el acondicionamiento de un acceso a un diseminado de Benabarre que parte del pk de intersección 2+250.
4. Una finca de su propiedad (aparece en el plano 7.2, no se indica polígono ni parcela) se vería afectada como zona de préstamo y vertedero. Se solicita que nos pongamos en contacto con ellos para tener más información de esta actuación y su compensación-valoración así como para poder buscar otra ubicación a esta actuación.
5. En el apartado de expropiaciones no se tiene en cuenta en los usos del suelo aquellos que contengan árboles frutales.

Contestación a la alegación.

1. En el proyecto de Trazado se estudiará con más detalle tanto el trazado definitivo de la carretera proyectada así como los accesos, caminos y otras afecciones que pudiesen verse influidas por la ejecución de esta.

2. Durante la fase de estudio informativo se han mantenido contactos con administraciones y organismos afectados al objeto de identificar la totalidad de servicios afectados, y proyectar la reposición más adecuada a cada caso. Estos contactos se mantendrán e intensificarán durante la fase de proyecto de trazado, actualmente en desarrollo.
3. El proyecto de trazado incluirá la reposiciones de accesos existentes, en condiciones adecuadas para la seguridad vial de conductores y usuarios de la vía.
4. Las actuaciones en posibles zonas de préstamos o vertederos se han propuesto en el Estudio Informativo para su aprobación por la autoridad ambiental y la declaración de Impacto ambiental. No será hasta la fase de proyecto de construcción cuando se determinen con exactitud las fincas que se utilizarán para estos fines, y será la empresa concesionaria del sector la que contacte con los afectados en su momento.
5. El Estudio Informativo recoge de manera somera una primera valoración de las afecciones que se puedan producir por la ejecución de la infraestructura diseñada. En el posterior Proyecto de Trazado se estudiará de una manera más exhaustiva los suelos y los vuelos de las propiedades afectadas.

13) Comisiones Obreras (CCOO).

Se plantean y desarrollan las siguientes alegaciones al Estudio de Viabilidad Económico-Financiero:

- La contratación del proyecto mediante "concesión de obra pública" no es adecuada al objeto del contrato.
- No ha quedado justificada la necesidad de recurrir al sistema de concesión de obra pública.
- Irreversibilidad práctica de la concesión y efectos económicos indeseados en el conjunto del sistema público.
- No se cumple lo dispuesto por la Ley en lo referente a que el contrato debe ser a "riesgo y ventura" del concesionario.
- En la actual situación de crisis la ejecución de la inversión en Carreteras utilizando la fórmula propuesta tendrá un efecto reactivador de la economía mucho menor que otro tipo de fórmulas.
- Se realiza una cesión de potestades públicas que no corresponde ejercer al personal de empresas privadas y se dificulta la coordinación de recursos.
- El estudio de viabilidad queda sin valor al no haberse cumplido el trámite de información pública; importantes errores en las hipótesis de las que parte y resultados cuestionables.
- El informe no entra a valorar otras opciones de financiación que pueden ser más económicas y eficientes.

Por todo lo anteriormente expuesto, se derivan las siguientes conclusiones:

- El estudio de viabilidad económico-financiera encargado por el Gobierno de Aragón postula la contratación del mantenimiento y conservación de este sector

de la red estructurante de carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón a través de un contrato de concesión de obra pública. Esta fórmula no es jurídicamente apropiada, pues no se ajusta al objeto del contrato. Se promueve exclusivamente para tratar de encubrir el importante déficit ocasionado por esta operación.

- Lo anterior es además innecesario, pues existen otras formas más económicas y eficientes para abordar la satisfacción de las necesidades previstas dentro de los márgenes de endeudamiento permitidos por el artículo 7.5 de la Ley de Estabilidad Presupuestaria, de ejecución más rápida, que el estudio ni siquiera entra a valorar.
- En ningún caso se han entrado a analizar y valorar los numerosos efectos negativos que este proyecto pudiera tener en los trabajadores del Gobierno de Aragón que en este momento realizan las funciones que son objeto principal del contrato, en el empleo en el sector, en la competitividad empresarial, en la capacidad futura de la hacienda pública autonómica para abordar otras necesidades, o los riesgos inherentes a una gestión que pudiera ser defectuosa y no responder a las expectativas propuestas por la Administración.
- El informe plantea la cesión a las empresas de potestades públicas cuyo ejercicio directo o indirecto la Ley reserva a funcionarios públicos y sustituye el actual sistema de gestión de emergencias y de vialidad invernal vigente en nuestra red principal autonómica, de probada eficacia, por otro de gestión privada de inciertos resultados.
- De los datos del estudio se deduce que no hay una efectiva transferencia de riesgo a la empresa concesionaria y que se produce un encarecimiento artificioso del coste del proyecto, lo cual supone un enriquecimiento indebido de las empresas en perjuicio de los ciudadanos que sufragar con sus impuestos los ingresos de la Administración.
- El estudio no demuestra la viabilidad del proyecto por las graves deficiencias anteriormente expuestas.

Por todo ello, la Unión Sindical de CCOO de Aragón solicita la retirada del proyecto con las características que actualmente tiene y la puesta en marcha de un nuevo proyecto en el que se tengan en cuenta estas alegaciones y el mayor beneficio para los ciudadanos en general, para los trabajadores del sector y para la Administración concedente.

Contestación a la alegación.

1.-La contratación del proyecto mediante "concesión de obra pública" y su adecuación con el objeto del contrato.

La primera de las alegaciones formuladas por CCOO cuestiona la adecuación de la modalidad de contratación del proyecto mediante un contrato de concesión de obra pública, sugiriendo que sería más apropiada la figura del "contrato de gestión de servicios públicos", o bien el contrato de obras, haciéndose cargo la propia Administración del mantenimiento.

Se esgrimen para dicha posición, básicamente, cuatro argumentos distintos:

i) El primero apunta a que lisa y llanamente "no hay obra", por lo que no cabría la aplicación de este tipo contractual.

ii) El segundo apunta a que el estudio de viabilidad habla del contrato de concesión, para el mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1.

iii) El tercero es, que poco más de la mitad de los kilómetros de carreteras a incluirse en la concesión ya han sido acondicionados.

iv) El cuarto, que el coste de construcción sería de 72.024.653€, mientras que la anualidad a percibir durante todo el período de concesión, actualizada a 2008, sería de 186.161.913€.

Atendiendo la argumentación esgrimida, cabe en primer lugar, señalar que existe, seguramente, un error conceptual relativo al tipo contractual a utilizarse en la alegación presentada.

Pese a las abundantes referencias jurisprudenciales y citas de textos legales, la alegación omite referirse a la definición legal del contrato de concesión, que expresamente contempla la posibilidad de aplicar este tipo contractual para la contratación de la restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos.

Así, el artículo 7 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público (en adelante LCSP) dispone:

"Artículo 7. Contrato de concesión de obras públicas.

1. La concesión de obras públicas es un contrato que tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el artículo 6, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos, y en el que la contraprestación a favor de aquél consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio..."

Debe quedar claro que la referencia del citado art. 7, a las prestaciones a las que se refiere el art. 6 remite al objeto del contrato de obras. Dicho artículo, el art. 6 de la LCSP remite a su vez, al Anexo I de la propia Ley, que dispone los distintos tipos de prestaciones que pueden ser constitutivas del objeto del contrato de obras, y que éstas no se agotan en la "obra nueva".

En pocas palabras, por supuesto que sí hay "obras" incluidas en el objeto de este contrato. Las mismas tienen una enorme entidad (tanto en términos técnicos, como en valor económico) y responden a la definición que de "obras" hace la propia LCSP. Aclarado este extremo queda, realmente, poco más que explicar sobre este particular.

Sin perjuicio de lo dicho hasta aquí, y siguiendo con la explicación propuesta, debe quedar claro también, que el enfoque que compara los kilómetros de carreteras sobre los que se deberá actuar, con los que se someten a concesión, o el monto previsto de la obra en relación con la totalidad de los pagos a recibir en anualidades por el concesionario, es también erróneo.

En primer lugar, la argumentación relativa al número de kilómetros ya acondicionados carece de sustento. Las obras a realizar por el futuro concesionario no se convierten en "accesorias" por el sólo hecho de hacerse sobre un tramo (apenas) inferior que el que ya ha sido reacondicionado (en el que, por cierto, también se requieren algunas obras). Son el objeto principal del contrato, tanto por la relevancia insita de las mismas, como por su importancia económica; se trata de una prioridad para la Administración contar con infraestructuras en buenas condiciones, que a la vez vertebran el territorio de la Comunidad Autónoma y provean un adecuado nivel de seguridad.

Directamente vinculado a lo anterior, se encuentra la argumentación realizada en torno a que el coste de la construcción supone un 40% de la "tarifa percibida" (en términos correctos no debería hablarse de "tarifa percibida" sino de pagos presupuestarios). Si bien los números expresados en la alegación (y citados precedentemente) son cuestionables ya que se han extraído de forma poco rigurosa del Estudio de Viabilidad Económico-Financiera, puede sostenerse que aún tomándolos como referencia la aplicación del contrato de concesión es perfectamente coherente. Además, cabe señalar que se ha omitido incluir en el coste de construcción, la partida prevista para grandes reparaciones (de toda la infraestructura) que supera los 27 millones de euros¹.

Una vez más se debe insistir en que no se aprecia en toda su dimensión el negocio concesional, como una asociación entre el sector público y el sector privado, a desenvolverse en un dilatado periodo de tiempo. En él, se establecen una serie de relaciones negociales complejas de las que se derivan distintas obligaciones para cada una de las partes.

En estos esquemas, quien construye está vinculado al comportamiento de la infraestructura en el largo plazo con un precio máximo cerrado (salvo las excepciones previstas por la Ley y que se reflejarán de manera restrictiva), de forma tal que se le incentiva a una gestión de la misma (construcción + mantenimiento) desde un punto de vista integral, en cuanto al ciclo de vida del proyecto.

Esta es la esencia del "valor por dinero" que es la disciplina que analiza las posibilidades de generación de ahorros y certidumbre presupuestaria en el largo plazo, que obvian los autores del informe (sin dar razones para ello).

Esta verdad tan evidente, parece escapar al análisis de la alegación que se limita a comparar la suma de anualidades previstas a lo largo de la concesión, con el presupuesto de ejecución de las obras. ¿Acaso la inversión en el mantenimiento y la explotación de la obra será superior al mentado 40%? Evidentemente, no. Es más, si se toman como ejemplo contratos de concesión de obras nuevas, en los que ninguna duda podría caber sobre la procedencia del contrato de concesión de obra pública, se verificará una relación similar entre el presupuesto de obra, y la suma de las anualidades previstas.

¹ Se menciona esta omisión, sólo a modo de ejemplo, ya que tampoco se consideran los costos de constitución, licencias y autorizaciones, y otros gastos que abultarían esta cifra acercándola al 50% de todos los pagos presupuestarios previstos.

Por último, en relación con la mención que el estudio de viabilidad hace al contrato de concesión, para el *mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1*, muy poco o nada cabe apuntar al respecto. Los cuestionamientos al propio estudio de viabilidad se tratarán oportunamente, sin embargo, basta aquí con señalar que la desafortunada terminología del estudio de viabilidad económico financiera (que debió referirse a la *mejora*, mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1) no es determinante para la selección del tipo contractual.

En pocas palabras, el estudio de viabilidad contempla todas las prestaciones del contrato (incluyendo la construcción), y no resulta razonable pretender que la referencia citada al *mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1*, tenga un efecto determinante en el tipo contractual aplicable, sin siquiera atender al contenido del mismo (más que suficiente para la aplicación del contrato de concesión de obra pública).

En otra línea de razonamiento, resultan atendibles algunas de las consideraciones que se vierten en la primera alegación, si bien no directamente vinculadas a la tipología contractual, sí relacionadas con ella. Así, cabe tener en cuenta la argumentación vinculada al reflejo del proyecto en la contabilidad pública; nadie niega ni negará que se estén comprometiendo recursos a largo plazo, y que los mismos tengan un reflejo en gasto (corriente).

Ahora bien, el hecho de que se opte por una estructura que, dadas sus características, tiene un reflejo en las cuentas públicas que se considera más "deseable" ni convierte en ilegítima la iniciativa, ni entra en contradicción con ninguno de los principios de la contratación pública.

Simplemente se recurre a la financiación y gestión privada (que no titularidad privada, ya que la Administración seguirá siendo titular de la infraestructura), pretendiendo obtener el valor agregado que el sector privado puede aportar (eficiencia), y la consecuente calificación de la financiación ajustada a la realidad, es decir, fuera de los balances de la Administración.

Finalmente, cabe atender a las referencias incluidas en la alegación, en relación con el contrato de gestión de servicios públicos, y los artículos 117.2 y 255.1 de la LCSP.

Aquí, existe una aclaración, que CCOO brinda la oportunidad a esta Administración para formular nuevamente, ya que si bien se ha hecho en repetidas oportunidades, resulta tan relevante que conviene insistir en ella. Esto es: que sí existe transferencia de riesgo en los contratos proyectados (se volverá sobre esta cuestión en los siguientes apartados, a fin de respetar el orden de la exposición de las alegaciones). En particular, es intención de la Administración transferir el riesgo de diseño (entre otros, evidentemente) al futuro concesionario.

Si bien se pondrán proyectos (con cierto grado de desarrollo, a fin de acelerar el inicio de la construcción) a disposición de los futuros "socios" privados, éstos vendrán obligados a hacer suyos dichos proyectos, y a mejorarlos en todo aquello que resulte preceptivo (técnica o reglamentariamente). Consecuentemente con ello, quien resulte concesionario, asumirá en relación con el proyecto de construcción, todo el riesgo propio de quien lo haya redactado.

2.-La falta de justificación del recurso al contrato de concesión de obra pública.

