

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

8348 *Resolución de 16 de abril de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con plataforma logística de Zaragoza Plaza».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de julio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio Informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con plataforma logística de Zaragoza Plaza», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que ostenta la condición de promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el «Estudio Informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con plataforma logística de Zaragoza Plaza» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye asimismo en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad ferroviaria u otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El objeto de la actuación es la conexión en ancho estándar de los tráficos de mercancías de la futura línea internacional Zaragoza-Huesca-Canfranc con la Plataforma Logística Plaza (Zaragoza). Las actuaciones se concentran en el tramo que abarca desde el Nudo de Miraflores hasta la Plataforma Logística de Plaza, todas ellas en el municipio de Zaragoza. Se enmarca en el proyecto titulado «Superando las conexiones perdidas entre Francia y España: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza» que permitirá el restablecimiento de las circulaciones internacionales de viajeros y mercancías entre Zaragoza y Pau, habilitando un corredor ferroviario alternativo al Mediterráneo y Cantábrico para la conexión entre España y

Francia. La longitud total de la actuación es de unos 21,3 kilómetros aproximadamente. Las actuaciones a realizar son:

Tramo	Long. (km)	Tipo de vía actual	Actuación en el EI
Tramo 1 Zaragoza Plaza-Bifurcación Teruel.	6,8	Vía doble en ancho ibérico.	Renovación y cambio de ancho de la vía situada más al Norte.
Tramo 2 Bifurcación Teruel.	No se desarrolla ninguna actuación en el presente Estudio Informativo. Las acciones necesarias serán objeto de otros estudios		
Tramo 3 Bifurcación Teruel-Estación La Cartuja.	8,8	Vía única en ancho ibérico.	Duplicación de la vía a lo largo de todo el tramo de manera paralela por su lado Norte y su lado Oeste en la parte final previa a la estación de la Cartuja.
Tramo 3 Bifurcación Teruel-Estación La Cartuja. Últimos 0,7 km.	0,7 (incluido en el anterior)	Vía única en ancho ibérico.	Además de la duplicación de la vía, se realiza una modificación del trazado con el fin de permitir incorporar los aparatos de cambio necesarios en la estación de La Cartuja.
Tramo 4 Estación La Cartuja.	0,8	Vía doble en ancho ibérico.	Se mantienen las vías existentes, mejorando su configuración, realizando renovaciones de vía y un cambio de ancho en las 3 vías principales.
Tramo 4 Estación La Cartuja-Nudo Miraflores Hasta el cruce con Z-40.	3,5	Vía única en ancho ibérico.	Duplicación de la vía a lo largo de todo el tramo, de manera paralela por su lado Norte/Este.
Tramo 4 Estación La Cartuja-Nudo Miraflores Desde el cruce con Z-40.	1,4	Vía única en ancho ibérico.	La vía va encajada en el tejido de la ciudad, sin espacio de ampliación. Renovación y cambio de ancho de la vía existente.

En los tramos donde se implementa cambio de ancho ibérico a ancho mixto, no es necesario realizar obras de infraestructura nueva, se implanta la superestructura para ancho mixto adaptando la electrificación, las instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones.

En los tramos en los que se duplica la vía, es necesaria la construcción de la infraestructura para disponer la nueva vía en ancho mixto, con la correspondiente ampliación de plataforma. Esto supone en algunas ocasiones ampliar pasos superiores, inferiores o duplicar alguna de las estructuras existentes actualmente, como en el caso del viaducto sobre el Canal Imperial de Aragón. Asimismo, se tiene que incorporar una nueva electrificación a lo largo de la nueva vía y en el Tramo 4, además, es necesario trasladar la electrificación de la vía existente al Sur de la misma, y así obtener el espacio necesario para la duplicación.

Será necesaria la ejecución en el Tramo 3 de un viaducto nuevo en paralelo al existente, en el p. k. 7+915, en el cruce sobre el Canal Imperial de Aragón, y un nuevo paso inferior en paralelo al existente, en el cruce del camino situado en el p. k. 8+270. En el Tramo 4 se realizará la ampliación del paso superior del camino de San Antonio en el p. k. 3+140 y la ampliación del paso superior de la autovía Z-40 en el p. k. 3+383.

En cuanto a las obras de drenaje transversal (ODT), únicamente al final del Tramo 3 en la rectificación de trazado de 0,7 km (PK 8+395) es necesaria la construcción de una nueva ODT bajo la nueva plataforma. Respecto a las ODT existentes, no se prevé realizar ampliación de sección en ningún caso, aunque es posible que en los tramos en los que se realiza duplicación de vía sea necesario ampliar la longitud de las mismas.

El estudio de impacto ambiental (EsIA) estima que sólo el 5 % de la medición total de excavación en desmonte podría ser aprovechable para el relleno de terraplenes en la traza. Se estiman 282.202,90 m³ de tierras sobrantes a vertedero, y unas necesidades de 195.414,10 m³ de tierras procedentes de cantera. Además, se excavan 66.734,30 m³ de tierra vegetal, que se aprovechará para realizar la restauración ecológica y paisajística del proyecto. No se prevé la apertura de préstamos ni de vertederos. Se han identificado 4 explotaciones de áridos y 3 canteras suministradoras de balasto, además de varios gestores de tierras sobrantes.

Se han seleccionado 4 superficies de entre 900 y 1.400 m² aproximadamente cercanas al proyecto, con el fin de situar las instalaciones auxiliares durante la obra, una ubicada en el centro del Tramo 1; dos en el Tramo 3 en el centro y en el eje previo a la Estación de La Cartuja; y una en el centro de Tramo 4. Todas ellas se encuentran sobre cultivos de secano en uso o abandonados.

La ocupación total de la obra incluyendo todas las áreas, tanto en tramos de renovación de vía como en tramos de duplicación, es de 383.126,67 m². La ocupación temporal se limita a las instalaciones auxiliares previstas en 4.470 m². La ocupación efectiva de nuevo suelo fuera del actual Dominio Público Ferroviario para el conjunto de la actuación es de 39.073 m², de los que 19.068 m² corresponden al Tramo 3 y 20.005 m² al Tramo 4.

2. Tramitación del procedimiento

El 22 de febrero de 2023, el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el «Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza Plaza» se publica en el «Boletín Oficial del Estado», trámite en el que no se reciben alegaciones de particulares.

Paralelamente, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, cuyo resultado se refleja en la tabla recogida en el anexo I de la presente resolución.

Con fecha 11 de julio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, el expediente para el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria. Tras el análisis formal, se constata que no obran todos los informes preceptivos citados en el artículo 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y que el EsIA no incluye el análisis de efectos acumulativos y sinérgicos que el proyecto pueda generar sobre los distintos factores ambientales indicados en la ley. Por tanto, con fecha 5 de septiembre de 2023, se requiere al órgano sustantivo que subsane el expediente, de conformidad con lo establecido en el artículo 40.1 de la Ley de Evaluación Ambiental. La subsanación del expediente se completa con fecha 24 de octubre de 2023.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas.

El EsIA presenta, además de la alternativa 0 o de no actuación, 2 alternativas funcionales:

– Alternativa A: Disposición de una nueva vía de ancho estándar de manera continua entre Zaragoza-Plaza y el Nudo de Miraflores. Para ello se plantea la duplicación de vía en ancho estándar en los tramos con vía única y la renovación de vía en ancho mixto en los tramos en donde ya exista vía doble de ancho ibérico.

– Alternativa B: Disposición de una nueva vía de ancho mixto de manera continua entre Zaragoza-Plaza y el Nudo de Miraflores. Para ello se plantea la duplicación de vía en ancho mixto en los tramos con vía única y la renovación de vía en ancho mixto en los tramos en donde ya exista vía doble de ancho ibérico.

Se descarta la alternativa 0 frente a las alternativas funcionales A y B mediante un análisis multicriterio en la que se consideran criterios ambientales, económicos y sociales. En cuanto las alternativas funcionales, la diferencia fundamental entre ambas es el tipo de ancho a implementar en los tramos en los que se duplica la vía, ancho estándar en la Alternativa A y ancho mixto en la Alternativa B. El trazado, actuaciones sobre las infraestructuras existentes, obras de drenaje, etc. son coincidentes en ambas alternativas.

