

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

12323 *Resolución de 11 de mayo de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Electrificación del tramo Teruel-Sagunto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de diciembre de 2021 tuvo entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Electrificación del tramo Teruel-Sagunto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo», remitida por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto 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 frente a accidentes graves y catástrofes. Se incluye asimismo en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

Esta evaluación no comprende los ámbitos de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, de seguridad de dispositivos eléctricos ni de seguridad ferroviaria, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

La electrificación del tramo ferroviario entre Teruel y Sagunto del corredor Cantábrico-Mediterráneo consiste, según su diseño inicial, en la realización de dos subestaciones de tracción (400 kV/2 x 25 kV en Puebla de Valverde y 220 kV/2 x 25 kV en Segorbe) que suministrarán energía para la electrificación de la línea ferroviaria entre Sagunto y Teruel, mediante una línea aérea de contacto 2 x 25 kV sobre el trazado actual. Para el suministro eléctrico a estas dos subestaciones de tracción se proyectan, respectivamente, una línea eléctrica aérea de alta tensión de 400 kV y 97 km de longitud de conexión a la Subestación Mezquita de REE y una línea eléctrica aérea de alta tensión de 220 kV, de menos de 1 km de longitud, desde la Subestación Segorbe de REE. El tramo Teruel-Sagunto es uno de los ejes transversales incluidos en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI), que incluye la mejora del transporte ferroviario de mercancías mediante actuaciones como la electrificación de la línea ferroviaria a 25 kV, lo que constituye el objeto del proyecto.

Según la información adicional aportada por el promotor, el diseño inicialmente propuesto para la instalación de la línea eléctrica aérea de conexión de 400 kV queda modificado a partir de la sustitución de la Subestación Eléctrica Mezquita por la Subestación Eléctrica Platea como punto de conexión, que constituye un nudo disponible de REE más próximo para el suministro eléctrico del eje ferroviario y viable técnicamente, de acuerdo con la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026. La línea eléctrica aérea de 400 kV pasa a ser en consecuencia de 37 km de longitud, tal y como queda reflejado en el croquis adjunto a la presente declaración.

El proyecto, en su versión actualizada tras la documentación adicional aportada por el promotor, comprende los siguientes elementos:

- Líneas eléctricas para alimentación eléctrica a las subestaciones de ADIF:
 - Línea Aérea de Alta Tensión (LAAT) de 400 kV, de doble circuito, entre la subestación Platea de Red Eléctrica de España (REE) y la nueva subestación de tracción de ADIF (SE Puebla de Valverde). Longitud aproximada de 37 km y 86 apoyos (numerados del 129 al 214).
 - Línea Subterránea de Alta Tensión de 220 kV, de doble circuito, entre la ampliación de la SE Segorbe (REE) y la nueva subestación de tracción de ADIF. Longitud inferior a 1 km y soterrada según la alternativa elegida.
- Subestaciones eléctricas:
 - Subestación de tracción de ADIF de Puebla de Valverde (400 kV/2 × 25 kV).
 - *Feeders* de alimentación a catenaria (2 × 25 kV) desde la SE Puebla de Valverde hasta la línea aérea de contacto.
 - Subestación de ADIF de Segorbe (220 kV/2 × 25 kV).
 - *Feeders* de alimentación a catenaria (2 × 25 kV) desde la SE Segorbe hasta la línea aérea de contacto.
- Centros de autotransformación final ATF e intermedios ATI's.
- Línea aérea de contacto tramo Teruel-Sagunto del corredor Cantábrico-Mediterráneo (2 × 25 kV).

El estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y sus respectivos apéndices se encuentran a disposición del público en el enlace (referencia del proyecto 20210521):

<https://sede.miteco.gob.es//portal/site/seMITECO/navServicioContenido>

La evaluación de impacto ambiental se centra en las actuaciones generadoras de efectos ambientales adversos durante las fases de construcción y explotación, contrastando las alternativas planteadas y las medidas propuestas por el promotor. Las acciones generadoras de impactos durante la fase de construcción serán fundamentalmente debidas a la ocupación del suelo por las instalaciones de los elementos del proyecto (subestaciones, cimentaciones de apoyos de la línea eléctrica, viales de acceso, desmontes y terraplenes, desbroces y despejes de vegetación, movimientos de maquinaria, préstamos y vertederos, instalación de zonas auxiliares de obras y construcción de elementos asociados a la línea ferroviaria: *feeders*, catenaria, cerramientos, etc.). En fase de explotación se analizarán las siguientes acciones generadoras de impactos: presencia del nuevo tendido eléctrico, catenaria de la plataforma ferroviaria, etc., incluyendo los potenciales efectos derivados del tráfico ferroviario tras la electrificación de la línea.

2. Tramitación del procedimiento

El 19 de agosto de 2019 el órgano ambiental formuló el documento de alcance para el estudio de impacto ambiental del proyecto, dando traslado al promotor de las contestaciones recibidas durante el periodo de consultas realizado en esta fase.

El Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos a información pública por un periodo de 30 días hábiles mediante Anuncio de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» BOE número 63, de 15 de marzo de 2021. Simultáneamente, el 8 de marzo de 2021 ADIF solicitó informe a las administraciones públicas afectadas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. Las administraciones públicas consultadas y el listado de alegaciones recibidas se recogen en el anexo I.