El recurso al contrato de concesión de obra pública se encuentra amplia y debidamente justificado. A los fines de reacondicionar la totalidad de la red mallada aragonesa, sin discriminar unos ciudadanos respecto de otros y con pleno respeto a la solidaridad que de existir entre las distintas regiones del territorio aragonés, hace falta una inversión mayor a la que los presupuestos de esta Comunidad Autónoma pueden aportar para estos fines.

Es por este motivo, sumado a la eficiencia que su involucración puede aportar, que se ha optado por el recurso a la financiación y gestión privada (lo que, se insiste, no implica titularidad privada).

En síntesis, el esfuerzo presupuestario para adecuar la red total autonómica aragonesa, según las previsiones del vigente Plan de Carreteras, hasta el año 2013 (último año de vigencia del Plan) sería de 100 millones de euros anuales.

Por otra parte, el presupuesto de inversión del que dispone el departamento de obras públicas, a través de la dirección de carreteras es, aproximadamente, de 58 millones de euros durante el año 2008.

Ante la imposibilidad de acometer el problema según los esquemas presupuestarios clásicos, se ha considerado el abordar el problema según las posibilidades que ofrece el contrato de concesión de obra pública, y así se ha hecho público en repetidas oportunidades, como bien se señala en las alegaciones de CCOO.

Es obvio, que en el caso de contratación convencional, y de querer realizar estas obras en el mismo tiempo que se ha previsto en el esquema, solo hubiera cabido apelar a deuda, con lo que no habría proyecto, al menos no con la amplitud y calidad que se demanda por la sociedad.

Pero, además de lo expuesto, conviene tener claro que el argumento expresado, en relación con el carácter excepcional del régimen de concesión de obra pública y el análisis comparativo de técnicas de contratación, no es del todo exacto.

Es verdad, por supuesto, que las Administraciones públicas sólo pueden celebrar los contratos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. Evidentemente, el objeto y el contenido de dichos contratos, deberán ser idóneos, en relación con dichos fines institucionales.

No se comparte, sin embargo, que la LCSP imponga tal carácter (el de excepcional) al contrato de concesión, simplemente se le aplican principios básicos de la contratación administrativa (en realidad, del Derecho Administrativo), siendo uno de ellos el de la necesidad de motivación.

Dadas sus características, dicha motivación tiene requisitos que no son aplicables a otros contratos (como el análisis de los riesgos operativos y tecnológicos de la operación, o el sistema de financiación), además de los que se aplica, por ejemplo, al común de las obras públicas, como la evaluación de impacto ambiental, cuanto se verifican determinados extremos, o la finalidad y justificación de las obras.

Pero ello no debe confundirse con el análisis de costo/beneficio, que la LCSP sí impone, para el contrato de colaboración entre el sector público y el sector privado. Debe tenerse en cuenta además, que tal y como se explicará más adelante, en este caso las actuaciones preparatorias para el contrato, se han hecho de acuerdo con lo previsto en el inciso 6º del art. 112 de la LCSP, y por esta razón, se publica el Estudio de Viabilidad Económico Financiera que dicha previsión recoge (y al que se suma el Anteproyecto contenido en el Estudio Informativo, también sometido a información pública).

Tal vez sería deseable que se exigiese este análisis de costo/beneficio para todos los contratos (i.e. concesión de obra pública, de gestión de servicios públicos) de la Administración, como lo es en otros países². De hecho, existe a nivel internacional una metodología altamente contrastada para analizar esta comparativa, en cuanto a eficiencia presupuestaria esperada en relación a la decisión de optar por una APP en lugar de una contratación convencional: el análisis de Valor por Dinero (Value for Money). Dicho análisis incluye una fase adicional en los cálculos, consistente en el ajuste en los pagos / costes de la administración en el caso de contratación convencional, como "impacto probable de sobrecostes", en base a experiencia precedente.

De manera recurrente, las desviaciones presupuestarias de los contratos "tradicionales" superan a los extra costes financieros de la Asociación Público Privada (categoría que incluye al contrato de concesión, entre otros). Es en ese momento cuando se produce el "valor por dinero", como ahorro neto probable por parte de la Administración, por seleccionar el APP, en el que "se acepta" pagar algo más de manera cierta, a cambio de eliminar la exposición completa a los sobre costes que conlleva una contratación convencional.

Es cierto que este análisis no se ha explicitado, como también es cierto que aún de ser prescriptivo (que no lo es), la verificación de la ausencia de recursos para acometer las actuaciones que integran en Proyecto RED, hubiera bastado cumplir con dicho requisito, por lo que aún cuando la Ley no lo exige, debería tenerse por cumplido.

3.-La supuesta irreversibilidad práctica de la concesión y los posibles efectos económicos indeseados para el conjunto del sistema público.

En primer lugar cabe señalar que la "desconfianza" del alegante, no parece motivo suficiente para desistir de un proyecto, pero resulta atendible en el sentido de regular, oportunamente en el pliego, las obligaciones del concesionario de manera adecuada, para evitar que el servicio prestado sea de calidad inferior a la esperada. En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que se trata de sistemas de larga tradición en nuestro país, al que han recurrido Administraciones de todos los niveles (Central, Autonómico y Local) y en el que la Dirección General de Carreteras de Aragón tiene ya experiencias que considera satisfactorias.

Entrado específicamente en la cuestión planteada sobre a la supuesta "irreversibilidad" del esquema concesional, no se comparte por parte de esta

² Como por ejemplo en el Reino Unido, en México o en EEUU.

Administración, el razonamiento explicitado. ¿Acaso un contratista de "obra" (o el gestor de un servicio público) se encuentra exento de la posibilidad de declararse en quiebra, o de proporcionar un servicio deficiente?

Sí se reconoce, evidentemente, que siempre existirá la obligación de cumplir el contrato (en este sentido, sería irreversible), y siempre cabrá la posibilidad de que el mismo, por la razón que sea, entre en crisis. Ahora bien, como todo otro contrato de la Administración, podrá resolverse en caso de incumplimiento, siendo relevante sobre este aspecto que además del régimen legal, el contrato será explícito y detallado en cuanto a los efectos de dicha resolución, evitando así, posibles efectos negativos para el sistema público.

En la misma línea de razonamiento, y estimándose legítima la preocupación de CCOO por la calidad del servicio a recibir por los ciudadanos (preocupación también, de esta Administración) seguramente se compartirá la valoración positiva que se hace desde la Administración del mecanismo de pagos previsto, en el que la calidad del servicio tiene una incidencia preponderante.

Sobre esta cuestión es preciso señalar que en esta fase de la estructuración, se considera la posibilidad de establecer "ventanas" para la resolución del contrato en determinados años, que funcionen por un precio ofertado *ab initio* (es decir, sometido a la libre competencia) y de manera automática, justamente para facilitar la resolución del contrato en caso de considerarlo conveniente —y por un precio que, estando sometido a competencia, debería resultar menos oneroso para las arcas públicas que un rescate tradicional de la concesión—.

Hay una gran preocupación a lo largo de todo el documento en relación con incumplimientos en este tipo de esquemas. Pues, la Administración entiende que ello es debido precisamente a la existencia de esa "flexibilidad" que supuestamente se echará en falta en el caso de acometer la administración este proyecto bajo esta modalidad de contratación.

Precisamente, una de las ventajas o de las bondades de la concesión es el compromiso adquirido por un contrato a largo plazo con una infraestructura determinada, con la reserva de esos recursos para posibilitar que el inversor / gestor privado disponga del recurso necesario para construir y posteriormente mantener en condiciones óptimas la infraestructura.

Es decir, certidumbre presupuestaria para el gasto en una parcela de las obligaciones públicas, la seguridad y calidad en su red de carreteras, y un menor reflejo en la deuda pública. ¿Quién puede decir que eso es malo? Y además, dicha decisión, que efectivamente compromete un recurso presupuestario a futuro, se hace sin impactar en la deuda pública (aunque solo fuese desde un punto de vista meramente formal, que no lo es), con lo cual la capacidad de endeudamiento queda intacta, lo cual no deja de ser otra forma de flexibilidad presupuestaria.

Para obtener la máxima garantía posible de que esas eficiencias se realicen de manera efectiva, la DGA, pretende realizar un diseño contractual con las siguientes consignas fundamentales:

- Preservar la eficiencia del esquema en la búsqueda de la obtención de la máxima calidad y seguridad del servicio, con el mínimo impacto posible en el presupuesto
- Mantener un grado máximo de control por parte de la Administración, en relación a las obligaciones que se establezcan, y al cumplimiento efectivo de los estándares de contrato que se definan, bajo un sistema que habilite a la Administración a pagar de manera ajustada al cumplimiento de tales obligaciones y niveles de prestación
- Retener un importante grado de flexibilidad en relación al derecho, sino al deber de la Administración de tener la capacidad de intervenir de manera directa si fuese necesario, pero sobre todo, evitar que la intervención de la concesión o del proyecto no sea necesaria
- Evitar que la infraestructura consolide en el presupuesto
- Facilitar la posibilidad de que las empresas locales tomen parte en estos proyectos (con el consecuente desarrollo de la zona y la creación de empleo), siempre respetando los principios de publicidad y concurrencia.

4.-El principio de "riesgo y ventura".

A los fines de proporcionar una respuesta clarificadora a las alegaciones vertidas sobre este extremo, resulta necesario distinguir la noción de riesgo y ventura como requisito esencial para este tipo de contratos, de la asignación al socio privado del riesgo de construcción, demanda y/o disponibilidad.

Dichas nociones se confunden en la exposición del alegante, lo que genera una equivocada percepción sobre la estructuración del contrato como carente de riesgo.

La preocupación expresada sobre esta cuestión en las alegaciones de CCOO resulta atendible, sin duda, y será tomada en cuenta a la hora de estructurar correctamente los pliegos de la concesión, pero se adelanta aquí que el esquema previsto cumplirá con el principio de asignación del riesgo y ventura del contrato al socio privado.

Evidentemente, la esencia de la concesión radica en depositar sobre el concesionario la aleatoriedad (el *a/ea*) de la construcción y explotación, la cual se hace a su riesgo y ventura.

Por un lado, si la gestión en cualquiera de sus fases es deficitaria, las consecuencias negativas recaerán exclusivamente sobre el concesionario. Aquí está además, con toda claridad, la respuesta a, quien sería responsable frente a terceros por los daños causados a terceros en virtud del mal estado de la carretera (como, en términos generales, cualquier otro quebranto que no sea consecuencia de actos de la propia Administración o de fuerza mayor).

Por otro lado, si la gestión es exitosa, las consecuencias positivas redundarían igualmente sobre el concesionario, pero de forma limitada, ya

que se contemplará la posibilidad de introducir en los Pliegos un límite a los pagos presupuestarios posibles.

Evidentemente, este principio, no es absoluto y por ello el Gobierno de Aragón lleva tiempo estructurando el proyecto, y diseñando un reparto de riesgo que sea a la vez realista, y respetuoso tanto de la LCSP como de los criterios establecidos en el SEC 95.

Las alegaciones presentadas por el alegante, sin embargo, no aprecian la diferencia entre que un proyecto se estructure de manera sólida desde el punto de vista económico-financiero y que el mismo se encuentre vacío de riesgo.

Es cierto que una concesión podría no asignar al socio privado el riesgo del negocio, pero ello sólo sucedería en el caso en que un proyecto no se haya estructurado correctamente desde el punto de vista técnico (jurídica y financieramente hablando). Pero no cabe semejante aseveración, por el hecho de que la estructura del proyecto se presente como sólida desde el punto de vista del análisis de sensibilidades. La Tasa Interna de Retorno prevista para el concesionario en el estudio de viabilidad, es un dato de partida, y estará sometida a la libre competencia de los licitadores, de quienes cabe esperar ofertas a la baja.

El contrato de concesión será siempre, a riesgo y ventura del concesionario y no parece razonable argumentar que. i) no hay traspaso del riesgo de construcción, ii) que no se asignará al socio privado el riesgo de disponibilidad, o iii) que el riesgo de diseño está retenido por la administración, sin hacer un análisis exhaustivo de los Pliegos que se publicarán oportunamente, y que es de donde surgirá la estructuración de riesgos del proyecto.

Sin perjuicio de ello, se adelanta que ninguna de las tres aseveraciones contenidas en las alegaciones es correcta, de hecho: i) se transferirá el riesgo de construcción (y aún cuando los pliegos no lo hicieran, lo hace la propia ley), ii) se transferirá el riesgo de disponibilidad, tanto que muy posiblemente será la base para el mecanismo de pagos y iii) se transferirá expresamente el riesgo de diseño en la documentación contractual.

Además, se confunde el principio de riesgo y ventura con la correcta estructuración financiera del proyecto. Llevado al extremo, el argumento del alegante, obligaría a estructurar el proyecto de forma tal que esté condenado al quebranto ante la menor variación de las hipótesis tenidas en cuenta. Como puede observarse, no sólo es ilógico, sino que sería irresponsable por parte de la Administración, plantear un negocio a largo plazo cuya fragilidad financiera fuera tal, que ante la menor desviación el mismo entrara en pérdidas. Aquí sí, se verían los efectos económicos indeseables a los que se hacía referencia en el apartado anterior.

Incluso, se vuelve a confundir la noción de riesgo y ventura, con la correcta asignación del riesgo de disponibilidad.

No es ésta la oportunidad para explicar en detalle la letra de la Decisión de Eurostat 18/2004, de 11 de febrero, pero sí cabe explicar que, de la misma, se hace una errónea extrapolación de lo que realmente requiere Eurostat. Errónea por incompleta, ya que la misma exige, primero, el traspaso de la mayoría del riesgo de construcción, y luego, el traspaso de la mayoría del riesgo de disponibilidad y/o del riesgo de demanda. Pero

además, errónea porque se vincula el riesgo de disponibilidad con el riesgo relativo al sobre coste de construcción.

Para mayor claridad, es preciso explicar que el concesionario deberá hacer suyo el proyecto de construcción, por lo que asumirá el riesgo de diseño del proyecto. Por supuesto, asumirá además, el riesgo de construcción del mismo. A ello se suma que mediante el mecanismo de pago diseñado, le será transferido también el riesgo de demanda, y sobre todo, como se explicará más adelante el de disponibilidad.