El EsIA concluye que ambas alternativas presentan efectos ambientales semejantes, únicamente se produce un aumento en la intensidad de los efectos ambientales de la Alternativa B respecto a la A debido a ligeros incrementos en la cantidad de materiales que se utilizan y la duración de las obras. El promotor realiza un análisis multicriterio teniendo en cuenta factores ambientales, funcionales, económicos y el plazo de ejecución, concluyendo que la alternativa B es la que mejor cumple los objetivos perseguidos.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

b.1 Población y salud humana.

Durante la fase de obras, el EsIA indica que el proyecto puede generar la ocupación provisional de suelo agrícola y la demolición de una edificación de unos 240 m², por lo que el promotor calculará la compensación económica oportuna. Se prevén impactos sobre la calidad de vida de las personas debidos a la generación de polvo y partículas, aumento de los niveles de ruido, interrupción de algunas de las infraestructuras de comunicación, desvíos provisionales y demolición de una edificación. El tráfico de maquinaria y vehículos pesados puede generar un aumento en el riesgo de accidentes, especialmente relevante en el Tramo 4, debido a que la línea ferroviaria discurre en paralelo a una carretera frecuentada con polígonos industriales.

Para paliar estos efectos, el promotor propone mantener húmedas las superficies susceptibles de producir emisiones de polvo mediante riegos periódicos de caminos, acopios, y en general de aquellas zonas en las que tengan lugar movimientos de maquinaria y vehículos o de tierras, incluyendo todos los caminos de acceso a obra. Los materiales susceptibles de emitir polvo se transportarán y acopiarán tapados, se controlarán las operaciones de carga y descarga y se limitará la velocidad de los vehículos en obra a 30 km/h. Por su parte, cabe la posibilidad de que sean necesarios trabajos nocturnos en situaciones puntuales, aunque la duración de las obras nocturnas será muy breve y en ningún caso se realizarán con maquinaria en el Tramo 4, debido a la cercanía de las viviendas.

El EsIA aporta un estudio de ruido y vibraciones durante la fase de explotación, incluyendo los niveles previstos para todos los receptores sensibles en una banda de 200 m a cada lado de la vía para el ruido, y de 70 m para las vibraciones. En el citado estudio, se realiza un análisis normativo, concluyendo que la legislación más restrictiva es la Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón y, por tanto, sus límites de ruido resultan de aplicación. En cuanto al ruido, según la modelización realizada, se superan los valores objetivo tanto en el escenario actual como en el futuro en tres zonas: la curva de desvío hacia Cartuja Baja, en la estación de Cartuja Baja, y en el entorno del cruce con la Z-40. El estudio calcula que el número máximo de habitantes afectados en la actualidad es de 44,71, mientras que el número de habitantes afectados en el escenario futuro con las medidas correctoras de apantallamiento y medidas antichirrido sería de 13,15. El valor superado en todos los edificios afectados en el escenario futuro tras las medidas correctoras, es el nivel sonoro equivalente nocturno (Ln). Este valor calculado a través del modelo se sitúa entre 1 y 2 dB por encima del valor del objetivo de calidad acústica, fijado en 55 dB para las zonas residenciales.

El promotor propone la colocación de 4 pantallas:

Pantalla	Tramo	Margen	P. k. inicial	P. k. fin	Longitud total (m)	Altura máxima (m)	Superficie (m ²)
PA-01	4	D (VND)	003+400	003+475	75	1,5	112,50
PA-02	4	D (VND)	003+110	003+270	160	3	480

Pantalla	Tramo	Margen	P. k. inicial	P. k. fin	Longitud total (m)	Altura máxima (m)	Superficie (m ²)
PA-03	4	I (V1)	000+720	000+880	160	2	320
PA-04	3	I (Nueva)	007+840	008+440	600	3	1.800
Total						995	2.712,50

Asimismo, se contempla el aporte de lubricación en los raíles al paso de los trenes en la curva cerrada existente en el Tramo 3 cerca de La Cartuja, como medida contra el chirrido (*curve squeal*).

Tras la aplicación de medidas correctoras, siguen existiendo 6 edificaciones de uso residencial que tendrían valores superiores a los objetivos de calidad acústica. Por ello el EsIA indica, que en el proyecto constructivo se analizarán con mayor precisión los posibles impactos a estas viviendas, y en caso necesario, se aplicarán medidas correctoras adicionales como el refuerzo del aislamiento de fachadas, con el fin de que los niveles de ruido nocturnos no superen los valores del objetivo de calidad acústica de la normativa vigente.

En cuanto a las vibraciones, se prevé la superación del límite normativo en receptores de 7 edificaciones de uso residencial situados a una distancia inferior a 34 m de la nueva traza ferroviaria. Seis de los siete edificios se sitúan en las inmediaciones de la base de mantenimiento de Adif de La Cartuja, en la zona de la Cartuja Baja, mientras que el otro está situado cerca del ramal de Miraflores. Para reducir los niveles de vibración en el interior de los edificios afectados el EsIA propone la instalación de una manta resiliente cuyas propiedades aseguren una frecuencia natural $f_n \leq 16$ Hz del sistema formado por la manta y el paquete de vía (balasto, traviesas y carriles) durante la circulación del material móvil. Para cumplir con este objetivo se prevé una longitud total de manta resiliente de 600 m lineales entre los p. k. 3+170 a p. k. 3+270 y p. k. 0+490 a p. k. 0+690, ambos del Tramo 4, lo que supone una superficie total aproximada de 6,800 m². Con la aplicación de esta medida no se prevé la superación de los valores límite de vibración establecidos en la normativa de aplicación.

El EsIA prevé un impacto positivo sobre el empleo y el desarrollo económico de la zona durante la fase de obras y la fase de explotación del proyecto.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Aragón recuerda que, en caso de que la ejecución y puesta en marcha del proyecto afecte a los servicios de abastecimiento de agua, deberá cumplirse lo dispuesto en el RD 3/2023 de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad de agua de consumo, su control y suministro, sin que en ningún caso se produzca una afección negativa sobre el suministro o calidad del agua destinada a la población. Esta indicación se ha incluido en el apartado de condiciones de la presente resolución.

b.2 Flora y vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

El EsIA indica que la zona de actuación se encuentra altamente antropizada y dentro de un pasillo de infraestructuras lineales. Se incluye una cartografía de detalle de la vegetación y usos del suelo en una franja de 200 m a ambos lados del ferrocarril, identificando unidades de vegetación; cultivos de secano y regadío; huertas de hortalizas y frutales; arbolado junto al Canal Imperial consistente en una plantación de pino carrasco (*Pinus halepensis*); y matorral herbazal de carácter gipsícola, que es la unidad con mayor naturalidad de la zona de estudio, cuyas especies más importantes son albada (*Gypsophila struthium*), jara de escamillas (*Helianthemum squamatum*), hierba de la cruz (*Hernaria fruticosa*), y asnallo (*Oonis tridentata*). Además, en el área del proyecto se encuentran zonas con vegetación marginal asociada a bordes de caminos, cultivos abandonados, zonas periurbanas, infraestructuras lineales incluidos sus taludes o zonas degradadas con movimientos de tierras recientes.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), destaca la presencia de comunidades vegetales de carácter estepario y semiestepario representadas por los HIC, 1430. Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano-Salsoletea*), 1520*. Vegetación gipsícola mediterránea (*Gypsophiletalia*), de carácter prioritario, 5210. Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*, 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos y 6220*. Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, prioritario. Todos estos hábitats se encuentran recogidos en el EsIA, donde todas las zonas cartografiadas como Herbazal-Matorral se consideran Hábitat de Interés Comunitario (HIC), con mayor o menor naturalidad.

El EsIA no ha detectado especies de flora especialmente protegida, ni se afecta a Montes de Utilidad Pública, siendo los más cercanos el Monte Público de entidades locales «Mejana del Lugar» y el Monte Público de comunidades autónomas «Riberas del Ebro en el término de Pastriz», que se encuentran a 1,2 km al Oeste del trazado.