El presentante de las alegaciones sostiene que "...el efecto de las posibles penalizaciones que se impusieran por un servicio defectuoso tendrían, en el mejor de los casos, un efecto "cosmético"...", sin tener en cuenta que la calidad del servicio será la principal variable a la hora de calcular los pagos a realizar por parte de la Administración.

En efecto, la retribución al futuro concesionario se está estructurando considerando un pago en el que el factor "demanda" (peaje en sombra) tendría un peso relativo menor en relación con los pagos totales, mientras que los pagos en función de la calidad y disponibilidad (pagos por disponibilidad) mayor importancia. Por supuesto, estos "pagos por disponibilidad" serán totalmente contingentes, ya que tal y como exige Eurostat, las reducciones de dichos pagos por un servicio de calidad inferior al estipulado serán automáticas y significativas. Este mecanismo es el que impera actualmente como mejor práctica a nivel internacional.

5.-El posible efecto reactivador de la economía de fórmulas distintas a la seleccionada.

En este apartado, las alegaciones discurren a lo largo de cuatro líneas argumentales, que pueden resumirse en que:

- La actual situación económica exige la adopción de medidas contracíclicas consistentes en la realización de grandes inversiones que posibiliten la creación de riqueza y por ende la creación de empleo.
- La gestión directa permitiría destinar los recursos que se destinan a la concesión en las próximas anualidades, a otros fines, que se consideran más beneficiosos socialmente por CCOO.
- La fecha prevista de inicio de las obras, y por lo tanto de la inversión en construcción es a mediados de 2010, mientras que la contratación directa permitiría que las obras comiencen antes.
- El número de empresas aragonesas con la clasificación exigible es escasa.

Puede observarse que los dos argumentos citados en primer lugar, tienen que ver con la perspectiva y prioridades políticas de CCOO. Sin embargo, la discusión en términos puramente ideológicos queda superada por el incuestionable hecho de que el Proyecto que nos ocupa es, desde cualquier punto de vista, una gran inversión que posibilita la creación de riqueza y de empleo.

En efecto, la sectorización de la red mallada de carreteras autonómicas, y la concesión para la realización simultánea de obras en cada uno de los

sectores, además de su operación y mantenimiento, constituye un gran esfuerzo tanto presupuestario, como del sector privado, que indudablemente tendrá efectos económicos positivos en la región.

La posible aplicación de los recursos que se comprometen en la concesión para otros fines sociales, cae en el mismo prejuicio que se explicaba en apartados anteriores. En primer lugar, se vuelve a insistir en la eficiencia que generan estos esquemas. Se trata de contar con infraestructuras de calidad, construidas pensando en el "ciclo de vida" del proyecto, y no de hacer un gasto hoy que, por su aplicación cortoplacista, requiera de esfuerzos presupuestarios incrementados en el futuro, y ello sólo para obtener como resultado una infraestructura de menor calidad.

En relación con la fecha de inicio de la construcción, lo primero que debe tenerse en cuenta, es que no parece razonable, por una diferencia que -según las propias alegaciones- sería de pocos meses (ya que estima que mediante contratación directa, se comenzarían las obras a finales de 2009, en lugar de, como se prevé aquí, a mediados de 2010), se termine por desistir de acometer todos los proyectos necesarios, y se reduzcan las actuaciones a lo que presupuestariamente resultaría factible.

En síntesis, siguiendo la propuesta de CCOO sobre este particular, con el fin de adelantar las inversiones unos pocos meses, habría que disminuir las inversiones a realizar significativamente, con la consecuente reducción en la riqueza y el empleo que el proyecto sería susceptible de generar.

Además de lo expuesto, y teniendo en cuenta lo dicho por CCOO en alegaciones anteriores, se insiste en que los contratos de tipo APP más puros suelen ser más largos de licitar, pues lo habitual en ellos es trasladar las obligaciones de diseño por entero al oferente. Sin embargo, en nuestro caso esto no va a ser así, si no al contrario: para ello, la Administración facilitará un proyecto con el mismo grado de desarrollo que el que resulta habitual en otras contrataciones.

Por otra parte, debe abandonarse el prejuicio que afirma que los proyectos con participación privada adolecen de mayores retrasos que la contratación convencional. De hecho, las contrataciones convencionales recurrentemente se retrasan y en especial sufren cuantiosos sobre costes, lo que no sólo generaría ineficiencias, sino que a largo plazo terminará por comprometer mayores recursos públicos que los que CCOO estima.

En todo caso, se tendrá en cuenta la alegación sobre la fecha de inicio de la concesión, ya que resulta evidente la atención que se debe prestar al riesgo de retrasos, que se regulará de la manera más efectiva posible, pues la propia experiencia de esta administración y de otras ayuda a mejorar estos esquemas.

Finalmente, la cuestión planteada en relación con la clasificación, debe tenerse en cuenta que el contrato de concesión de obra pública (a diferencia del contrato de obras que se propone) no necesariamente deberá exigir clasificación. De hecho, no encontrándose aprobados los pliegos para este contrato, no se está en condiciones de contestar si se exigirá o no y en qué condiciones, por lo que la preocupación -legítima, evidentemente- de CCOO, no resulta oportuna.

Sí puede adelantarse, en todo caso, que dada la complejidad y cuantía de los proyectos, es esperable que sean pocas las empresas que puedan

enfrentarlos con sus propios recursos, y que aún aquellas que puedan hacerlo, terminen por apreciar el valor agregado que están en condiciones de aportar las empresas de la región, y procuren su participación en el proyecto.

Se trata de la práctica habitual y natural, por lo que se tendrá en cuenta a la hora de diseñar los contratos, protegiendo adecuadamente los derechos de los sub-contratistas.

Se aclara, en todo caso, que la diputación General de Aragón no tiene ninguna intención de violar los principios de publicidad y concurrencia (garantías de la libre competencia) que surgen tanto del Derecho de la Unión Europea como de la propia legislación española. Los proyectos se plantean de forma tal que los promotores privados concurren en igualdad de condiciones, tal y como se ha explicado en los párrafos anteriores, sin embargo, sí se espera que participen a las empresas locales, por los beneficios que éstas están en condiciones de aportar (tanto en know how - respecto de la gestión diaria- y conocimiento de la red, como en recursos).

6.-La presunta cesión de potestades públicas y la coordinación.

La alegación sobre este particular habla de la cesión de potestades públicas y labores eminentemente administrativas, pero sólo menciona una de ellas (la asistencia de la inspección).

Se formula esta aclaración, porque se trata ésta, de una cuestión de gran importancia para la Administración, que valora en su justa medida la importancia de que las potestades públicas sean ejercidas correctamente por quienes tienen la responsabilidad de hacerlo, y no pretende desentenderse de sus obligaciones en cuanto a la coordinación, supervisión y control.

Antes de explicar en detalle la cuestión relativa a las asistencias técnicas (ya que es cierto que se prevé su contratación, y que además probablemente sea más de una) debe señalarse que no se delegan en el sector privado actividades relacionadas con la potestad sancionadora, ni ninguna otra función de exclusiva competencia de los funcionarios públicos.

Distinto es que actividades que pueden ser realizadas tanto por el cuerpo de funcionarios de la comunidad autónoma, como por prestadores de servicios privados se le asignen a éstos últimos, para permitir a los primeros un desempeño más eficiente en sus responsabilidades de coordinación, dirección o inspección según sea el caso.

Las asistencias que se estiman necesarias, no tienen por objeto reemplazar con un prestador de servicios privado el trabajo de los funcionarios de la Comunidad, sino por el contrario, facilitarlo y apoyarlo allí donde resulte necesario.

El efecto de ello, es de esperar, será todo lo contrario a lo que estima la alegación vertida: permitir al personal funcionario de la Administración de la Comunidad Autónoma, concentrar sus esfuerzos en las tareas eminentemente administrativas y en la coordinación de los recursos disponibles.

La necesidad de coordinación es una cuestión que será expresamente tratada en los pliegos (como se señaló antes alegaciones del mismo tenor

formuladas en anteriores fases del procedimiento administrativo), y para la que se contará con recursos internos que velen por la gestión más eficiente de las respuestas a cuestiones como respuesta a emergencias y viabilidad invernal.

El hecho de que existan distintos contratistas no impide en absoluto la existencia de una coordinación efectiva, siempre que esta, como así se va a hacer, esté prevista y protegida o incentivada en los contratos, que -no se debe olvidar- responderán a un estándar con los mismos niveles de exigencia a asumir por los respectivos adjudicatarios.

Como en todo proceso de gestión indirecta, la mayor parte de los medios los aportan los gestores privados, lo cual no implica la inexistencia (el refuerzo más bien) de medios adecuados para control y vigilancia de la buena gestión de los contratos (mediante una oficina de control y seguimiento), y la posibilidad de intervención directa cuando esta se requiera.

En particular, al hablar del poco sentido de dejar en manos privadas cuestiones críticas como emergencias o viabilidad invernal, se ignora que la gestión indirecta no supone ausencia de titularidad por parte de la Administración, pero que en este caso lo es más en forma de control.

El mecanismo de pagos a los inversores/gestores privados protegerá y primará en todo momento la existencia y disponibilidad de medios suficientes (que deberán ser los comprometidos en oferta) y los tiempos de respuesta, cuyo incumplimiento dará lugar a muy severas penalizaciones, sin perjuicio de las herramientas de intervención / solución que se reservará la Administración por contrato, entre las que está, además de la intervención directa, la flexibilidad de requerir a otro operador responsable de otro sector, en caso de ser más eficaz, el hacerse cargo de tales situaciones. En realidad, la DGA tendrá a su disposición 8 operativos.

Finalmente, en relación a la descapitalización de medios para gestión directa, la DGA no va a dejar de tener medios propios para gestión directa de las carreteras, pues no toda la red está o estará gestionada de manera indirecta (que no "privatizada"). Dichos medios (como se señalaba anteriormente, incrementados) podrán dar respuesta directa (intervención) a situaciones de emergencia, si se considera necesario.

Pero como se ha explicado antes, precisamente todo el esquema contractual en relación a obligaciones y pagos, se va a diseñar para controlar con antelación (ex - ante) la disponibilidad de medios sobrados para dar las respuestas requeridas a cada situación. A ello se debe sumar la flexibilidad a reservarse la Administración, de dar respuesta por sus propios medios o a través de terceros distintos al gestor, si se considera necesario, y a cargo de este (en este tipo de esquemas APP, adecuadamente estructurados en países de nuestro entorno, se establece siempre la posibilidad de intervención o contratación a un tercero, con repercusión del coste incurrido al concesionario).

7.-El trámite de información pública y el estudio de viabilidad económico financiera.

El trámite de información pública se ha cumplido correctamente. El error en que incurre la alegación de CCOO tiene su origen, a juicio de esta Administración, en un análisis deficiente de la documentación puesta a disposición de la ciudadanía y de las previsiones del art. 112 de la LCSP, especialmente de su inciso sexto.

El estudio de viabilidad económico financiera es eso, el estudio destinado a evaluar la factibilidad del proyecto y las necesidades de apoyo público requeridas según las prioridades definidas. En cumplimiento con lo dispuesto por el apartado 6, del art. 112 de la LCSP, además del Estudio de Viabilidad Económico Financiera, se ha sometido a información pública el Anteproyecto, que estaba a disposición de la ciudadanía, en el Estudio Informativo.

No se "escamotea" información, se cumple tanto en el fondo como en la forma, con las actuaciones preparatorias previstas en la LCSP para este tipo de contratos.

En todo caso, precisiones como la cuenta de explotación provisional, el balance de situación provisional, las cuentas de servicio de la deuda o el plan de amortizaciones que podrían resultar valiosas en términos estéticos para el estudio de viabilidad (sobre todo, si el mismo tuviera por objeto un análisis desde el punto de vista de un inversor privado y no, como es el caso, el punto de vista de la Administración), no se publican simplemente porque no son el objeto del estudio de viabilidad previsto en la LCSP.

Distinto sería si hubiera fundamento en la alegación respecto de la incorrección técnica del propio estudio de viabilidad, lo que no sucede.

Es curioso que en un contexto de crisis económica, y teniendo en cuenta la volatilidad de las distintas variables financieras, por un lado se cuestionen como demasiado conservadoras las hipótesis inflacionarias (previsión que, debe tenerse en cuenta, se hace a muy largo plazo) con base en la coyuntura actual, pero se ignora la coyuntura actual a la hora de considerar el RCSD, o los márgenes, cuando éstos deberían ser incluso mayores por la coyuntura que atraviesa el sector financiero en la actualidad.

8.-La posible existencia de otras opciones de financiación que serían más económicas y eficientes.

La comparación en cuanto a costes para la Administración, entre el esquema en desarrollo y una contratación convencional contenida en las alegaciones, es completamente errónea desde el punto de vista metodológico.

Sin duda alguna, el esquema APP (como lo es, por ejemplo, el sistema concesional) conlleva un extra-coste financiero, pues por definición la financiación privada es más cara, ya que conlleva un precio por el riesgo asumido por el inversor, e indirectamente por sus bancos. Pero el pago de ese precio representa el pago de una prima por transferencia de riesgos.

En una APP diseñada de manera adecuada, se transfiere un elevado nivel de riesgo en cuanto al coste que en el futuro tenga el mantenimiento en largo plazo de la infraestructura, así como un elevado riesgo en cuanto a posibles desviaciones de coste de las obras iniciales. De hecho, como se

mencionaba en párrafos anteriores, la metodología por la que se llega a la errónea conclusión que alude a un supuesto ahorro –mediante la contratación directa- de 11 millones de euros por proyecto es equivocada (ello, independientemente de la restricción presupuestaria explicada en el apartado 2, del presente documento).