El promotor recoge que la afección sobre la vegetación se debe a la ocupación de nuevo suelo en los tramos donde se realiza la ampliación de la plataforma o se proyecta modificación del trazado. Se estima que se ocuparán un total de 1,4 hectáreas de Hábitat de Interés Comunitario Prioritario en los tramos de ampliación de la plataforma del Tramo 3, mientras que en el resto las nuevas ocupaciones se ubicarán en zonas de cultivos y de vegetación marginal. El hábitat mayoritario en la zona es el HIC 1520*. Vegetación gipsícola mediterránea (*Gypsophiletalia*), de carácter prioritario. Por otra parte, las zonas de instalaciones auxiliares se ubicarán en lugares sin vegetación arbórea ni vegetación arbustiva de interés. Para paliar los efectos sobre la vegetación, el promotor propone el jalonamiento de la zona de obras y la protección de los árboles cercanos a las obras mediante el vallado de los mismos, incluyendo la copa completa del árbol. Asimismo, se realizarán acciones de educación y divulgación de la importancia de los hábitats gipsícolas en la zona, dando a conocer a los vecinos de Zaragoza los valores singulares de este tipo de hábitat, sus especies vegetales más características y el papel de la costra líquénica característica del hábitat en la protección del suelo.

El INAGA indica en relación a la afección de los HIC, que si bien considera adecuada la realización de acciones educativas y de divulgación, se deberá añadir como compensación la recuperación física de una superficie similar o ligeramente superior (entre 1,5 y 2 ha) del hábitat prioritario afectado en terrenos degradados próximos viables, y se debe añadir al EsIA un plan de restauración que defina con exactitud la superficie a restaurar, las especies y el tratamiento a realizar. El promotor incorpora estas condiciones y añade un apéndice al EsIA en el que desarrolla la medida de compensación de aproximadamente 2,1 ha del HIC 1520* en una parcela degradada próxima a la zona de ejecución del proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera adecuado el EsIA siempre que se apliquen todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el mismo, tendentes a minimizar las afecciones sobre la vegetación. El promotor señala que todas las medidas serán desarrolladas en el Proyecto de Construcción.

b.3 Fauna.

El EsIA incluye un inventario a partir de la información del Inventario Español de Especies Terrestres del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Según el mismo, las especies catalogadas «En peligro de extinción» o «Vulnerables» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa) con posible presencia en la zona son la garcilla cangrejera, alondra ricotí, aguilucho cenizo, escribano palustre, halcón peregrino, milano real, alimoche, colirrojo real, chova piquirroja, ganga ortega y ganga ibérica.

Del mismo modo, el EsIA incluye los resultados de la visita de campo realizada con la identificación de las especies cernícalo vulgar (*Falco tinnuculus*), milano negro (*Milvus migrans*), milano real (*Milvus milvus*), cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), y chova piquirroja (*Pyrhacorax pyrrhacorax*) en el Tramo 3, al norte del ferrocarril dentro del ámbito de estudio. Asimismo, se encontraron dos puntos de nidificación, un nido de chova

piquirroja a la altura del p. k. 2+570 y a escasos 100 metros del eje ferroviario en el Tramo 3, y unos 30 nidos de cigüeña blanca o común en la Estación de La Cartuja.

El promotor señala que, de acuerdo con la cartografía del Gobierno de Aragón, la zona del proyecto se localiza sobre tres espacios protegidos para la fauna: Zona de protección del cernícalo primilla (*Falco naumanni*), aprobado por el Decreto 109/2000, de 29 de mayo, del Gobierno de Aragón, sin afectar a sus áreas críticas; Zona de alimentación de especies necrófagas; y Zona de protección de aves amenazadas.

El EsIA indica que, durante la fase de obras, aunque la zona se encuentra altamente humanizada, se puede producir el abandono de nidos debido al ruido y la presencia de personal y maquinaria. Durante la fase de funcionamiento, no se prevén acciones que puedan ocasionar afección a la fauna. Se realizará una prospección de fauna antes del inicio de las obras en una franja de 100 metros de ancho a lo largo del Tramo 3 y en toda la zona sur del Tramo 1, incluyendo la zona de Plaza, donde puede haber presencia de alondra ricotí. También se verificará el estado de los nidos de cigüeña en la Estación de La Cartuja. En el caso de que se detecten nidos de alondra ricotí o de cualquier otra especie, se realizará una consulta específica al INAGA para consensuar la forma de actuar. Se realizarán plantaciones arbustivas a la entrada de las obras de drenaje transversal (ODT) a ampliar, que sirvan como atracción, refugio y paso de fauna para los pequeños vertebrados. Se prevé la instalación de tres rampas de escape de fauna para vertebrados medianos y grandes en el Tramo 3 y se repondrá el cerramiento que sea retirado durante las obras, con las mismas características del actual.

Asimismo, el EsIA indica que, para proteger los nidos de las especies indicadas, se establecen las siguientes limitaciones en el calendario de las obras:

- Nido de chova piquirroja: no se realizarán trabajos o paso de maquinaria desde la segunda quincena de marzo hasta finales de julio en un radio de 300 m alrededor del nido detectado, lo que incluye el intervalo entre los p. k. 2+270 y 2+870 del Tramo 3.
- Nidos de cigüeña: No se realizarán trabajos o paso de maquinaria desde la segunda quincena de febrero hasta finales de junio en un radio de 200 m a partir del primer y último nido, lo que incluye todo el tramo de la Estación de La Cartuja, a partir del final del Tramo 3 hasta el p. k. 0+100 del Tramo 4.

La Confederación Hidrográfica del Ebro concluye que considera adecuado el EsIA siempre que se apliquen todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el mismo, tendentes a minimizar las afecciones sobre la fauna. El promotor señala que todas las medidas recogidas en el EsIA serán desarrolladas en el Proyecto de Construcción.

El INAGA considera adecuadas y suficientes las anteriores medidas, si bien señala que el Plan de seguimiento deberá finalmente determinar si son realmente suficientes o deberán ser ampliadas. Asimismo, informa que, en las obras a realizar en la zona de Plaza, al sur del trazado del Tramo 1, en la se ha cartografiado un área con presencia de alondra ricotí (*Chersophilus duponti*), se deberán incorporar medidas preventivas similares a las adoptadas para la chova piquirroja, evitando la realización de trabajos o paso de maquinaria desde la segunda quincena de marzo, hasta finales de julio. La presencia de alondra y sus puntos de nidificación se confirmarán mediante la realización, previo al inicio de las obras, de una prospección faunística por técnico competente, tras la cual se podrán detallar las medidas más adecuadas que se deben tener en cuenta. El promotor asume las condiciones señaladas y las incluye en la última versión del EsIA, informando que en la zona de Plaza no se realiza duplicación de vía, sino únicamente la implementación del ancho mixto en las ya existentes, y no se esperan afecciones a posibles zonas de nidificación cercanas. No obstante, la medida de prospección incluirá una consulta específica al INAGA en el caso de que se detecten nidos de alondra ricotí, o de cualquier otra especie protegida, en las cercanías del trazado. Las medidas descritas han sido incorporadas en el condicionado de la presente resolución.

b.4 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

El EsIA informa que el espacio más próximo es la Reserva Natural Dirigida de los Sotos y Galachos del Ebro (Cd. ENP204), espacio de la Red Natural de Aragón próximo a la ciudad de Zaragoza, situado a unos 200 m de la zona de actuación y separado por la carretera N-232.

El EsIA recoge un apartado específico de repercusiones sobre la Red Natura 2000 que indica que el proyecto no es coincidente con ningún espacio de la citada red y recoge los espacios situados en un radio cercano al corredor, siendo los más próximos el ZEC ES2430152 «Galachos de la Alfranca de Pastriz, la Cartuja y el Burgo de Ebro» situado a 580 m y la ZEPA ES0000138 «Galachos de la Alfranca de Pastriz, la Cartuja y el Burgo de Ebro» a 750 m. El apartado concluye que, debido a la distancia, no se producirán afecciones de ningún tipo sobre los espacios Red Natura 2000, por lo que no es preciso realizar un estudio específico de afecciones.

El INAGA coincide en la identificación de los espacios mencionados como los más próximos, informando que se deberá asegurar que la totalidad de las actuaciones a realizar son compatibles con los Planes Básicos de Gestión y Conservación de las Zonas de Especial Conservación y de las Zonas de Especial Protección para las Aves de la Red Natura 2000 en Aragón.

b.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Según el EsIA, el tramo sur del recorrido del proyecto discurre a través de sustrato yesífero que ha sido erosionado hasta convertir el área en una sucesión alomada de relieve suavizado, separado por estrechos e irregulares fondos de valle planos con acumulación reciente de sedimentos, que marcan la fina red de drenaje de la zona dirigida hacia el río Ebro o hacia el río Huerva. El trazado del proyecto en el sector este se adentra en las terrazas altas del río Ebro y en depósitos aluviales más recientes.