El análisis desarrollado por CCOO, no tiene en consideración el valor de dicho riesgo, como impacto probable en las cuentas de la Administración en el caso de contratación convencional, caso en el cual:

- Las obras se contratan por contratos convencionales de obra, que la experiencia demuestra que sistemáticamente terminan por costar mucho más de lo presupuestado inicialmente por el contratista, en virtud de los famosos modificados, herramienta que deja de estar al alcance de los contratistas en un contrato APP de tipo concesional.
- Por otra parte, las obras de mantenimiento y renovaciones, quedan completamente abiertas en cuanto a precio, exponiendo a la Administración a una incertidumbre presupuestaria que es el peor enemigo de la planificación de gasto público, mientras que en una APP, queda desde inicio definido todo pago máximo a realizar por la administración (no sujeto a variaciones por motivos de desviaciones futuras de los costes).

En síntesis, no se comparte que la alternativa propuesta por CCOO defiende de manera más económica y eficaz los intereses de la Comunidad Autónoma o de sus ciudadanos.

Consideraciones finales

- El esquema de concesión de obra pública es perfectamente compatible con el negocio propuesto (basta una superficial lectura del art. 7 de la LCSP, del que surge con toda claridad que no es necesario que se trate de una obra nueva, si la "obra" es el objeto principal de la concesión).
- Es verdad que conlleva un extra-coste financiero, pues por definición la financiación privada es más cara, ya que conlleva un precio por el riesgo asumido por el inversor, e indirectamente por sus bancos. Pero el pago de ese precio representa el pago de una prima por transferencia de riesgo, y además se generan eficiencias que lo compensan con creces.
- La contratación en esquema concesional tendrá impacto en las cuentas públicas. Pero lo tendrá en un esquema que se está diseñando para asegurar la eficiencia presupuestaria, y la mejor transferencia de riesgos y un control máximo de las obligaciones que se traspasen, sin perjuicio de que, se considere o no por algunos como una falacia contable (algo que no se comparte), no tendrá impacto en deuda según contabilidad pública, con lo que no afecta la capacidad de endeudamiento según los límites que actualmente establece el marco legal presupuestario.
- La comparación en cuanto a costes para la Administración entre el esquema en desarrollo y una contratación convencional, es completamente errónea desde el punto de vista metodológico, y no tiene en cuenta factores determinantes. Se ha explicado ya existe un

método contrastado a nivel internacional (el análisis de "Value for Money" o valor por dinero) para este comparativo, que tiene en cuenta el valor de la transferencia del riesgo y las eficiencias que se generan.

- La apelación al concepto privatización: en esencia es equivocada y evidencia una errónea apreciación del negocio concesional, que en absoluto implica menos presencia y control por parte de la Administración, sino todo lo contrario.
- Aparte de lo positivo de los compromisos presupuestarios por la certidumbre en cuanto a disponibilidad de gasto que generan, para una necesidad en particular, y de lo contradictorio de esta preocupación con las acusaciones de incumplimientos pasados de compromisos (si no comprometen recursos no se pueden hacer obras ni tampoco mantenerlas), "si la experiencia no es satisfactoria" se procedería al rescate o rescisión anticipada, en función de la definición de "no satisfactorio" que se aplique en el pliego (además de la posible incorporación de "ventanas" para ello en el contrato), y abonando el importe de las obras según su estado de amortización, y deduciendo daños y perjuicios. La desdotación de medios propios a la que se hace alusión, es igualmente equivocada, pues la gestión directa seguirá siendo una opción a emplear.
- La existencia de diversos contratistas no es óbice para que la coordinación sea efectiva, a regular expresamente en los pliegos, siendo esta una materia de gran preocupación por parte de la Administración, y existiendo medios y soluciones para su mejor garantía. Pues como hemos venido explicando, esto no es una desregulación, sino todo lo contrario, y la DGA ejercerá pleno control con medios propios más asistencias técnicas, si fuesen necesarias. Más aún, un esquema como este es el único que garantiza la existencia de recursos técnicos en tiempo y forma para responder a emergencias y requerimientos de mantenimiento invernal, pues la estructura de contratos permitirá garantizar a priori la disponibilidad de tales recursos y medios, mediante la debida fiscalización.

14) Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Se plantean y desarrollan las siguientes alegaciones al Estudio de Viabilidad Económico-Financiero:

- La contratación del proyecto mediante "concesión de obra pública" no es adecuada al objeto del contrato.
- No ha quedado justificada la necesidad de recurrir al sistema de concesión de obra pública.
- Irreversibilidad práctica de la concesión y efectos económicos indeseados en el conjunto del sistema público.
- No se cumple lo dispuesto por la Ley en lo referente a que el contrato debe ser a "riesgo y ventura" del concesionario.

- En la actual situación de crisis la ejecución de la inversión en Carreteras utilizando la fórmula propuesta tendrá un efecto reactivador de la economía mucho menor que otro tipo de fórmulas.
- Se realiza una cesión de potestades públicas que no corresponde ejercer al personal de empresas privadas y se dificulta la coordinación de recursos.
- El estudio de viabilidad queda sin valor al no haberse cumplido el trámite de información pública, importantes errores en las hipótesis de las que parte y resultados cuestionables.
- El informe no entra a valorar otras opciones de financiación que pueden ser más económicas y eficientes.

Por todo lo anteriormente expuesto, se derivan las siguientes conclusiones:

- El estudio de viabilidad económico-financiera encargado por el Gobierno de Aragón postula la contratación del mantenimiento y conservación de este sector de la red estructurante de carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón a través de un contrato de concesión de obra pública. Esta fórmula no es jurídicamente apropiada, pues no se ajusta al objeto del contrato. Se promueve exclusivamente para tratar de encubrir el importante déficit ocasionado por esta operación.
- Lo anterior es además innecesario, pues existen otras formas más económicas y eficientes para abordar la satisfacción de las necesidades previstas dentro de los márgenes de endeudamiento permitidos por el artículo 7.5 de la Ley de Estabilidad Presupuestaria, de ejecución más rápida, que el estudio ni siquiera entra a valorar.
- En ningún caso se han entrado a analizar y valorar los numerosos efectos negativos que este proyecto pudiera tener en los trabajadores del Gobierno de Aragón que en este momento realizan las funciones que son objeto principal del contrato, en el empleo en el sector, en la competitividad empresarial, en la capacidad futura de la hacienda pública autonómica para abordar otras necesidades, o los riesgos inherentes a una gestión que pudiera ser defectuosa y no responder a las expectativas propuestas por la Administración.
- El informe plantea la cesión a las empresas de potestades públicas cuyo ejercicio directo o indirecto la Ley reserva a funcionarios públicos y sustituye el actual sistema de gestión de emergencias y de viabilidad vial vigente en nuestra red principal autonómica, de probada eficacia, por otro de gestión privada de inciertos resultados.
- De los datos del estudio se deduce que no hay una efectiva transferencia de riesgo a la empresa concesionaria y que se produce un encarecimiento artificioso del coste del proyecto, lo cual supone un enriquecimiento indebido de las empresas en perjuicio de los ciudadanos que sufragan con sus impuestos los ingresos de la Administración.
- El estudio no demuestra la viabilidad del proyecto por las graves deficiencias anteriormente expuestas.

Por todo ello, la Asociación Sociedad y Servicios Públicos solicita la retirada del proyecto con las características que actualmente tiene y la puesta en marcha de un nuevo proyecto en el que se tengan en cuenta estas alegaciones y el mayor beneficio para los ciudadanos en general, para los trabajadores del sector y para la Administración concedente.

Contestación a la alegación.

1.-La contratación del proyecto mediante "concesión de obra pública" y su adecuación con el objeto del contrato.

La primera de las alegaciones formuladas por la Asociación Sociedad y Servicios Públicos cuestiona la adecuación de la modalidad de contratación del proyecto mediante un contrato de concesión de obra pública, sugiriendo que sería más apropiada la figura del "contrato de gestión de servicios públicos", o bien el contrato de obras, haciéndose cargo la propia Administración del mantenimiento.

Se esgrimen para dicha posición, básicamente, cuatro argumentos distintos:

- v) El primero apunta a que lisa y llanamente "no hay obra", por lo que no cabría la aplicación de este tipo contractual.
- vi) El segundo apunta a que el estudio de viabilidad habla del contrato de concesión, para el mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1.
- vii) El tercero es, que poco más de la mitad de los kilómetros de carreteras a incluirse en la concesión ya han sido acondicionados.
- viii) El cuarto, que el coste de construcción sería de 72.024.653€, mientras que la anualidad a percibir durante todo el período de concesión, actualizada a 2008, sería de 186.161.913€.

Atendiendo la argumentación esgrimida, cabe en primer lugar, señalar que existe, seguramente, un error conceptual relativo al tipo contractual a utilizarse en la alegación presentada.

Pese a las abundantes referencias jurisprudenciales y citas de textos legales, la alegación omite referirse a la definición legal del contrato de concesión, que expresamente contempla la posibilidad de aplicar este tipo contractual para la contratación de la restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos.

Así, el artículo 7 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público (en adelante LCSP) dispone:

"Artículo 7. Contrato de concesión de obras públicas.

1. La concesión de obras públicas es un contrato que tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el artículo 6, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos, y en el que la contraprestación a favor de aquél consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio..."

Debe quedar claro que la referencia del citado art. 7, a las prestaciones a las que se refiere el art. 6 remite al objeto del contrato de obras. Dicho artículo, el art. 6 de la LCSP remite a su vez, al Anexo I de la propia Ley, que

dispone los distintos tipos de prestaciones que pueden ser constitutivas del objeto del contrato de obras, y que éstas no se agotan en la "obra nueva".

En pocas palabras, por supuesto que sí hay "obras" incluidas en el objeto de este contrato. Las mismas tienen una enorme entidad (tanto en términos técnicos, como en valor económico) y responden a la definición que de "obras" hace la propia LCSP. Aclarado este extremo queda, realmente, poco más que explicar sobre este particular.

Sin perjuicio de lo dicho hasta aquí, y siguiendo con la explicación propuesta, debe quedar claro también, que el enfoque que compara los kilómetros de carreteras sobre los que se deberá actuar, con los que se someten a concesión, o el monto previsto de la obra en relación con la totalidad de los pagos a recibir en anualidades por el concesionario, es también erróneo.

En primer lugar, la argumentación relativa al número de kilómetros ya acondicionados carece de sustento. Las obras a realizar por el futuro concesionario no se convierten en "accesorias" por el sólo hecho de hacerse sobre un tramo (apenas) inferior que el que ya ha sido reacondicionado (en el que, por cierto, también se requieren algunas obras). Son el objeto principal del contrato, tanto por la relevancia ínsita de las mismas, como por su importancia económica; se trata de una prioridad para la Administración contar con infraestructuras en buenas condiciones, que a la vez vertebran el territorio de la Comunidad Autónoma y provean un adecuado nivel de seguridad.

Directamente vinculado a lo anterior, se encuentra la argumentación realizada en torno a que el coste de la construcción supone un 40% de la "tarifa percibida" (en términos correctos no debería hablarse de "tarifa percibida" sino de pagos presupuestarios). Si bien los números expresados en la alegación (y citados precedentemente) son cuestionables ya que se han extraído de forma poco rigurosa del Estudio de Viabilidad Económico-Financiera, puede sostenerse que aún tomándolos como referencia la aplicación del contrato de concesión es perfectamente coherente. Además, cabe señalar que se ha omitido incluir en el coste de construcción, la partida prevista para grandes reparaciones (de toda la infraestructura) que supera los 27 millones de euros³.

Una vez más se debe insistir en que no se aprecia en toda su dimensión el negocio concesional, como una asociación entre el sector público y el sector privado, a desenvolverse en un dilatado periodo de tiempo. En él, se establecen una serie de relaciones negociales complejas de las que se derivan distintas obligaciones para cada una de las partes.

En estos esquemas, quien construye está vinculado al comportamiento de la infraestructura en el largo plazo con un precio máximo cerrado (salvo las excepciones previstas por la Ley y que se reflejarán de manera restrictiva), de forma tal que se le incentiva a una gestión de la misma (construcción + mantenimiento) desde un punto de vista integral, en cuanto al ciclo de vida del proyecto.

³ Se menciona esta omisión, sólo a modo de ejemplo, ya que tampoco se consideran los costos de constitución, licencias y autorizaciones, y otros gastos que abultarían esta cifra acercándola al 50% de todos los pagos presupuestarios previstos.

Esta es la esencia del "valor por dinero" que es la disciplina que analiza las posibilidades de generación de ahorros y certidumbre presupuestaria en el largo plazo, que obvian los autores del informe (sin dar razones para ello).

Esta verdad tan evidente, parece escapar al análisis de la alegación que se limita a comparar la suma de anualidades previstas a lo largo de la concesión, con el presupuesto de ejecución de las obras. ¿Acaso la inversión en el mantenimiento y la explotación de la obra será superior al mentado 40%? Evidentemente, no. Es más, si se toman como ejemplo contratos de concesión de obras nuevas, en los que ninguna duda podría haber sobre la procedencia del contrato de concesión de obra pública, se verificará una relación similar entre el presupuesto de obra, y la suma de las anualidades previstas.

Por último, en relación con la mención que el estudio de viabilidad hace al contrato de concesión, para el *mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1*, muy poco o nada cabe apuntar al respecto. Los cuestionamientos al propio estudio de viabilidad se tratarán oportunamente, sin embargo, basta aquí con señalar que la desafortunada terminología del estudio de viabilidad económico financiera (que debió referirse a la mejora, mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1, no es determinante para la selección del tipo contractual.

En pocas palabras, el estudio de viabilidad contempla todas las prestaciones del contrato (incluyendo la construcción), y no resulta razonable pretender que la referencia citada al *mantenimiento y conservación del Sector Huesca 1*, tenga un efecto determinante en el tipo contractual aplicable, sin siquiera atender al contenido del mismo (más que suficiente para la aplicación del contrato de concesión de obra pública).