La actuación se sitúa junto a la vía férrea actual, donde en los primeros metros, alrededor de 1 m en las zonas más estrechas y de 2 a 5 m en los tramos de plataforma más elevada y ancha, el suelo ha sido retirado para ubicar la base de plataforma ferroviaria. La zona inmediata a esta plataforma conserva su suelo original.

Respecto a la presencia de posibles Lugares de Interés Geológico (LIG), el más cercano es el LIG ARA065 «Galachos de la Alfranca, Pastriz y El Burgo», que se localiza en la Reserva Natural de los Galachos, y situado a más de 1 km del extremo más oriental del trazado, por lo que el EsIA considera que no resultará afectado.

Durante la fase de obras, se producirán cambios geomorfológicos debidos a la ampliación de la plataforma ferroviaria existente en los Tramos 3 y 4, así como por la construcción de un nuevo trazado en la última parte del Tramo 3. Como consecuencia, se ampliarán tanto los terraplenes como los desmontes existentes al norte en el Tramo 3 y al este en el Tramo 4, y se crea un nuevo terraplén de 0,7 km de longitud en la parte final del Tramo 3. El movimiento de tierras estimado, incluyendo la compensación de tierras en la propia obra, es de 282.202,90 m³ de material a vertedero y 195.414,10 m³ de material procedente de canteras o préstamos. Se prevé la retirada de 66.734,30 m³ de tierra vegetal, que se aprovechará para realizar la restauración ecológica y paisajística del proyecto. Durante la fase de funcionamiento, no se prevén afecciones sobre el suelo o geodiversidad.

El EsIA informa que todos los materiales necesarios para la ejecución de las obras se obtendrán de canteras debidamente legalizadas y no se prevé la apertura de nuevos vertederos. Se realizará el empleo de tierras como relleno en obras ya existentes para su restauración, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron.

El EsIA propone reducir al mínimo posible la ocupación temporal con la delimitación de perímetros de obra. La retirada de la tierra vegetal de la zona de instalaciones

auxiliares, taludes existentes, accesos provisionales y zonas de paso a pie de plataforma, para realizar el posterior reextendido tras la finalización de los trabajos. Esta tierra vegetal será retirada y tratada sin que los acopios superen los 1,5 m de altura, evitando así su deterioro por compactación. Se establecerán medidas preventivas para minimizar una posible contaminación del suelo. Se impermeabilizará el parque de maquinaria, zona de mantenimiento, punto limpio y áreas de acopio de materiales contaminantes; se dirigirán las aguas de precipitación en estas zonas junto con los posibles lixiviados, hacia un sistema de depuración. Cualquier posible vertido al suelo se recogerá inmediatamente y será tratado como residuo peligroso. Durante la fase de funcionamiento no se prevén acciones que produzcan contaminación del suelo.

El promotor relaciona los tipos de residuos que se van a generar durante la fase de obras y de funcionamiento del proyecto, así como su clasificación según la Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por el que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos. El promotor propone una serie de medidas para la prevención de la contaminación y minimización de residuos, la separación y gestión in situ de los residuos, gestión de residuos peligrosos, inertes, asimilables a urbanos, sistema de punto limpio, etc. Dado que el proyecto se desarrolla sobre una línea férrea existente, cabe la posibilidad de que se extraigan balasto o suelos contaminados, por ejemplo, por hidrocarburos provenientes del trabajo con maquinaria (escapes, vertidos accidentales). Por ello, los residuos producidos se someterán a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Asimismo, se cumplirá con lo indicado en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y tal como indica el EsIA, el proyecto constructivo incluirá un Estudio de Residuos de Construcción y Demolición de acuerdo con el artículo 4.1 del citado Real Decreto 105/2008.

b.6 Aire y cambio climático.

En el EsIA, la calidad del aire se determina a partir de los datos de la Red de control de la calidad del aire de la ciudad de Zaragoza, que cuenta con ocho estaciones remotas de medida de la contaminación atmosférica. En función de los valores registrados para NO₂, SO₂, O₃ y PM₁₀ se establece un nivel de calidad del aire, y los valores registrados en las ocho estaciones son inferiores a los valores límite de inmisión, por lo que se puede considerar una buena calidad atmosférica. Durante la fase de obras se generarán polvo y partículas, gases contaminantes y contaminación lumínica. Estas emisiones pueden generar molestias en las zonas habitadas próximas a las obras, como ocurre en el Tramo 4. Cabe la posibilidad de que sean necesarios trabajos nocturnos en situaciones puntuales, con una breve duración y sin efecto significativo. Durante la fase de funcionamiento no se prevén afecciones por polvo o gases, no se prevé incremento del alumbrado estático respecto a la situación actual, y el incremento de luz nocturna debido al aumento en las circulaciones no se considera significativo.

Se mantendrán húmedas las superficies susceptibles de producir emisiones de polvo; los materiales se transportarán tapados; se controlarán las operaciones de carga y descarga; se limitará la velocidad de los vehículos en obra a 30 km/h; se asegurará el buen estado de funcionamiento de la maquinaria realizando las revisiones oficiales correspondientes y comprobando los certificados de emisión de gases de escape.

Durante las obras, los gases emitidos por la maquinaria y los vehículos contribuyen al cambio climático, si bien el EsIA indica que dichas emisiones serán de escasa entidad dada la duración temporal de las obras. El estudio calcula la huella de carbono de los materiales empleados, en concreto del hormigón y del acero, sin considerar el efecto debido a la eliminación de reservorios de carbono al no actuar sobre vegetación arbórea. Se estima una huella de carbono de 6.282,71 Tn equivalentes de CO₂. En cuanto a la fase de funcionamiento, el promotor indica que el ferrocarril es un medio más eficiente

desde el punto de vista energético que la carretera para transportar mercancías, por otra parte, un ferrocarril electrificado posibilita la elección de una fuente de energía renovable, con el consiguiente ahorro en las emisiones de gases de efecto invernadero. Por ello, considera que el proyecto tendrá un efecto positivo sobre la emisión de gases de efecto invernadero y el cambio climático durante la fase de funcionamiento.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico valora un impacto positivo del proyecto desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático, dado que se trata de una modalidad de transporte sin emisiones directas de gases efecto invernadero. Aun así, recomienda el cálculo de la huella de carbono en todas las fases del proyecto. El promotor responde que en la fase de proyecto de construcción se realizará el cálculo de la huella de carbono con un mayor detalle y concreción, y se propondrán medidas de reducción y compensación.

b.7 Agua.

El proyecto se encuentra dentro del ámbito de la Cuenca Hidrográfica del Ebro. El trazado cruza el cauce del río Huerva, afluente del Ebro, en el Tramo 2 que no forma parte del presente proyecto; el Canal Imperial de Aragón en el Tramo 3; y se acerca al río Ebro en su sector norte, manteniendo unas distancias mínimas de 800 m.

Según indica el promotor, el proyecto se asienta sobre la masa de agua subterránea Aluvial del Ebro: Zaragoza Cog. ES091058, que está catalogada como vulnerable a la contaminación por nitratos y que coincide exactamente con la unidad hidrogeológica Aluvial del Ebro Tudela-Tesla 406. La permeabilidad varía de media-alta a muy alta en la región norte y en el fondo del valle del río Huerva, donde el terreno está básicamente conformado por sedimentos detríticos del cuaternario, y permeabilidad muy baja en la región sur constituida por formaciones evaporíticas. Las actuaciones proyectadas no contemplan excavaciones o construcciones que afecten al subsuelo, por lo que no se prevé afección sobre las aguas subterráneas debido a movimientos de tierra.

Las principales afecciones contempladas en el EsIA son las relativas a la alteración de la calidad de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, como consecuencia del arrastre de sólidos a cauces cercanos, o bien escapes o vertidos directos de aceites y combustibles de maquinaria u aguas fecales procedentes de los servicios higiénicos de la obra, o arrastre de sólidos en suspensión u otros contaminantes por la lluvia y aguas de escorrentía. Las medidas que se contemplan son las ya indicadas para prevenir la contaminación de los suelos. Asimismo, se ha previsto la ampliación de determinadas obras de drenaje transversal del actual ferrocarril, así como la construcción de una nueva al final del Tramo 3, con objeto de evitar la modificación de la red de drenaje superficial. Respecto a la fase de funcionamiento, no se prevé que se realicen acciones que puedan ocasionar contaminación de las aguas o modificaciones en la red de drenaje.

El único cauce de agua que es, actualmente, atravesado por el ferrocarril es el Canal Imperial de Aragón, cauce artificial que se cruza mediante viaducto en el p. k. 7+880 del Tramo 3. El proyecto prevé la construcción de un nuevo viaducto, en paralelo y similar al existente, que evitará afectar al Canal y a los viales que discurren en paralelo al mismo.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera adecuado el EsIA, siempre que se apliquen todas las medidas preventivas y correctoras contempladas para minimizar las afecciones sobre el medio hídrico superficial y subterráneo. Se deberá garantizar que no se altere significativamente la dinámica hidrológica de la zona, asegurando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Para realizar el cruce del Canal Imperial de Aragón se requiere informe favorable o autorización de la Dirección Técnica de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Asimismo, la Confederación incluye una serie de criterios técnicos para la autorización de actuaciones en Dominio Público Hidráulico y en Zona de Policía, que deben cumplirse en todo momento de acuerdo con la normativa vigente en materia de aguas. El promotor responde que todas las medidas recogidas en el EsIA serán desarrolladas en el Proyecto de Construcción y se tendrán en cuenta todos los criterios técnicos y autorizaciones correspondientes, incluida la correspondiente a la duplicación del viaducto en el cruce del Canal Imperial de Aragón.

El Instituto Aragonés del Agua informa que las actuaciones discurren próximas a la estación depuradora de aguas residuales de Plaza. Además, varias tuberías de elevación y evacuación de agua residual y de suministro de agua potable y regenerada cruzan bajo la plataforma ferroviaria, y aunque no considera que vayan a resultar afectadas, se deberán tomar las precauciones oportunas en el proyecto y durante las obras. El promotor responde que tendrá en cuenta lo indicado.

b.8 Paisaje.

Según el EsIA, las unidades paisajísticas que se verán afectadas por el proyecto son Vega del Ebro entre Zaragoza y Pina; Vega del Huerva en Cuarte; Glacis de interfluvio Huerva-Jalón; Glacis y mesas del sureste de Zaragoza y norte de la tierra de Belchite; y Zaragoza y su área metropolitana. Se realiza un estudio de cuencas visuales donde se analiza de forma separada la cuenca visual de la plataforma y la cuenca visual de la catenaria. La cuenca visual de la plataforma engloba una superficie de 7.662,22 ha de las cuales un total de 6.201,70 ha no son visibles las instalaciones, y en 1.460,53 ha si son visibles. En el 96,13 % del área englobada en un radio de 3 km desde la planta del proyecto, la visibilidad de la plataforma es nula, muy baja o baja, siendo el 80,94 % correspondiente a áreas donde la plataforma no es visible. La cuenca visual global resultante de la catenaria también engloba una superficie de 7.662,22 ha, de las cuales en 5.004,24 ha no son visibles las instalaciones, que son visibles en 2.657,98 ha. Aunque aumente la cuenca visual, en el 92,107 % del área englobada en el radio de 3 km desde la planta del proyecto la visibilidad de la catenaria es nula, muy baja o baja, reduciéndose las zonas no visibles al 65,31 %.

El proyecto actúa sobre una plataforma ferroviaria ya existente, que es ampliada sin modificar las alturas, salvo en el Tramo 3 de modificación de trazado. Las obras tienen carácter temporal y su afección paisajística cesa al finalizar las mismas, no obstante, se mantendrá un orden y limpieza en dichas zonas y sus alrededores. El Tramo 3, sobre el que se realizarán la mayor parte de los nuevos taludes, se ubica en una zona con muy pocos observadores. En dicho tramo solo serán visibles los nuevos taludes de terraplén, ya que los taludes de desmonte están ocultos, siendo visibles a muy poca distancia de la línea férrea y desde los pasos superiores. El Tramo 4 atraviesa una zona completamente llana, en la que el ferrocarril está parcialmente oculto por las naves industriales y otras edificaciones situadas en el entorno. Los nuevos taludes generados serán revegetados mediante hidrosiembra y plantación.

El EsIA incluye una serie de medidas de defensa contra la erosión y de recuperación ambiental e integración paisajística como es la extensión de tierra vegetal para la posterior realización de hidrosiembras y la plantación de arbustos en los nuevos taludes; plantación de arbustos en la entrada de las obras de drenaje transversal que resultarán ampliadas, lo que favorecerá también su uso como paso de fauna; realización de acabados morfológicos similares a los existentes en la actualidad en los estribos de las nuevas estructuras y ampliaciones.

El Servicio de Coordinación Territorial del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón indica que el promotor deberá velar por la conservación de los valores paisajísticos mediante la integración de todos los elementos del proyecto en el paisaje, y recomienda la realización de un estudio de paisaje. El promotor recuerda que el EsIA incluye un análisis detallado, dada la escasa repercusión que presenta el proyecto sobre el paisaje.

b.9 Bienes materiales, patrimonio cultural y vías pecuarias.

El EsIA indica que los Tramos 1 y 3 del proyecto entre Zaragoza Plaza y la Estación de La Cartuja, discurren en un entorno periurbano inscrito en suelos No Urbanizables. El Tramo 4 entre la Estación de la Cartuja y el Nudo de Miraflores, discurre delimitado en un entorno que presenta Suelos Urbanizables y Urbanos principalmente en el corredor actual reservado para infraestructuras ferroviarias. Las infraestructuras más cercanas al

proyecto son la Autovía A-2, el Ferrocarril Teruel-Sagunto, la Autovía A-23, la carretera N-330, la carretera comarcal CV-624, el Ferrocarril de alta velocidad AVE Madrid-Barcelona, el Ferrocarril convencional Zaragoza-Barcelona, la Autovía Z-40 y las carreteras principales A-68 y N-232. Durante la fase de obras, estas infraestructuras pueden resultar afectadas por la ocupación de la zona de actuación y el tránsito de camiones y maquinaria asociado a las obras, especialmente en el Tramo 4 en el que el ferrocarril en paralelo a una frecuentada carretera. El EsIA indica que se repondrá del viario público afectado, así como cualquier instalación o servicio interceptado por las actuaciones. Durante la fase de explotación considera que los efectos negativos debidos a la acumulación y la sinergia de las nuevas actuaciones con las infraestructuras presentes en el entorno no son significativos una vez aplicadas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón emite resolución con fecha 17 de noviembre de 2020, de autorización de prospecciones arqueológicas en el área del proyecto. El EsIA incluye los resultados de las prospecciones arqueológicas realizadas, cuyas principales conclusiones son:

- El trazado no afecta de forma directa a ningún Bien de Interés Cultural o elemento de patrimonio cultural.
- Se han localizado un total de 18 elementos culturales en el ámbito de estudio, de los cuales 4 se encuentran cercanos al trazado, y se considera que el resto no pueden ser afectados por las obras. Los 4 elementos son las Esclusas de la Torrecilla (Canal Imperial de Aragón) Bien de Interés Cultural que cuenta con perímetro de protección; Acampo Pérez Baerla, yacimiento arqueológico; Horno tradicional de yeso A de arquitectura preindustrial-industrial; y el Horno tradicional B de arquitectura preindustrial-industrial.
- En todos los puntos cercanos a los 4 elementos mencionados, se realizará un seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierra (especialmente en los iniciales que afectan a la superficie del terreno), con el objetivo de recuperar todo el material arqueológico. Esta medida se aplicará a todo el Estudio Informativo, en los tramos en los que se produzcan movimientos de tierras.

El EsIA indica que en el Conjunto Esclusas del Torrecilla y en el Horno tradicional de yeso A se realizará un balizamiento exhaustivo del perímetro previo a las obras y el seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra. Asimismo, se realizará el seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierra en Acampo Pérez Baerla, Santa Bárbara II, Hallazgos aislados 1/3 de 2009, y Hallazgos aislados 1 y 2 de la Línea de Alta Velocidad.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón emite Resolución de 22 de septiembre de 2023 y establece una serie de medidas correctoras en relación con los elementos mencionados, que como indica el promotor han sido incorporadas y tenidas en cuenta en el proyecto, así como en el condicionado de la presente resolución.