En otra línea de razonamiento, resultan atendibles algunas de las consideraciones que se vierten en la primera alegación, si bien no directamente vinculadas a la tipología contractual, sí relacionadas con ella. Así, cabe tener en cuenta la argumentación vinculada al reflejo del proyecto en la contabilidad pública; nadie niega ni negará que se estén comprometiendo recursos a largo plazo, y que los mismos tengan un reflejo en gasto (corriente).

Ahora bien, el hecho de que se opte por una estructura que, dadas sus características, tiene un reflejo en las cuentas públicas que se considera más "deseable" ni convierte en ilegítima la iniciativa, ni entra en contradicción con ninguno de los principios de la contratación pública.

Simplemente se recurre a la financiación y gestión privada (que no titularidad privada, ya que la Administración seguirá siendo titular de la infraestructura), pretendiendo obtener el valor agregado que el sector privado puede aportar (eficiencia), y la consecuente calificación de la financiación ajustada a la realidad, es decir, fuera de los balances de la Administración.

Finalmente, cabe atender a las referencias incluidas en la alegación, en relación con el contrato de gestión de servicios públicos, y los artículos 117.2 y 255.1 de la LCSP.

Aquí, existe una aclaración, que la Asociación Sociedad y Servicios Públicos brinda la oportunidad a esta Administración para formular nuevamente, ya que si bien se ha hecho en repetidas oportunidades, resulta

tan relevante que conviene insistir en ella. Esto es: que sí existe transferencia de riesgo en los contratos proyectados (se volverá sobre esta cuestión en los siguientes apartados, a fin de respetar el orden de la exposición de las alegaciones). En particular, es intención de la Administración transferir el riesgo de diseño (entre otros, evidentemente) al futuro concesionario.

Si bien se pondrán proyectos (con cierto grado de desarrollo, a fin de acelerar el inicio de la construcción) a disposición de los futuros "socios" privados, éstos vendrán obligados a hacer suyos dichos proyectos, y a mejorarlos en todo aquello que resulte preceptivo (técnica o reglamentariamente). Consecuentemente con ello, quien resulte concesionario, asumirá en relación con el proyecto de construcción, todo el riesgo propio de quien lo haya redactado.

2.-La falta de justificación del recurso al contrato de concesión de obra pública.

El recurso al contrato de concesión de obra pública se encuentra amplia y debidamente justificado. A los fines de reacondicionar la totalidad de la red mallada aragonesa, sin discriminar unos ciudadanos respecto de otros y con pleno respeto a la solidaridad que de existir entre las distintas regiones del territorio aragonés, hace falta una inversión mayor a la que los presupuestos de esta Comunidad Autónoma pueden aportar para estos fines.

Es por este motivo, sumado a la eficiencia que su involucración puede aportar, que se ha optado por el recurso a la financiación y gestión privada (lo que, se insiste, no implica titularidad privada).

En síntesis, el esfuerzo presupuestario para adecuar la red total autonómica aragonesa, según las previsiones del vigente Plan de Carreteras, hasta el año 2013 (último año de vigencia del Plan) sería de 100 millones de euros anuales.

Por otra parte, el presupuesto de inversión del que dispone el departamento de obras públicas, a través de la dirección de carreteras es, aproximadamente, de 58 millones de euros durante el año 2008.

Ante la imposibilidad de acometer el problema según los esquemas presupuestarios clásicos, se ha considerado el abordar el problema según las posibilidades que ofrece el contrato de concesión de obra pública, y así se ha hecho público en repetidas oportunidades, como bien se señala en las alegaciones de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Es obvio, que en el caso de contratación convencional, y de querer realizar estas obras en el mismo tiempo que se ha previsto en el esquema, solo hubiera cabido apelar a deuda, con lo que no habría proyecto, al menos no con la amplitud y calidad que se demanda por la sociedad.

Pero, además de lo expuesto, conviene tener claro que el argumento expresado, en relación con el carácter excepcional del régimen de concesión de obra pública y el análisis comparativo de técnicas de contratación, no es del todo exacto.

Es verdad, por supuesto, que las Administraciones públicas sólo pueden celebrar los contratos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. Evidentemente, el objeto y el contenido de dichos contratos, deberán ser idóneos, en relación con dichos fines institucionales.

No se comparte, sin embargo, que la LCSP imponga tal carácter (el de excepcional) al contrato de concesión, simplemente se le aplican principios básicos de la contratación administrativa (en realidad, del Derecho Administrativo), siendo uno de ellos el de la necesidad de motivación.

Dadas sus características, dicha motivación tiene requisitos que no son aplicables a otros contratos (como el análisis de los riesgos operativos y tecnológicos de la operación, o el sistema de financiación), además de los que se aplica, por ejemplo, al común de las obras públicas, como la evaluación de impacto ambiental, cuanto se verifican determinados extremos, o la finalidad y justificación de las obras.

Pero ello no debe confundirse con el análisis de costo/beneficio, que la LCSP sí impone, para el contrato de colaboración entre el sector público y el sector privado. Debe tenerse en cuenta además, que tal y como se explicará más adelante, en este caso las actuaciones preparatorias para el contrato, se han hecho de acuerdo con lo previsto en el inciso 6º del art. 112 de la LCSP, y por esta razón, se publica el Estudio de Viabilidad Económico Financiera que dicha previsión recoge (y al que se suma el Anteproyecto contenido en el Estudio Informativo, también sometido a información pública).

Tal vez sería deseable que se exigiese este análisis de costo/beneficio para todos los contratos (i.e. concesión de obra pública, de gestión de servicios públicos) de la Administración, como lo es en otros países⁴. De hecho, existe a nivel internacional una metodología altamente contrastada para analizar esta comparativa, en cuanto a eficiencia presupuestaria esperada en relación a la decisión de optar por una APP en lugar de una contratación convencional: el análisis de Valor por Dinero (Value for Money). Dicho análisis incluye una fase adicional en los cálculos, consistente en el ajuste en los pagos / costes de la administración en el caso de contratación convencional, como "impacto probable de sobrecostes", en base a experiencia precedente.

De manera recurrente, las desviaciones presupuestarias de los contratos "tradicionales" superan a los extra costes financieros de la Asociación Público Privada (categoría que incluye al contrato de concesión, entre otros). Es en ese momento cuando se produce el "valor por dinero", como ahorro neto probable por parte de la Administración, por seleccionar el APP, en el que "se acepta" pagar algo más de manera cierta, a cambio de eliminar la exposición completa a los sobre costes que conlleva una contratación convencional.

Es cierto que este análisis no se ha explicitado, como también es cierto que aún de ser prescriptivo (que no lo es), la verificación de la ausencia de recursos para acometer las actuaciones que integran en Proyecto RED, hubiera bastado cumplir con dicho requisito, por lo que aún cuando la Ley no lo exige, debería tenerse por cumplido.

⁴ Como por ejemplo en el Reino Unido, en México o en EEUU.

3.-La supuesta irreversibilidad práctica de la concesión y los posibles efectos económicos indeseados para el conjunto del sistema público.

En primer lugar cabe señalar que la "desconfianza" del alegante, no parece motivo suficiente para desistir de un proyecto, pero resulta atendible en el sentido de regular, oportunamente en el pliego, las obligaciones del concesionario de manera adecuada, para evitar que el servicio prestado sea de calidad inferior a la esperada. En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que se trata de sistemas de larga tradición en nuestro país, al que han recurrido Administraciones de todos los niveles (Central, Autonómico y Local) y en el que la Dirección General de Carreteras de Aragón tiene ya experiencias que considera satisfactorias.

Entrado específicamente en la cuestión planteada sobre a la supuesta "irreversibilidad" del esquema concesional, no se comparte por parte de esta Administración, el razonamiento explicitado. ¿Acaso un contratista de "obra" (o el gestor de un servicio público) se encuentra exento de la posibilidad de declararse en quiebra, o de proporcionar un servicio deficiente?

Sí se reconoce, evidentemente, que siempre existirá la obligación de cumplir el contrato (en este sentido, sería irreversible), y siempre cabrá la posibilidad de que el mismo, por la razón que sea, entre en crisis. Ahora bien, como todo otro contrato de la Administración, podrá resolverse en caso de incumplimiento, siendo relevante sobre este aspecto que además del régimen legal, el contrato será explícito y detallado en cuanto a los efectos de dicha resolución, evitando así, posibles efectos negativos para el sistema público.

En la misma línea de razonamiento, y estimándose legítima la preocupación de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos por la calidad del servicio a recibir por los ciudadanos (preocupación también, de esta Administración) seguramente se compartirá la valoración positiva que se hace desde la Administración del mecanismo de pagos previsto, en el que la calidad del servicio tiene una incidencia preponderante.

Sobre esta cuestión es preciso señalar que en esta fase de la estructuración, se considera la posibilidad de establecer "ventanas" para la resolución del contrato en determinados años, que funcionen por un precio ofertado *ab initio* (es decir, sometido a la libre competencia) y de manera automática, justamente para facilitar la resolución del contrato en caso de considerarlo conveniente –y por un precio que, estando sometido a competencia, debería resultar menos oneroso para las arcas públicas que un rescate tradicional de la concesión–.

Hay una gran preocupación a lo largo de todo el documento en relación con incumplimientos en este tipo de esquemas. Pues, la Administración entiende que ello es debido precisamente a la existencia de esa "flexibilidad" que supuestamente se echará en falta en el caso de acometer la administración este proyecto bajo esta modalidad de contratación.

Precisamente, una de las ventajas o de las bondades de la concesión es el compromiso adquirido por un contrato a largo plazo con una infraestructura determinada, con la reserva de esos recursos para posibilitar que el inversor / gestor privado disponga del recurso necesario para

construir y posteriormente mantener en condiciones óptimas la infraestructura.

Es decir, certidumbre presupuestaria para el gasto en una parcela de las obligaciones públicas, la seguridad y calidad en su red de carreteras, y un menor reflejo en la deuda pública. ¿Quién puede decir que eso es malo? Y además, dicha decisión, que efectivamente compromete un recurso presupuestario a futuro, se hace sin impactar en la deuda pública (aunque solo fuese desde un punto de vista meramente formal, que no lo es), con lo cual la capacidad de endeudamiento queda intacta, lo cual no deja de ser otra forma de flexibilidad presupuestaria

Para obtener la máxima garantía posible de que esas eficiencias se realicen de manera efectiva, la DGA, pretende realizar un diseño contractual con las siguientes consignas fundamentales:

- Preservar la eficiencia del esquema en la búsqueda de la obtención de la máxima calidad y seguridad del servicio, con el mínimo impacto posible en el presupuesto
- Mantener un grado máximo de control por parte de la Administración, en relación a las obligaciones que se establezcan, y al cumplimiento efectivo de los estándares de contrato que se definan, bajo un sistema que habilite a la Administración a pagar de manera ajustada al cumplimiento de tales obligaciones y niveles de prestación
- Retener un importante grado de flexibilidad en relación al derecho, sino al deber de la Administración de tener la capacidad de intervenir de manera directa si fuese necesario, pero sobre todo, evitar que la intervención de la concesión o del proyecto no sea necesaria
- Evitar que la infraestructura consolide en el presupuesto
- Facilitar la posibilidad de que las empresas locales tomen parte en estos proyectos (con el consecuente desarrollo de la zona y la creación de empleo), siempre respetando los principios de publicidad y concurrencia.

4.-El principio de "riesgo y ventura".

A los fines de proporcionar una respuesta clarificadora a las alegaciones vertidas sobre este extremo, resulta necesario distinguir la noción de riesgo y ventura como requisito esencial para este tipo de contratos, de la asignación al socio privado del riesgo de construcción, demanda y/o disponibilidad.

Dichas nociones se confunden en la exposición del alegante, lo que genera una equivocada percepción sobre la estructuración del contrato como carente de riesgo.

La preocupación expresada sobre esta cuestión en las alegaciones de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos resulta atendible, sin duda, y será tenida en cuenta a la hora de estructurar correctamente los pliegos de la

concesión, pero se adelanta aquí que el esquema previsto cumplirá con el principio de asignación del riesgo y ventura del contrato al socio privado.

Evidentemente, la esencia de la concesión radica en depositar sobre el concesionario la aleatoriedad (el *alea*) de la construcción y explotación, la cual se hace a su riesgo y ventura.

Por un lado, si la gestión en cualquiera de sus fases es deficitaria, las consecuencias negativas recaerán exclusivamente sobre el concesionario. Aquí está además, con toda claridad, la respuesta a, quien sería responsable frente a terceros por los daños causados a terceros en virtud del mal estado de la carretera (como, en términos generales, cualquier otro quebranto que no sea consecuencia de actos de la propia Administración o de fuerza mayor).

Por otro lado, si la gestión es exitosa, las consecuencias positivas redundarían igualmente sobre el concesionario, pero de forma limitada, ya que se contemplará la posibilidad de introducir en los Pliegos un límite a los pagos presupuestarios posibles.

Evidentemente, este principio, no es absoluto y por ello el Gobierno de Aragón lleva tiempo estructurando el proyecto, y diseñando un reparto de riesgo que sea a la vez realista, y respetuoso tanto de la LCSP como de los criterios establecidos en el SEC 95.

Las alegaciones presentadas por el alegante, sin embargo, no aprecian la diferencia entre que un proyecto se estructure de manera sólida desde el punto de vista económico-financiero y que el mismo se encuentre vacío de riesgo.

Es cierto que una concesión podría no asignar al socio privado el riesgo del negocio, pero ello sólo sucedería en el caso en que un proyecto no se haya estructurado correctamente desde el punto de vista técnico (jurídica y financieramente hablando). Pero no cabe semejante aseveración, por el hecho de que la estructura del proyecto se presente como sólida desde el punto de vista del análisis de sensibilidades. La Tasa Interna de Retorno prevista para el concesionario en el estudio de viabilidad, es un dato de partida, y estará sometida a la libre competencia de los licitadores, de quienes cabe esperar ofertas a la baja.