Se identifican dos vías pecuarias que actualmente son cruzadas por el ferrocarril. El Cordel de Fuentes del Ebro, que coincide en parte con el Camino de Santiago del Ebro y en parte con la carretera N-232, que cruza el ferrocarril del proyecto en el tramo final mediante un paso superior. En dicho tramo solo se proyecta la renovación de vía con la colocación de vía mixta, sin duplicación de plataforma, por lo que no se afectará al cruce actual. La colada del Paso de los Acampos cruza en dos ocasiones el trazado del proyecto, en el PK 6+184 del Tramo 3 mediante paso inferior, coincidiendo en este punto con la carretera CV-624, y en el p. k. 0+340 del Tramo 4 mediante un paso superior. Ninguno de estos cruces va a ser modificado por el proyecto, ya que las estructuras existentes posibilitan la colocación de la vía duplicada.

El Servicio de Coordinación Territorial del Gobierno Aragón informa en relación con el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, tales como facilitar la movilidad y la sostenibilidad ambiental, económica y social, así como la

Estrategia de integración paisajística de proyectos. El promotor justifica que el presente proyecto es compatible con dichos objetivos y estrategias.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón da traslado del acuerdo adoptado por el Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón que es favorable al estudio informativo.

El Ministerio de Defensa señala que el proyecto está afectado, en su totalidad, por las servidumbres aeronáuticas en vigor de la Base Aérea de Zaragoza y solicita información adicional. Se mantiene una reunión entre la Subdirección General de Planificación Ferroviaria y el Ministerio de Defensa, en la que se acuerda reducir la altura de la catenaria del Tramo 1. Una vez remitido el estudio informativo con las nuevas especificaciones técnicas de altura de la catenaria del Tramo 1, el Ministerio de Defensa informa favorablemente condicionado a que la altura de los postes de electrificación del Tramo 1 no supere la de los actuales.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA incluye un apartado que analiza los riesgos potenciales asociados al ámbito de estudio, la vulnerabilidad del proyecto a los mismos y sus consecuencias. Se analiza el riesgo de inundación, sismicidad, erosión, movimientos de terreno, incendios forestales y riesgo de contaminación de suelos y aguas.

La actual línea ferroviaria linda en el tramo final, Tramo 4 tras el cruce de la carretera Z-40, con zonas inundables. No obstante, las alternativas del proyecto no modifican la plataforma ferroviaria existente, estos riesgos de inundación están ya presentes en la línea férrea actual y son solventados con el diseño de estructuras de paso y obras de drenaje que atienden a los requerimientos hidrológicos. Por ello tal y como indica el EsIA, el proyecto presenta un nivel de riesgo bajo frente a inundaciones.

El principal factor de riesgo de contaminación tanto de suelo como de aguas superficiales y subterráneas es la ocurrencia de vertidos o derrames accidentales. Toda la zona tiene suelos permeables y el ferrocarril cruza el cauce del río Huerva y el Canal Imperial de Aragón, por lo que el nivel infiltración es elevado. A menos que se produzcan accidentes graves como la rotura de depósitos, los vertidos producidos serían de escaso volumen como manchas de pocos centímetros cúbicos. La Confederación Hidrográfica del Ebro considera adecuada la información contenida en el EsIA en relación con la vulnerabilidad, siempre que se apliquen todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el mismo.

El EsIA indica que, según los datos del nivel de peligrosidad sísmica del Instituto Geográfico Nacional (IGN), todo el territorio en estudio, como la mayoría de la Península, queda en el nivel medio-bajo de peligrosidad. El corredor en estudio discurre por una zona de muy baja sismicidad. El Instituto Geográfico Nacional informa que la zona donde se va a llevar a cabo este proyecto es de baja peligrosidad sísmica en la que no sería de aplicación la Norma de Construcción Sismorresistente de España vigente actualmente (NCSE-02).

El EsIA recoge los datos relativos a la erosión según el Inventario Nacional de Erosión de Suelos para la provincia de Zaragoza (2015) y concluye que el proyecto amplía ligeramente la plataforma existente ocasionando nuevas superficies de talud, tanto de desmonte como de terraplén, que serán vulnerables a los riesgos de erosión de taludes, para lo que se habrán de considerar las medidas de protección necesarias en cada caso.

El trazado del ferrocarril discurre al sur de un área de riesgo de hundimientos kársticos y a través de terreno ligeramente más elevado. Según el Mapa de riesgo de colapso del Gobierno de Aragón, el trazado del ferrocarril discurre mayoritariamente por terrenos con peligro de colapso medio-alto, no obstante, el EsIA no prevé la ocurrencia de colapsos en el terreno ya que las ampliaciones de plataforma no se alejan del trazado actual del proyecto. En todo caso, se indica que el proyecto constructivo incluirá un estudio geotécnico detallado del terreno, de forma que el diseño de la solución final

incluya la adaptación al terreno sobre el que se deban realizar los trabajos, previniendo cualquier riesgo de deslizamiento o formación de dolinas.

La Orden DRS/1521/2017, de 17 de julio, por la que se clasifica el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón en función del riesgo de incendio forestal y se declaran zonas de alto y de medio riesgo de incendio forestal (BOA, de 17 de octubre de 2017), se clasifica el territorio en 7 tipos de zonas de riesgo, en función del peligro y la importancia de protección. Según esta Orden el sector Sur del tramo ferroviario objeto del estudio informativo se incluye dentro del Tipo 5 (bajo peligro y media importancia de protección), con zonas puntuales de Tipo 7 (medio/bajo peligro y baja importancia de protección). Los sectores Este y Norte que atraviesan en parte zonas industriales, atraviesan áreas de mayor riesgo, zonas de Tipo 6 (alto peligro y baja importancia de protección), y algunas Tipo 3 (alto/medio peligro y alta/media importancia de protección). Tal y como indica el promotor proyecto sería moderadamente vulnerable a los incendios.

Los riesgos derivados de accidentes graves en fase de explotación se valoran como compatibles en todos los casos, excepto en el caso del riesgo de incendio, cuya valoración pasaría a ser compatible con la adopción de las medidas de prevención y extinción de incendios. El contratista está obligado a elaborar, antes del comienzo de la obra, un plan de prevención y extinción de incendios forestales que deberá ser puesto en funcionamiento durante las obras. El Servicio de Coordinación Territorial del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno Aragón, recuerda la normativa a tener en cuenta en materia de prevención de incendios forestales durante las obras. El promotor indica que el plan de prevención y extinción de incendios tendrá en cuenta todas las disposiciones en vigor relacionadas con los incendios. En el caso de ocurrencia de riesgos derivados de catástrofes distintas a los incendios, los daños que provocarían sobre la infraestructura no darían lugar en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente, y los daños sobre el medio ambiente serían los derivados de la materialización del propio riesgo.

La Dirección General de Interior y Emergencias del Gobierno de Aragón manifiesta su conformidad con el EsIA, considerando que la ejecución del proyecto no supone un incremento significativo de los riesgos de protección civil en la zona.

En todo caso, y al igual que los aspectos técnicos del proyecto como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto, según el análisis realizado por el promotor, es un factor más a considerar en la decisión de autorización por parte del órgano sustantivo.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

d. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene un programa de seguimiento y vigilancia ambiental (PVA) cuyos objetivos son controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto, así como comprobar, prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos con la implantación de nuevas medidas ambientales. Se realizará el seguimiento de los siguientes elementos:

– Fase previa a la construcción: Ajustes en la morfología y diseño de taludes, prospección faunística y ajustes del calendario de obras, revisión de la ubicación de las instalaciones auxiliares, disponibilidad de zonas de vertido de tierras limpias y accesos a la obra, protección del patrimonio arqueológico, etc.

– Durante la ejecución de las obras: Control de los movimientos de tierra, mantenimiento de maquinaria, terminación de taludes, prevención de la erosión, ejecución de las estructuras, protección del sistema hidrológico, ejecución de las medidas de atenuación del ruido y vibraciones, medidas de revegetación, seguimiento arqueológico, etc.

– Durante la fase de explotación: Seguimiento de los niveles de ruido y vibración, mantenimiento de las áreas restauradas, vigilando la aparición de especies de vegetación invasora, seguimiento de la eficacia del cerramiento y los dispositivos de escape de fauna, efectividad de las obras de drenaje y de los pasos de fauna, etc.

Durante las diferentes fases, se elaborarán informes que reflejen el seguimiento efectuado, comenzando con informes que identifiquen la situación previa a las obras y las áreas, elementos o especies a observar. Con anterioridad a la emisión de acta de recepción de la obra, se elaborarán informes de seguimiento de las medidas de protección y conservación realmente ejecutadas. Se realizará un informe anual durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra. Asimismo, se realizarán informes especiales en caso de producirse una situación que pueda suponer riesgo para alguno de los factores ambientales. Finalmente, se realizará un informe final al término del periodo de inspección, sobre la necesidad de la prolongación del periodo de vigilancia y control, incluyendo en caso afirmativo la frecuencia de las inspecciones futuras y los parámetros a vigilar.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra dentro del artículo 7, punto 1, letra d) «Los proyectos incluidos en el apartado 2, cuando así lo solicite el promotor», de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EslA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del «Estudio Informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con plataforma logística de Zaragoza Plaza» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos, se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto.

i) Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información

pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(2) Se cumplirá toda la legislación que sea de aplicación, y que afecte a los elementos del medio recogidos en la presente resolución.

(3) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas, las medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente, así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Población y salud humana:

(1) Según indica la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Aragón, en los casos en que la ejecución y puesta en marcha del proyecto afecte a los servicios de abastecimiento de agua, deberá cumplirse lo dispuesto en el RD 3/2023 de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad de agua de consumo, su control y suministro, sin que en ningún caso se produzca una afección negativa sobre el suministro o calidad del agua destinada a la población.

(2) La maquinaria de obra cumplirá en cuanto a emisiones acústicas lo que especifica la «Posición Común (CE) núm. 15/2000, de 24 de enero de 2000 y 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, y el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002. Se realizará un control inicial de los niveles de emisión acústica de la maquinaria y se revisará trimestralmente.

(3) En tanto los estudios acústicos de detalle lo confirmen, se instalarán cuatro protecciones acústicas, una en el Tramo 3 del PP. KK. 007+840 al 008+440 con una altura de 3 m, y tres en el Tramo 4 entre los PP. KK. 000+720 y 000+880 con una altura de 2 m, entre los PP. KK. 003+110 al 003+270 con una altura de 3 m y entre los PP. KK. 003+400 y 003+475 con una altura de 1,5 m. Se realizará una lubricación en los raíles al paso de los trenes en la curva cerrada del Tramo 3, cerca de La Cartuja, como medida contra el chirrido (*curve squeal*).

(4) Se cumplirán los valores límite de ruido y vibraciones recogidos en la Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón y los recogidos 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, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

(5) En la fase de proyecto constructivo, se analizarán con mayor precisión, entre otros, los posibles impactos en las 6 edificaciones clasificadas con uso residencial que estarían por encima de los valores objetivo de ruido nocturno después de la aplicación de las medidas contra el ruido, y si se detecta que se puede producir superación de los valores, se aplicarán medidas correctoras adicionales, como el refuerzo del aislamiento de fachadas, para garantizar el cumplimiento de la normativa. En la fase de puesta en funcionamiento de la nueva infraestructura, se harán mediciones para verificar el cumplimiento de los valores fijados en la normativa y se adoptarán medidas adicionales en caso de ser necesario.

(6) Con objeto de evitar la afección por vibraciones a 7 edificios de uso residencial situados en la zona de la Cartuja Baja y en la zona cercana al ramal de Miraflores, comprendidas entre el p. k. 3+170 y el p. k. 3+270, y entre el p. k. 0+490 y el p. k. 0+690, ambas del Tramo 4, se instalará una manta resiliente bajo balasto con objeto de disminuir las vibraciones hasta hacerlas compatibles con los niveles admitidos por la normativa.

(7) Durante la fase de obras, no se realizarán trabajos nocturnos ruidosos cercanos a zonas habitadas, en concreto en el último trayecto del Tramo 4.

(8) Se asegurará la accesibilidad y la movilidad de la población en todo momento durante las obras.

Flora, vegetación y HIC:

(9) El INAGA indica como medida compensatoria que se realizará la recuperación física de una superficie de al menos 1,5 a 2 ha superior a la superficie de HIC 1520* Vegetación gipsícola mediterránea (*Gypsophiletalia*) afectada, en terrenos próximos degradados por actividades humanas agrícolas, mineras u otras, donde la recuperación de las comunidades vegetales gipsícolas sea viable. El proyecto de construcción incluirá un plan de restauración que concrete la superficie a restaurar, las especies a emplear y el tratamiento a realizar, que deberá ser validado por el INAGA.

(10) Se realizará un soporte divulgativo que dé a conocer a los vecinos de la ciudad de Zaragoza los valores singulares de los hábitats gipsícolas, especialmente el HIC 1520* «Vegetación gipsícola mediterránea (*Gypsophiletalia*)», sus especies vegetales más características y el papel del hábitat en la protección del suelo. Este soporte divulgativo puede realizarse a través del Programa de Actividades Educativas del Ayuntamiento de Zaragoza.

Fauna:

(11) Previo al inicio de las obras, se realizarán prospecciones faunísticas de las áreas ubicadas en una franja de 100 metros a cada uno de los lados de la actuación, por parte de personal especializado en coordinación con el INAGA, con la finalidad de identificar zonas de nidificación o madrigueras, u otros elementos faunísticos destacables. Se pondrá en conocimiento de la autoridad ambiental autonómica la detección de cualquier especie protegida en las cercanías del trazado. Tal y como indica el INAGA, esta banda de 100 metros se incrementará hasta los 300 metros de ancho al norte del ferrocarril a lo largo del Tramo 3 y en toda la zona sur del Tramo 1 incluyendo la zona de Plaza, donde puede haber presencia de la alondra ricotí. Asimismo, se verificará el estado de los nidos de cigüeña blanca detectados en la Estación de La Cartuja.

(12) Se cumplirán las siguientes restricciones temporales incluidas en el EsIA, durante las cuales no se realizarán trabajos o paso de maquinaria:

– Desde la segunda quincena de marzo hasta finales de julio en un radio de 300 m alrededor del nido de chova piquirroja detectado, lo que incluye el subtramo entre el p. k. 2+270 y el p. k. 2+870 del Tramo 3.

– Desde la segunda quincena de febrero hasta finales de junio en un radio de 200 m a partir del primer y último nido de cigüeña blanca, lo que incluye todo el tramo de la Estación de La Cartuja a partir del final del Tramo 3, y en el intervalo entre el p. k. 0+000 y el p. k. 0+100 del Tramo 4.

– Desde la segunda quincena de marzo hasta finales de julio en la zona de Plaza entre el p. k. 0+000 y el p. k. 3+890 del Tramo 1, debido a la posible presencia de alondra ricotí, tal y como indica el INAGA.

(13) Se realizarán plantaciones a la entrada de las obras de drenaje transversal con ampliación proyectada, mediante una plantación arbustiva que sirva de atracción y refugio a los pequeños vertebrados que pueden utilizar estas ODT como paso de fauna.

Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000:

(14) Tal como indica el INAGA, se asegurará que la totalidad de las actuaciones a realizar son compatibles con los Planes Básicos de Gestión y Conservación de las Zonas de Especial Conservación y de las Zonas de Especial Protección para las Aves de la Red Natura 2000 en Aragón.

Suelo, subsuelo y geodiversidad:

(15) Se delimitará el perímetro de la zona de obras, evitando la circulación y el paso fuera de las mismas.

(16) Se retirará la capa superior del terreno, almacenándola separada del resto de áridos para su posterior reutilización en la restauración de la zona.

(17) Se impermeabilizará el terreno antes de ubicar cualquier instalación auxiliar temporal en la que pueda haber riesgo de contaminación. No se realizará mantenimiento ni ningún otro proceso que pueda causar contaminación fuera de las zonas expresamente autorizadas y habilitadas al efecto.

(18) Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada del material excedente y los residuos generados, procediendo a la restauración de las zonas susceptibles a ello.

(19) No se abrirán zonas de préstamo ni vertederos. Una vez realizada la compensación de tierras en la propia obra, todos los materiales necesarios para la ejecución del proyecto procedentes del exterior se obtendrán de canteras autorizadas. Los excedentes de materiales de la obra serán depositados en vertederos autorizados o en zonas degradadas según lo indicado en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron.

(20) El proyecto constructivo incluirá un Estudio de Residuos de Construcción y Demolición de acuerdo con el artículo 4.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Agua:

(21) El sistema constructivo del nuevo viaducto sobre el Canal Imperial deberá evitar la afección al cauce y los márgenes del Canal.

(22) Se informará a la Confederación Hidrográfica del Ebro de las actuaciones que se pretenden llevar a cabo, y de la afección a las infraestructuras de las que es titular dicha Confederación.