El contrato de concesión será siempre, a riesgo y ventura del concesionario y no parece razonable argumentar que: i) no hay traspaso del riesgo de construcción, ii) que no se asignará al socio privado el riesgo de disponibilidad, o iii) que el riesgo de diseño está retenido por la administración, sin hacer un análisis exhaustivo de los Pliegos que se publicarán oportunamente, y que es de donde surgirá la estructuración de riesgos del proyecto.

Sin perjuicio de ello, se adelanta que ninguna de las tres aseveraciones contenidas en las alegaciones es correcta, de hecho: i) se transferirá el riesgo de construcción (y aún cuando los pliegos no lo hicieran, lo hace la propia ley), ii) se transferirá el riesgo de disponibilidad, tanto que muy posiblemente será la base para el mecanismo de pagos y iii) se transferirá expresamente el riesgo de diseño en la documentación contractual.

Además, se confunde el principio de riesgo y ventura con la correcta estructuración financiera del proyecto. Llevado al extremo, el argumento del

alegante, obligaría a estructurar el proyecto de forma tal que esté condenado al quebranto ante la menor variación de las hipótesis tenidas en cuenta. Como puede observarse, no sólo es ilógico, sino que sería irresponsable por parte de la Administración, plantear un negocio a largo plazo cuya fragilidad financiera fuera tal, que ante la menor desviación el mismo entrara en pérdidas. Aquí sí, se verían los efectos económicos indeseables a los que se hacía referencia en el apartado anterior.

Incluso, se vuelve a confundir la noción de riesgo y ventura, con la correcta asignación del riesgo de disponibilidad.

No es ésta la oportunidad para explicar en detalle la letra de la Decisión de Eurostat 18/2004, de 11 de febrero, pero sí cabe explicar que, de la misma, se hace una errónea extrapolación de lo que realmente requiere Eurostat. Errónea por incompleta, ya que la misma exige, primero, el traspaso de la mayoría del riesgo de construcción, y luego, el traspaso de la mayoría del riesgo de disponibilidad y/o del riesgo de demanda. Pero además, errónea porque se vincula el riesgo de disponibilidad con el riesgo relativo al sobre coste de construcción.

Para mayor claridad, es preciso explicar que el concesionario deberá hacer suyo el proyecto de construcción, por lo que asumirá el riesgo de diseño del proyecto. Por supuesto, asumirá además, el riesgo de construcción del mismo. A ello se suma que mediante el mecanismo de pago diseñado, le será transferido también el riesgo de demanda, y sobre todo, como se explicará más adelante el de disponibilidad.

El presentante de las alegaciones sostiene que *"...el efecto de las posibles penalizaciones que se impusieran por un servicio defectuoso tendrían, en el mejor de los casos, un efecto "cosmético"..."*, sin tener en cuenta que la calidad del servicio será la principal variable a la hora de calcular los pagos a realizar por parte de la Administración.

En efecto, la retribución al futuro concesionario se está estructurando considerando un pago en el que el factor "demanda" (peaje en sombra) tendría un peso relativo menor en relación con los pagos totales, mientras que los pagos en función de la calidad y disponibilidad (pagos por disponibilidad) mayor importancia. Por supuesto, estos "pagos por disponibilidad" serán totalmente contingentes, ya que tal y como exige Eurostat, las reducciones de dichos pagos por un servicio de calidad inferior al estipulado serán automáticas y significativas. Este mecanismo es el que impera actualmente como mejor práctica a nivel internacional.

5.-El posible efecto reactivador de la economía de fórmulas distintas a la seleccionada.

En este apartado, las alegaciones discurren a lo largo de cuatro líneas argumentales, que pueden resumirse en que:

- La actual situación económica exige la adopción de medidas contracíclicas consistentes en la realización de grandes inversiones que posibiliten la creación de riqueza y por ende la creación de empleo.
- La gestión directa permitiría destinar los recursos que se destinan a la concesión en las próximas anualidades, a otros fines, que se

consideran más beneficiosos socialmente por la Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

- La fecha prevista de inicio de las obras, y por lo tanto de la inversión en construcción es a mediados de 2010, mientras que la contratación directa permitiría que las obras comiencen antes.
- El número de empresas aragonesas con la clasificación exigible es escasa.

Puede observarse que los dos argumentos citados en primer lugar, tienen que ver con la perspectiva y prioridades políticas de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos. Sin embargo, la discusión en términos puramente ideológicos queda superada por el incuestionable hecho de que el Proyecto que nos ocupa es, desde cualquier punto de vista, una gran inversión que posibilita la creación de riqueza y de empleo.

En efecto, la sectorización de la red mallada de carreteras autonómicas, y la concesión para la realización simultánea de obras en cada uno de los sectores, además de su operación y mantenimiento, constituye un gran esfuerzo tanto presupuestario, como del sector privado, que indudablemente tendrá efectos económicos positivos en la región.

La posible aplicación de los recursos que se comprometen en la concesión para otros fines sociales, cae en el mismo prejuicio que se explicaba en apartados anteriores. En primer lugar, se vuelve a insistir en la eficiencia que generan estos esquemas. Se trata de contar con infraestructuras de calidad, construidas pensando en el "ciclo de vida" del proyecto, y no de hacer un gasto hoy que, por su aplicación cortoplacista, requiera de esfuerzos presupuestarios incrementados en el futuro, y ello sólo para obtener como resultado una infraestructura de menor calidad.

En relación con la fecha de inicio de la construcción, lo primero que debe tenerse en cuenta, es que no parece razonable, por una diferencia que -según las propias alegaciones- sería de pocos meses (ya que estima que mediante contratación directa, se comenzarían las obras a finales de 2009, en lugar de, como se prevé aquí, a mediados de 2010), se termine por desistir de acometer todos los proyectos necesarios, y se reduzcan las actuaciones a lo que presupuestariamente resultaría factible.

En síntesis, siguiendo la propuesta de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos sobre este particular, con el fin de adelantar las inversiones unos pocos meses, habría que disminuir las inversiones a realizar significativamente, con la consecuente reducción en la riqueza y el empleo que el proyecto sería susceptible de generar.

Además de lo expuesto, y teniendo en cuenta lo dicho por la Asociación Sociedad y Servicios Públicos en alegaciones anteriores, se insiste en que los contratos de tipo APP más puros suelen ser más largos de licitar, pues lo habitual en ellos es trasladar las obligaciones de diseño por entero al oferente. Sin embargo, en nuestro caso esto no va a ser así, si no al contrario: para ello, la Administración facilitará un proyecto con el mismo grado de desarrollo que el que resulta habitual en otras contrataciones.

Por otra parte, debe abandonarse el prejuicio que afirma que los proyectos con participación privada adolecen de mayores retrasos que la contratación convencional. De hecho, las contrataciones convencionales

recurrentemente se retrasan y en especial sufren cuantiosos sobre costes, lo que no sólo generaría ineficiencias, sino que a largo plazo terminará por comprometer mayores recursos públicos que los que la Asociación Sociedad y Servicios Públicos estima.

En todo caso, se tendrá en cuenta la alegación sobre la fecha de inicio de la concesión, ya que resulta evidente la atención que se debe prestar al riesgo de retrasos, que se regulará de la manera más efectiva posible, pues la propia experiencia de esta administración y de otras ayuda a mejorar estos esquemas.

Finalmente, la cuestión planteada en relación con la clasificación, debe tenerse en cuenta que el contrato de concesión de obra pública (a diferencia del contrato de obras que se propone) no necesariamente deberá exigir clasificación. De hecho, no encontrándose aprobados los pliegos para este contrato, no se está en condiciones de contestar si se exigirá o no y en qué condiciones, por lo que la preocupación -legítima, evidentemente- de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos, no resulta oportuna.

Sí puede adelantarse, en todo caso, que dada la complejidad y cuantía de los proyectos, es esperable que sean pocas las empresas que puedan enfrentarlos con sus propios recursos, y que aún aquellas que puedan hacerlo, terminen por apreciar el valor agregado que están en condiciones de aportar las empresas de la región, y procuren su participación en el proyecto.

Se trata de la práctica habitual y natural, por lo que se tendrá en cuenta a la hora de diseñar los contratos, protegiendo adecuadamente los derechos de los sub-contratistas.

Se aclara, en todo caso, que la diputación General de Aragón no tiene ninguna intención de violar los principios de publicidad y concurrencia (garantías de la libre competencia) que surgen tanto del Derecho de la Unión Europea como de la propia legislación española. Los proyectos se plantean de forma tal que los promotores privados concurren en igualdad de condiciones, tal y como se ha explicado en los párrafos anteriores, sin embargo, sí se espera que participen a las empresas locales, por los beneficios que éstas están en condiciones de aportar (tanto en know how - respecto de la gestión diaria- y conocimiento de la red, como en recursos).

6.-La presunta cesión de potestades públicas y la coordinación.

La alegación sobre este particular habla de la cesión de potestades públicas y labores eminentemente administrativas, pero sólo menciona una de ellas (la asistencia de la inspección).

Se formula esta aclaración, porque se trata ésta, de una cuestión de gran importancia para la Administración, que valora en su justa medida la importancia de que las potestades públicas sean ejercidas correctamente por quienes tienen la responsabilidad de hacerlo, y no pretende desentenderse de sus obligaciones en cuanto a la coordinación, supervisión y control.

Antes de explicar en detalle la cuestión relativa a las asistencias técnicas (ya que es cierto que se prevé su contratación, y que además probablemente sea más de una) debe señalarse que no se delegan en el

sector privado actividades relacionadas con la potestad sancionadora, ni ninguna otra función de exclusiva competencia de los funcionarios públicos.

Distinto es que actividades que pueden ser realizadas tanto por el cuerpo de funcionarios de la comunidad autónoma, como por prestadores de servicios privados se le asignen a éstos últimos, para permitir a los primeros un desempeño más eficiente en sus responsabilidades de coordinación, dirección o inspección según sea el caso.

Las asistencias que se estiman necesarias, no tienen por objeto reemplazar con un prestador de servicios privado el trabajo de los funcionarios de la Comunidad, sino por el contrario, facilitarlo y apoyarlo allí donde resulte necesario.

El efecto de ello, es de esperar, será todo lo contrario a lo que estima la alegación vertida: permitir al personal funcionario de la Administración de la Comunidad Autónoma, concentrar sus esfuerzos en las tareas eminentemente administrativas y en la coordinación de los recursos disponibles.

La necesidad de coordinación es una cuestión que será expresamente tratada en los pliegos (como se señaló antes alegaciones del mismo tenor formuladas en anteriores fases del procedimiento administrativo), y para la que se contará con recursos internos que velen por la gestión más eficiente de las respuestas a cuestiones como respuesta a emergencias y viabilidad invernal.

El hecho de que existan distintos contratistas no impide en absoluto la existencia de una coordinación efectiva, siempre que esta, como así se va a hacer, esté prevista y protegida o incentivada en los contratos, que -no se debe olvidar- responderán a un estándar con los mismos niveles de exigencia a asumir por los respectivos adjudicatarios.

Como en todo proceso de gestión indirecta, la mayor parte de los medios los aportan los gestores privados, lo cual no implica la inexistencia (el refuerzo más bien) de medios adecuados para control y vigilancia de la buena gestión de los contratos (mediante una oficina de control y seguimiento), y la posibilidad de intervención directa cuando esta se requiera.

En particular, al hablar del poco sentido de dejar en manos privadas cuestiones críticas como emergencias o viabilidad invernal, se ignora que la gestión indirecta no supone ausencia de titularidad por parte de la Administración, pero que en este caso lo es más en forma de control.

El mecanismo de pagos a los inversores/gestores privados protegerá y primará en todo momento la existencia y disponibilidad de medios suficientes (que deberán ser los comprometidos en oferta) y los tiempos de respuesta, cuyo incumplimiento dará lugar a muy severas penalizaciones, sin perjuicio de las herramientas de intervención / solución que se reservará la Administración por contrato, entre las que está, además de la intervención directa, la flexibilidad de requerir a otro operador responsable de otro sector, en caso de ser más eficaz, el hacerse cargo de tales situaciones. En realidad, la DGA tendrá a su disposición 8 operativos.

Finalmente, en relación a la descapitalización de medios para gestión directa, la DGA no va a dejar de tener medios propios para gestión directa de

las carreteras, pues no toda la red está o estará gestionada de manera indirecta (que no "privatizada"). Dichos medios (como se señalaba anteriormente, incrementados) podrán dar respuesta directa (intervención) a situaciones de emergencia, si se considera necesario.

Pero como se ha explicado antes, precisamente todo el esquema contractual en relación a obligaciones y pagos, se va a diseñar para controlar con antelación (ex - ante) la disponibilidad de medios sobrados para dar las respuestas requeridas a cada situación. A ello se debe sumar la flexibilidad a reservarse la Administración, de dar respuesta por sus propios medios o a través de terceros distintos al gestor, si se considera necesario, y a cargo de este (en este tipo de esquemas APP, adecuadamente estructurados en países de nuestro entorno, se establece siempre la posibilidad de intervención o contratación a un tercero, con repercusión del coste incurrido al concesionario).

7.-El trámite de información pública y el estudio de viabilidad económico financiera.

El trámite de información pública se ha cumplido correctamente. El error en que incurre la alegación de la Asociación Sociedad y Servicios Públicos tiene su origen, a juicio de esta Administración, en un análisis deficiente de la documentación puesta a disposición de la ciudadanía y de las previsiones del art. 112 de la LCSP, especialmente de su inciso sexto.

El estudio de viabilidad económico financiera es eso, el estudio destinado a evaluar la factibilidad del proyecto y las necesidades de apoyo público requeridas según las prioridades definidas. En cumplimiento con lo dispuesto por el apartado 6, del art. 112 de la LCSP, además del Estudio de Viabilidad Económico Financiera, se ha sometido a información pública el Anteproyecto, que estaba a disposición de la ciudadanía, en el Estudio Informativo.

No se "escamotea" información, se cumple tanto en el fondo como en la forma, con las actuaciones preparatorias previstas en la LCSP para este tipo de contratos.

En todo caso, precisiones como la cuenta de explotación provisional, el balance de situación provisional, las cuentas de servicio de la deuda o el plan de amortizaciones que podrían resultar valiosas en términos estéticos para el estudio de viabilidad (sobre todo, si el mismo tuviera por objeto un análisis desde el punto de vista de un inversor privado y no, como es el caso, el punto de vista de la Administración), no se publican simplemente porque no son el objeto del estudio de viabilidad previsto en la LCSP.

Distinto sería si hubiera fundamento en la alegación respecto de la incorrección técnica del propio estudio de viabilidad, lo que no sucede.

Es curioso que en un contexto de crisis económica, y teniendo en cuenta la volatilidad de las distintas variables financieras, por un lado se cuestionen como demasiado conservadoras las hipótesis inflacionarias (previsión que, debe tenerse en cuenta, se hace a muy largo plazo) con base en la coyuntura actual, pero se ignora la coyuntura actual a la hora de considerar el RCSD, o los márgenes, cuando éstos deberían ser incluso mayores por la coyuntura que atraviesa el sector financiero en la actualidad.

8.-La posible existencia de otras opciones de financiación que serían más económicas y eficientes.

La comparación en cuanto a costes para la Administración, entre el esquema en desarrollo y una contratación convencional contenida en las alegaciones, es completamente errónea desde el punto de vista metodológico.

Sin duda alguna, el esquema APP (como lo es, por ejemplo, el sistema concesional) conlleva un extra-coste financiero, pues por definición la financiación privada es más cara, ya que conlleva un precio por el riesgo asumido por el inversor, e indirectamente por sus bancos. Pero el pago de ese precio representa el pago de una prima por transferencia de riesgos.

En una APP diseñada de manera adecuada, se transfiere un elevado nivel de riesgo en cuanto al coste que en el futuro tenga el mantenimiento en largo plazo de la infraestructura, así como un elevado riesgo en cuanto a posibles desviaciones de coste de las obras iniciales. De hecho, como se mencionaba en párrafos anteriores, la metodología por la que se llega a la errónea conclusión que alude a un supuesto ahorro –mediante la contratación directa- de 11 millones de euros por proyecto es equivocada (ello, independientemente de la restricción presupuestaria explicada en el apartado 2, del presente documento).

El análisis desarrollado por la Asociación Sociedad y Servicios Públicos, no tiene en consideración el valor de dicho riesgo, como impacto probable en las cuentas de la Administración en el caso de contratación convencional, caso en el cual:

- Las obras se contratan por contratos convencionales de obra, que la experiencia demuestra que sistemáticamente terminan por costar mucho más de lo presupuestado inicialmente por el contratista, en virtud de los famosos modificados, herramienta que deja de estar al alcance de los contratistas en un contrato APP de tipo concesional.
- Por otra parte, las obras de mantenimiento y renovaciones, quedan completamente abiertas en cuanto a precio, exponiendo a la Administración a una incertidumbre presupuestaria que es el peor enemigo de la planificación de gasto público, mientras que en una APP, queda desde inicio definido todo pago máximo a realizar por la administración (no sujeto a variaciones por motivos de desviaciones futuras de los costes).

En síntesis, no se comparte que la alternativa propuesta por la Asociación Sociedad y Servicios Públicos defienda de manera más económica y eficaz los intereses de la Comunidad Autónoma o de sus ciudadanos.

Consideraciones finales

- A) El esquema de concesión de obra pública es perfectamente compatible con el negocio propuesto (basta una superficial lectura del art. 7 de la LCSP, del que surge con toda claridad que no es necesario

que se trate de una obra nueva, si la "obra" es el objeto principal de la concesión).

- B) Es verdad que conlleva un extra-coste financiero, pues por definición la financiación privada es más cara, ya que conlleva un precio por el riesgo asumido por el inversor, e indirectamente por sus bancos. Pero el pago de ese precio representa el pago de una prima por transferencia de riesgo, y además se generan eficiencias que lo compensan con creces.
- C) La contratación en esquema concesional tendrá impacto en las cuentas públicas. Pero lo tendrá en un esquema que se está diseñando para
- D) asegurar la eficiencia presupuestaria, y la mejor transferencia de riesgos y un control máximo de las obligaciones que se traspasen, sin perjuicio de que, se considere o no por algunos como una falacia contable (algo que no se comparte), no tendrá impacto en deuda según contabilidad pública, con lo que no afecta la capacidad de endeudamiento según los límites que actualmente establece el marco legal presupuestario.
- E) La comparación en cuanto a costes para la Administración entre el esquema en desarrollo y una contratación convencional, es completamente errónea desde el punto de vista metodológico, y no tiene en cuenta factores determinantes. Se ha explicado ya existe un método contrastado a nivel internacional (el análisis de "Value for Money" o valor por dinero) para este comparativo, que tiene en cuenta el valor de la transferencia del riesgo y las eficiencias que se generan.
- F) La apelación al concepto privatización: en esencia es equivocada y evidencia una errónea apreciación del negocio concesional, que en absoluto implica menos presencia y control por parte de la Administración, sino todo lo contrario.
- G) Aparte de lo positivo de los compromisos presupuestarios por la certidumbre en cuanto a disponibilidad de gasto que generan, para una necesidad en particular, y de lo contradictorio de esta preocupación con las acusaciones de incumplimientos pasados de compromisos (si no comprometen recursos no se pueden hacer obras ni tampoco mantenerlas), "si la experiencia no es satisfactoria" se procedería al rescate o rescisión anticipada, en función de la definición de "no satisfactorio" que se aplique en el pliego (además de la posible incorporación de "ventanas" para ello en el contrato), y abonando el importe de las obras según su estado de amortización, y deduciendo daños y perjuicios. La desdotación de medios propios a la que se hace alusión, es igualmente equivocada, pues la gestión directa seguirá siendo una opción a emplear.
- H) La existencia de diversos contratistas no es óbice para que la coordinación sea efectiva, a regular expresamente en los pliegos, siendo esta una materia de gran preocupación por parte de la Administración, y existiendo medios y soluciones para su mejor garantía. Pues como hemos venido explicando, esto no es una desregulación, sino todo lo contrario, y la DGA ejercerá pleno control

con medios propios más asistencias técnicas, si fuesen necesarias. Más aún, un esquema como este es el único que garantiza la existencia de recursos técnicos en tiempo y forma para responder a emergencias y requerimientos de mantenimiento invernal, pues la estructura de contratos permitirá garantizar a priori la disponibilidad de tales recursos y medios, mediante la debida fiscalización.

Zaragoza, 4 de Mayo de 2009.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS.

Fdo.: Gonzalo Fernández Mancañido



ANEJO Nº 21

INFORME A LAS ALEGACIONES

ANEJO Nº 21.- INFORME A LAS ALEGACIONES

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- AFECCIÓN A DERECHOS MINEROS	3
3.- COPIA DE LAS ALEGACIONES	13

1.- INTRODUCCIÓN

Con fecha diciembre de 2008 se entrega el Estudio Informativo de la Red Estructurante a acondicionar del Sector 3 de Huesca.

El 4 de Febrero de 2009 en el Boletín Oficial de Aragón se somete a Información Pública el Estudio Informativo durante el plazo de 30 días hábiles, recibándose alegaciones de distintos organismos. En el anejo de Informe de Alegaciones del Proyecto de Trazado se resolvían éstas.

En concreto se habían recibido las siguientes:

- 1.- Ministerio de Fomento.
- 2.- Dto. Industria, Comercio y Turismo. Servicio Provincial. Sección de Minas.
- 3.- Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos (Huesca).
- 4.- Ayuntamiento de Alerre.
- 5.- Ayuntamiento de Chimillas.
- 6.- Unión Sindical de Comisiones Obreras de Aragón.
- 7.- Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Posteriormente, dese la Inspección General del Proyecto Red se hace entrega de tres nuevas alegaciones que se incluyen al final del anejo. Se trata de las siguientes:

- Intersección de acceso a Lalueza (A-1210).

Se trata de un tramo de reciente ejecución donde únicamente está prevista la renovación superficial (UE-10). Tras el reciente acondicionamiento del tramo y sus intersecciones se han mejorado notoriamente las condiciones de seguridad vial, por lo que no se considera necesaria ninguna actuación.

- Intersección de Capdesaso.

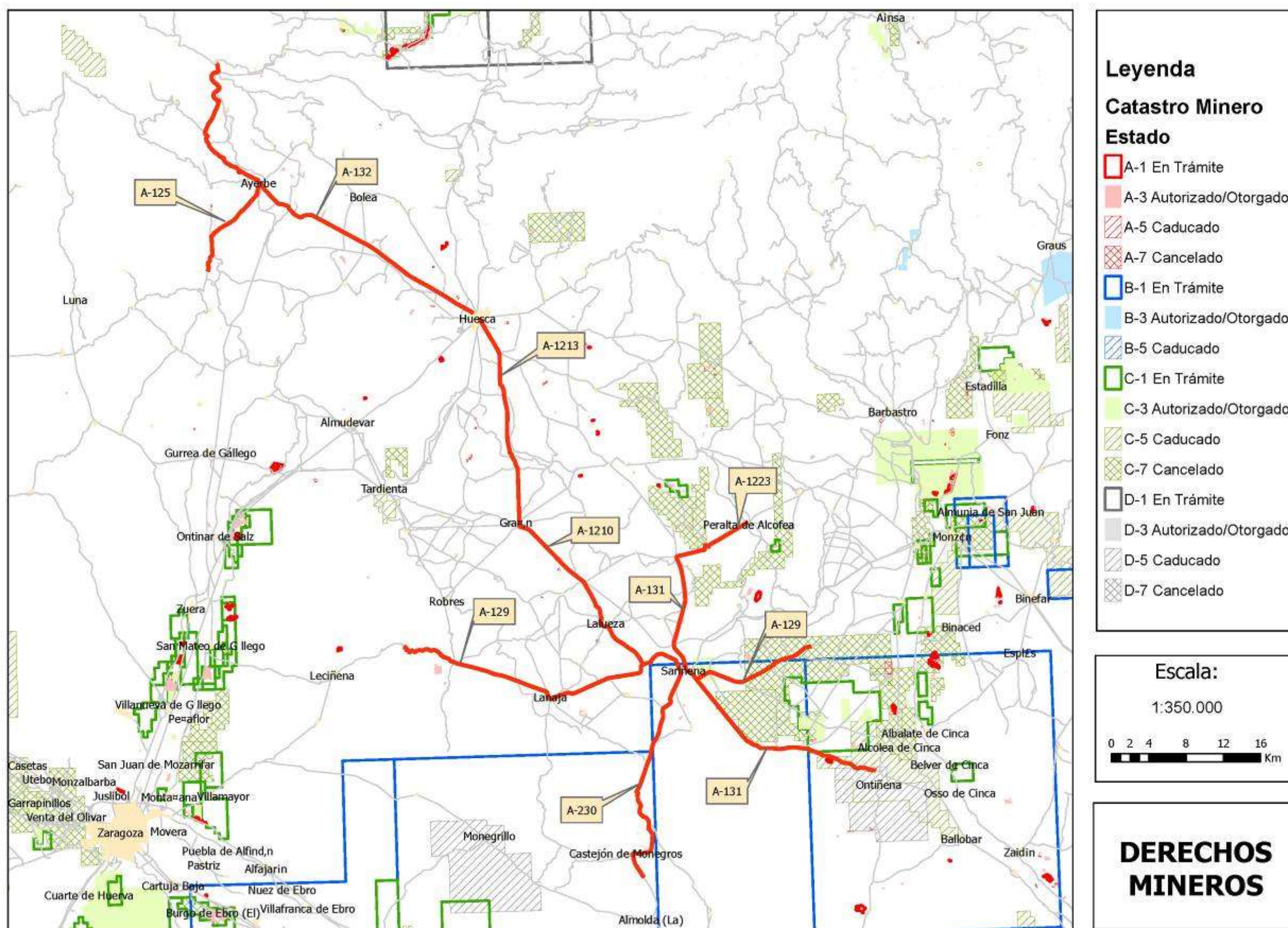
Se proyecta una glorieta.

- Desprendimientos en La Peña.

Se proyecta una barrera estática para proteger al usuario de estos desprendimientos.

2.- AFECCIÓN A DERECHOS MINEROS

Con el fin de dar contestación a la alegación presentada por el Departamento de Industria, Comercio y Turismo. Servicio Provincial Sección de Minas en relación con los derechos mineros que pudieran verse afectados por las obras definidas, se ha procedido a la identificación de los derechos mineros existentes en la zona objeto del Proyecto. De acuerdo con la información facilitada por el Gobierno de Aragón, a través del Sistema de Información Territorial de Aragón (SITAR), y por el Catastro Minero, perteneciente al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se ha realizado el mapa que figura en la página siguiente donde se muestran los derechos mineros existentes y el trazado de las vías objeto de estudio.