(23) Según indica la Confederación Hidrográfica del Ebro, deberán extremarse las precauciones durante la fase de obras para evitar la afección a los cursos de agua de la zona, adaptando las soluciones de construcción a fin de minimizar sus dimensiones, su ocupación y la correspondiente pérdida del hábitat afectado. Se asegurará la permeabilidad de la obra, sin afectar al régimen de las corrientes, y teniendo especial cuidado con la escorrentía y el aporte de sólidos en suspensión a la red hidrológica. Se evitará cualquier tipo de contaminación accidental por vertido de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

(24) De acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Ebro, se procederá a la restauración de los terrenos afectados, permitiendo el drenaje adecuado de las aguas.

Paisaje:

(25) El cerramiento temporal de las obras se adaptará al paisaje urbano, manteniendo un aspecto de limpieza y orden hacia el exterior de las áreas de ocupación temporal.

(26) Tras finalizar la fase de construcción, se procederá a la recuperación ambiental e integración paisajística de todas las zonas afectadas, incluyendo zonas de acopio e instalaciones auxiliares, terraplenes y desmontes, obras de drenaje, estructuras de escape de fauna, etc.

(27) Se deberá realizar un nuevo estudio de paisaje en fase de proyecto de construcción si así lo estima necesario el Servicio de Coordinación Territorial del Gobierno de Aragón, incluyendo las directrices que el citado Servicio indique.

Bienes materiales, patrimonio cultural y vías pecuarias:

Se cumplirán las siguientes condiciones establecidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón, en resolución emitida con fecha 22 de septiembre de 2023:

(28) Cualquier modificación en el proyecto respecto a la descripción efectuada en el EslA, deberá ser inmediatamente comunicada a la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón.

(29) El tránsito de maquinaria y vehículos de obra, zonas de aparcamiento y de acopio de materiales, deberán ceñirse a las zonas prospectadas.

(30) La afección al entorno de protección de las Esclusas de Torrecilla, incoadas BIC como inmueble del Canal Imperial de Aragón, supone que cualquier licencia urbanística relativa a obras o actividades que afecte a este conjunto y a su entorno de protección, precisará de la resolución favorable del Director General de Patrimonio Cultural, previo informe favorable de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Zaragoza. Dado que las Esclusas de Torrecillas se encuentran a 135 m de la obra, y que al ser suelo no urbanizable especial se aplica un entorno de protección de 200 m a cada lado, éstas se encuentran afectadas por la implantación del proyecto en su entorno de protección. Por lo tanto, en la etapa de proyecto constructivo, será necesario remitir a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Zaragoza el proyecto del corredor ferroviario en lo que atañe al entorno de protección del BIC Esclusas de Torrecilla-Canal Imperial de Aragón. La Comisión indicará la compatibilidad del proyecto en este tramo con la conservación del inmueble, así como las medidas correctoras o de conservación necesarias.

(31) Previo al inicio de las obras, se balizará el Horno tradicional de yeso A, con un perímetro de protección de al menos 5 m. Queda prohibido el acopio de materiales en este perímetro, así como la realización de obras subsidiarias o el tránsito de maquinaria.

(32) Durante los movimientos de tierra desde los momentos iniciales de desbroce, se realizará un control y seguimiento arqueológico. Dicho control y seguimiento exige la presencia obligada y permanente del arqueólogo. Los movimientos de tierras se ajustarán en tiempo y forma a que este control y seguimiento sea efectivo. El objetivo de dicho control es recuperar todo el material arqueológico y, de este modo, poder identificar correctamente sus características. Se realizará control arqueológico en los todos los puntos con posibles hallazgos documentados en el informe arqueológico: Acampo Pérez Baerla, Santa Bárbara II, Hallazgos aislados 1/3 de 2009, Hallazgos aislados 1 y 2 de la LAV y en el entorno del Horno tradicional de yeso A. En este caso, el objetivo será el de documentar estructuras y niveles arqueológicos no reconocibles en superficie.

(33) Si en el transcurso de las obras se produjera el hallazgo de restos arqueológicos de interés, deberá comunicarse de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural de acuerdo con la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés.

(34) La realización de las obras cercanas al BIC Exclusas de la Torrecilla necesitará el permiso y la supervisión de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón.

Vulnerabilidad del proyecto:

(35) Se realizará un Plan de Prevención y Extinción de incendios que se pondrá en práctica durante la fase de obras, que tendrá en cuenta las indicaciones de la normativa

existente incluida la limitación de determinadas acciones durante las épocas de mayor riesgo, y las indicaciones de las organizaciones de protección civil de la zona.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental (PVA).

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el EsIA debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución.

(1) El proyecto constructivo deberá completar el PVA concretando los controles y seguimientos para cada una de las fases del proyecto. El PVA se prolongará al menos durante los 3 primeros años de la fase de funcionamiento del proyecto y el informe final se pronunciará sobre la necesidad de la prolongación del periodo de vigilancia y control, incluyendo en caso afirmativo la frecuencia de las inspecciones futuras y los parámetros a vigilar.

(2) Como indica el INAGA, el proyecto incorporará un Plan de seguimiento de fauna, que determinará si las medidas aplicadas son realmente suficientes o deberán ser ampliadas.

(3) El PVA debe incorporar el seguimiento de todas las medidas ambientales establecidas, incluidas las compensatorias.

(4) Los informes del PVA serán remitidos al INAGA, acompañados de las coberturas vectoriales de las medidas desarrolladas para su manejo con programas SIG.

(5) A la vista de los resultados del PVA y/o de los datos que posea la administración ambiental competente, se podrán replantear y modificar algunas de las medidas diseñadas para asegurar el funcionamiento correcto de las mismas y la protección del medio ambiente. Asimismo, se repondrán las infraestructuras perdidas, defectuosas o deterioradas que no cumplan los objetivos previstos.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de Evaluación Ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 16 de abril de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las Administraciones públicas afectadas e interesados y contestaciones

Consultados	Contestación
<i>Administración Estatal</i>	
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para La Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	

Consultados	Contestación
Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Gerencia Territorial del Catastro de Aragón. Ministerio de Hacienda.	
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Aguas de las Cuencas de España (ACUAES). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Instituto Geográfico Nacional (IGN). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) Delegación Territorial en Aragón. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	
Instituto Geológico y Minero de España (IGME). Ministerio de Ciencia Innovación y Universidades.	Sí
AENA	
Agencia Estatal de Seguridad Aeronáutica. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	
Subdirección General de Minas. Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Sociedad Mercantil Estatal de Infraestructuras Agrarias (SEIASA). Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	
Subdirección General de Proyectos. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	
Subdirección General de Construcción. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	
Comisaría de Aguas. Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección Técnica. Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Ministerio de Defensa.	Sí
Delegación del Gobierno en Aragón.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Aragón.	

Consultados	Contestación
<i>Administración Autónoma</i>	
Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	
Dirección General del Medio Rural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	
Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medioambiente. Gobierno de Aragón.	
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA). Departamento de Agricultura, Ganadería y Medioambiente. Gobierno de Aragón.	Sí
Dirección General de Transportes. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	Sí
Dirección General de la Vivienda y Rehabilitación. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	
Dirección General de Carreteras. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	
Dirección General de Urbanismo. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	
Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	Sí
Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de Aragón.	
Dirección General del Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Aragón.	Sí
Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial. Gobierno de Aragón.	Sí
Dirección General de Energía y Minas. Departamento de Industria. Competitividad y Desarrollo Empresarial. Gobierno de Aragón.	
Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón.	
Servicio de Seguridad y Protección Civil. Dirección General de Interior y Protección Civil (Contesta la D.G. de Interior y Emergencias). Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales. Gobierno de Aragón.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón.	Sí
Consejo Aragonés del Clima. Gobierno de Aragón.	
Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón. Gobierno de Aragón.	
Instituto Aragonés del Agua. Gobierno de Aragón.	Sí

Consultados	Contestación
<i>Administración Local</i>	
Ayuntamiento de Zaragoza.	Sí
Consejería de Urbanismo y Sostenibilidad. Ayuntamiento de Zaragoza.	
Servicio de Infraestructuras Urbanas y Vías y Obras. Área de Servicios y Desarrollo Municipal. Diputación Provincial de Zaragoza.	
Otros organismos.	
Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Presidencia Adif Convencional.	
Presidencia Adif Alta Velocidad.	
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, SA.	
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, SA.	
Terminal Marítima de Zaragoza de ADIF.	Sí

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA PLAZA