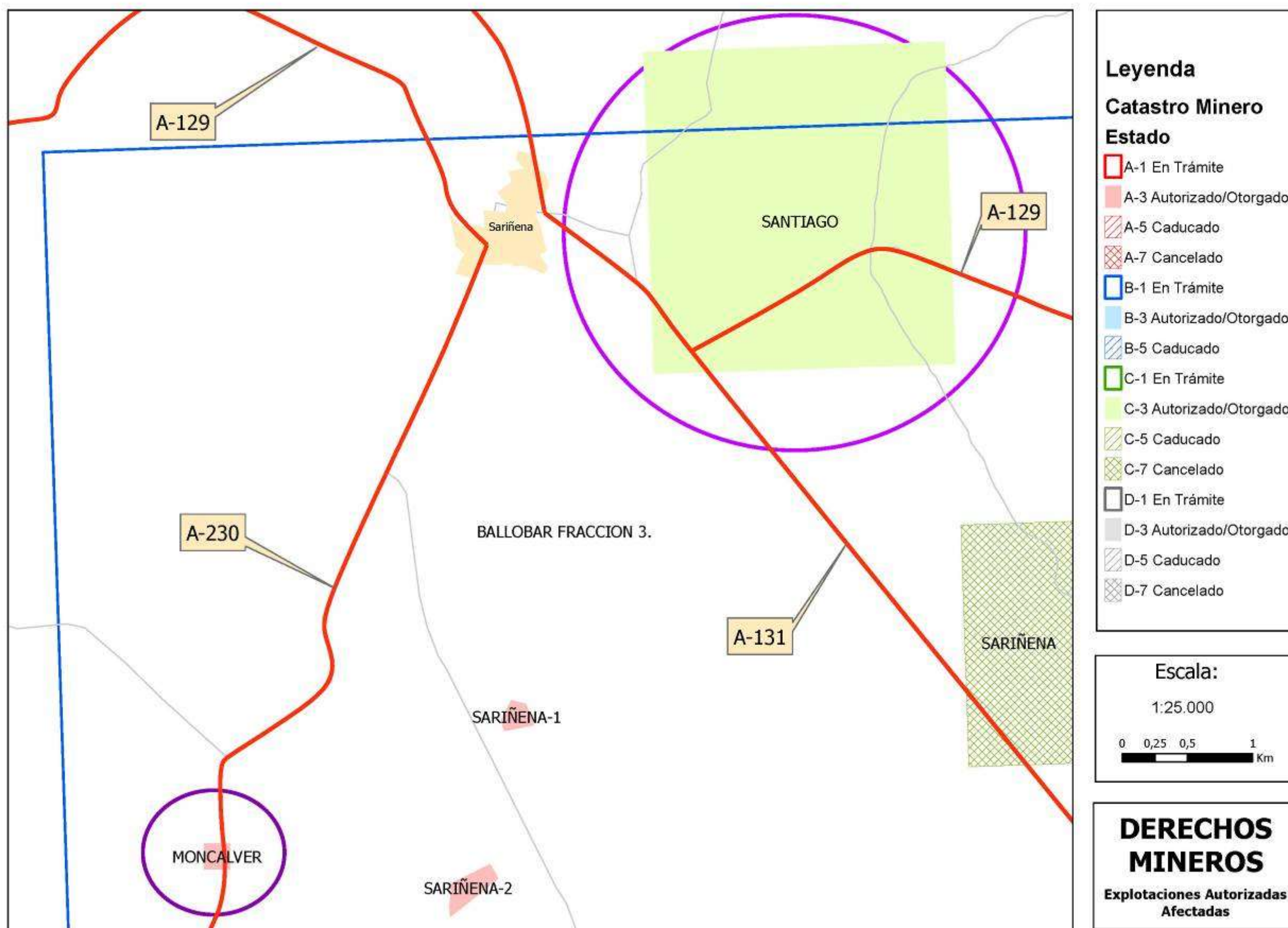


En la tabla siguiente se detallan las explotaciones identificadas sobre las que discurre alguna de las carreteras objeto de estudio.

Nombre del derecho minero	Tipo	Estado	Nº Reg.	Carretera intersectada
HUERTO	C-7	Cancelado	2241	A-1223
MONCALVER	A-3	Autorizado	15	A-230
BALLOBAR FRACCIÓN 3	B-1	En trámite	2289	A-129
				A-230
				A-131
LA ZAIDA BUJARALÓZ 2 FRACCIÓN 1	B-1	En trámite	6	A-230
SANTIAGO	C-3	Autorizado	2126	A-129
CASTELFLORITE	C-7	Cancelado	2213	A-129
SARINENA	C-7	Cancelado	2146	A-131
EL AGULLÓN	C-1	En trámite	2286	A-131
EVA MARÍA	C-5	Caducado	2138	A-131
ISABEL MARIA II	D-5	Caducado	2219	A-131

De todos ellos, tan solo las explotaciones denominadas “MONCALVER” y “SANTIAGO” se encuentran en este momento autorizadas, el resto, como se muestra en la tabla precedente, están en situación de trámite, canceladas o caducadas. Dichas explotaciones están en la actualidad atravesadas por las carreteras A-230 y A-129 respectivamente, y las modificaciones proyectadas no plantean ninguna modificación sustancial respecto al trazado existente en la actualidad en estas zonas.

En las páginas siguientes se muestra un mapa de detalle con la situación de ambas explotaciones, así como una ficha con datos generales de las mismas de acuerdo con la información recogida en el Catastro Minero.





INFORMACIÓN EXTENDIDA DEL DERECHO MINERO

ORGANISMO	HUESCA
TIPO DE DERCHO MINERO	Recurso de la sección A)
FRACCION	00
NUMERO DE REGISTRO	15
NOMBRE	MONCALVER
SUSTANCIA/S EXPLOTADA/S	Ardillas
SUPERFICIE	40 Hectáreas
SECCION	A
PARAJE	Desconocido
FECHA/S	Solicitud : 11/24/1979 Autorización : 02/09/1981
DIRECTOR FACULTATIVO	
OTROS	Títular: PALAU, CERAMICA DE SARIÑENA, S.A.
SITUACION GENERAL	Autorizado
MUNICIPIO/S	Sariñena
HOJA/S 50	LANAJA, SARIÑENA
VERTICES	(0.0° 11.0' 14.46" W , 41.0° 46.0' 0.88") (0.0° 11.0' 14.18" W , 41.0° 45.0' 7.34") (0.0° 11.0' 5.53" W , 41.0° 45.0' 7.13") (0.0° 11.0' 5.82" W , 41.0° 45.0' 0.88") (0.0° 11.0' 14.46" W , 41.0° 45.0' 0.88")

Información proporcionada por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio referente al catastro minero
Provincia: HUESCA. Tipo de derecho minero: Recurso de la Sección A). Situación general: Autorizado
Consulta realizada el Martes, 10 de Noviembre del 2011 a las 12:18



INFORMACIÓN EXTENDIDA DEL DERECHO MINERO

ORGANISMO	HUESCA
TIPO DE DERCHO MINERO	Concesión Directa de Explotación
FRACCION	00
NUMERO DE REGISTRO	2128
NOMBRE	SANTIAGO
SUSTANCIA/S EXPLOTADA/S	Ardillas
SUPERFICIE	20.0 Cuadrículas Mineras
SECCION	C
PARAJE	Desconocido
FECHA/S	Solicitud : 07/01/1987 Otorgamiento : 10/25/1992
DIRECTOR FACULTATIVO	
OTROS	Títular: PALAU, CERAMICA DE SARIÑENA, S.A.
SITUACION GENERAL	Otorgado
MUNICIPIO/S	Sariñena
HOJA/S 50	SARIÑENA
VERTICES	(0.0° 8.0' 40.0" W , 41.0° 47.0' 0.0") (0.0° 8.0' 40.0" W , 41.0° 48.0' 20.0") (0.0° 7.0' 0.0" W , 41.0° 48.0' 20.0") (0.0° 7.0' 0.0" W , 41.0° 47.0' 0.0") (0.0° 8.0' 40.0" W , 41.0° 47.0' 0.0")

Información proporcionada por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio referente al catastro minero
Provincia: HUESCA. Tipo de derecho minero: Concesión Directa de Explotación. Sección: C. Situación general: Otorgado
Consulta realizada el Martes, 10 de Noviembre del 2011 a las 12:03

3.- COPIA DE LAS ALEGACIONES



NOTA INTERNA

DE: JEFE DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS
- PROYECTO RED -

A: DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

C/C: SUBINSPECCIÓN DE HUESCA

Fecha: 7 de Septiembre de 2010
N/R.: GFM/erf

Nº REGISTRO SAUDA: 1245
FECHA: 7-SEPTIEMBRE-2010

Asunto: INTERSECCIONES DE ACCESO A TRAMACASTILLA DE TENA (A-136) Y
A LALUEZA (A-1210)

En relación con las intersecciones referenciadas en el asunto, hemos de hacer constar que no figura ninguna referencia a las mismas ni en el informe de alegaciones, ni en las prescripciones al Proyecto de Trazado, ni en posteriores alegaciones (estamos a la vez sustanciando el correspondiente Informe).

No obstante, en esta fecha se da traslado del presente escrito para que durante la redacción de los correspondientes proyectos de construcción se diseñen las intersecciones atendiendo a todas las características de tráfico, tipologías y de seguridad de las mismas, manteniendo, asimismo, los pertinentes contactos con todos los agentes sociales implicados.

El Inspector del Proyecto RED

Fdo. Gonzalo Fernández Manceñido



Nº REGISTRO SAUDA: 1.252
FECHA: 7/09/2010

NOTA INTERIOR

DE: DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

A: JEFE DEL SERVICIO DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS
-PROYECTO RED-

FECHA: 7-09-2010

ASUNTO: MEJORA DE SEGURIDAD VIAL EN INTERSECCIONES DE ACCESO A
TRAMACASTILLA DE TENA (A-136) Y A LALUEZA (A-1210).

Dado el gran interés mostrado por los agentes sociales en todo lo referente a seguridad vial en lo concerniente a intersecciones y accesos, ruego se tenga en cuenta en la redacción de los proyectos de construcción, relativos al Proyecto Red, el análisis de la mejora de seguridad vial en todo lo referente a las precitadas intersecciones y accesos.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS,





Asociación Gállego Activo – AGA –
CIF: G50876838
Ctra. A132, km38, Murillo de Gállego (22808)
Gustavo Ortas
606 228 234
gus@urpirineos.es



3CA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
Edificio Pignatelli
Pº María Agustín, 36
50071 Zaragoza (Zaragoza)
Murillo de Gállego, a 25 de enero de 2010

Estimados señores:

Nos dirigimos a ustedes para advertir del riesgo existente en el punto kilométrico 44 de la carretera autonómica A-132 respecto a la zona reflejada en la documentación adjunta (Parcela 647, polígono 1 de Murillo de Gállego) y teniendo en el otro lado de la carretera la "zona de Carcavilla", principal punto de inicio de actividades de la práctica deportiva en el río Gállego.

Antecedentes: El Instituto Aragonés del Agua, la Asociación Gállego Activo (Asociación de empresas de turismo de aventura) y la Cámara de Comercio e Industria de Huesca firmaron el 23 de marzo de 2007 un convenio para el desarrollo de un Plan Especial de Desarrollo Turístico Sostenible en el territorio de la Galliguera. Dicho Convenio contempla entre otras actuaciones la ejecución de obras para la mejora de infraestructuras (entre otras en la "zona de Carcavilla") para la práctica deportiva en el río Gállego que están en fase de finalización.

En el mes de Febrero de 2009 se produjo un desprendimiento que entendemos provenía de la cima de la parcela reflejada en la documentación adjunta y zona ajena a la realización de las obras del citado Convenio. Las rocas desprendidas atravesaron la A-132 y fueron a la "zona de Carcavilla" donde se inician la mayor parte de las actividades acuáticas de grupo en el río Gállego y donde se aparcan los vehículos necesarios para el transporte de los usuarios de estas actividades. Dicho desprendimiento (varias rocas) y por el tamaño de una de las rocas, obligó a reparar diversos desperfectos de las obras realizadas, fundamentalmente la rampa hormigonada de acceso a la zona de acceso a Carcavilla. (ver fotografías adjuntas).

Esta situación creemos que es de riesgo tanto para el propio tráfico de la carretera, como para los usuarios del turismo de aventura, pues es un punto importante de inicio de actividad de grupos de todas las edades y básico para el desarrollo de las empresas de turismo activo en el río Gállego.

Por todo ello, solicitamos a su Dirección, evalúen el riesgo existente para el tráfico de la propia carretera, y por tanto, para las propias actividades de aventura que se inician en Carcavilla, y tomen en caso necesario las medidas que minimicen el riesgo.

Adjuntamos cinco fotografías del desprendimiento y plano de la referencia catastral de la parcela, y estamos a su disposición para cualquier información adicional que requieran.

Reciban un cordial saludo

3CASU2

Fecha: 12/02/10 Gustavo Ortas

Entrada: Presidente de la Asociación de Empresarios Gállego Activo

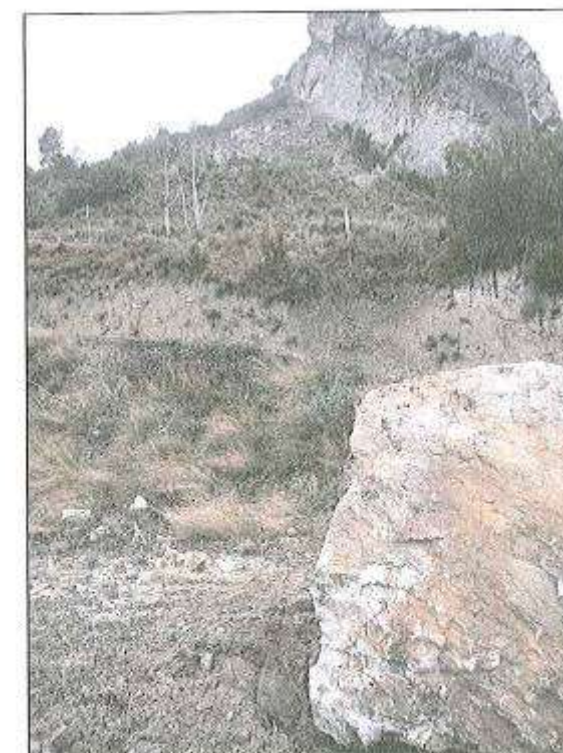
Salida:

GOBIERNO DE ARAGÓN

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE AGUAS BRAVAS
DE MURILLO DE GÁLLEGO
C.I.F. G-50876838
Ctra. A-132 s/n - 50.808 - Murillo de Gállego
ZARAGOZA



Roca de mayor tamaño desprendida



Cima de donde proviene el desprendimiento



Paso de la carretera donde se desprendieron rocas



Daños del desprendimiento en las obras



Daños del desprendimiento en las obras