Con fecha 21 de diciembre de 2021 tuvo entrada en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el expediente, formado por el Proyecto técnico, el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) y sus correspondientes anexos, así como el expediente de participación pública, el cual incluye las consultas efectuadas, informes y alegaciones recibidos y la respuesta del promotor a los mismos.

Una vez realizado el análisis técnico del expediente por el órgano ambiental, se remitió con fecha 18 de agosto de 2022 un requerimiento de información adicional al promotor, con objeto de revisar las alternativas de conexión a los nudos de REE más próximos a la subestación de tracción de Puebla de Valverde y los trazados posibles de la línea aérea de alta tensión hasta esta ST.

En contestación al citado requerimiento, el promotor presentó con fecha 17 de noviembre de 2022 documentación complementaria, en la cual se define como nuevo nudo de conexión elegido la Subestación Platea de REE, diseñando en consecuencia un nuevo trazado de línea eléctrica a 400 kV hasta la ST Puebla de Valverde con una longitud requerida mucho menor que en el diseño inicial.

3. Análisis técnico del expediente

3.1 Análisis de alternativas.

El proyecto contempla conectarse con la subestación Platea de REE, localizada a unos 33 km en línea recta desde la SET Puebla de Valverde. En la información adicional aportada por el promotor el 17 de noviembre de 2022 se adjunta un nuevo Estudio de Impacto Ambiental en el que se selecciona una nueva alternativa de conexión (Alternativa 4P) diferente a la subestación de Mezquita de Jarque, con objeto de aproximar el punto de conexión eléctrica y reducir el territorio de ocupación atravesado por el tendido eléctrico. No obstante, sigue sin valorarse en la nueva documentación aportada la posibilidad de obtener esa energía a partir de centrales eléctricas de generación próximas, preferiblemente renovables (parques eólicos y parques solares cercanos) o que ADIF opte por instalar sistemas de generación para su autoconsumo en el abastecimiento eléctrico de la línea Teruel-Sagunto. El estudio de estas alternativas de menor impacto ambiental fue recomendado en el documento de alcance emitido por esta Dirección General.

La sustitución de la SE Mezquita por la SE Platea como punto de conexión constituye, no obstante, una mejora sustancial en el estudio de alternativas, ya que reduce los impactos ambientales y atiende a las condiciones expuestas por los organismos consultados durante el trámite de consultas, especialmente del INAGA y de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal del Gobierno de Aragón.

En el documento inicial del proyecto presentado en la solicitud de documento de alcance, ADIF planteó 4 corredores posibles de trazado para la línea eléctrica de 400 kV entre la SE Mequinenza y la SET Puebla de Valverde, decantándose el promotor en esta fase previa por el corredor 4 como trazado de menor impacto ambiental. No obstante, tras la puesta en funcionamiento de la subestación Platea se abre una nueva opción de conexión, inicialmente no estudiada, que el promotor denomina en el Estudio de Impacto Ambiental modificado como «Alternativa 4P». De este modo, la LAAT de nuevo trazado a construir por ADIF necesaria para suministrar energía eléctrica a la SET Puebla de Valverde desde la SE Platea será de 37 km, según el trazado que discurre por el corredor 4 propuesto inicialmente por el promotor, pero sólo desde el apoyo 129 al apoyo 214 (86 apoyos).

La alternativa 4P supone las siguientes ventajas ambientales específicas:

- Menor longitud que las alternativas inicialmente diseñadas, reduciéndose en unos 60 km el recorrido necesario de línea eléctrica.
- Menor cruce de carreteras, cursos de agua, vías pecuarias, montes de utilidad pública y áreas de explotación minera.
- Discurre más alejada de la Zona de Especial Protección para las Aves «Parameras de Alfambra» con respecto a la alternativa 4 del diseño inicial. Además, la afección de la

alternativa 4P a las áreas críticas de especies esteparias es mucho menor que la alternativa 4.

– Menor afección sobre hábitats de interés comunitario, respecto a la alternativa 4. Además, interfiere en mucha menos longitud sobre ámbitos de planes de protección de especies de flora.

– La alternativa 4P evita cruzar la Arboleda Singular de Aragón, denominada «Ribera del Chopo Cabecero».

– Menor afección sobre yacimientos arqueológicos.

En cuanto a la SE Puebla de Valverde 400 kV/2 × 25 kV, el promotor ha considerado dos alternativas de ubicación situadas en el término municipal de la Puebla de Valverde, entre la actual línea de ferrocarril y la autovía A-23. No se contempla la ubicación al sudoeste de las vías con la finalidad de evitar afecciones sobre la ZEC «Sabinares del puerto de Escandón», seleccionándose finalmente la alternativa 2, más alejada del núcleo urbano Puebla de Valverde y de la ZEC.

Para la SE Segorbe 220 kV/2 × 25 kV, el promotor plantea dos alternativas de ubicación. Si bien la alternativa 1 se localiza en la Zona Especial de Conservación «Curso medio del río Palancia», la parcela seleccionada de emplazamiento es colindante con el nudo de conexión (Subestación Segorbe de REE) y no alberga elementos que constituyan objetivos de conservación, hábitats ni especies de interés comunitario. La alternativa 2, pese a ubicarse fuera de esta ZEC requerirá una línea eléctrica de mayor longitud que sí interceptará la ZEC, generando un impacto apreciable sobre este espacio. El promotor selecciona la alternativa 1 por sus mejores condiciones técnicas y mejor acceso, con un menor movimiento de tierras para la construcción de la subestación y por no identificar perjuicio negativo sobre la ZEC. Para el suministro de energía a esa SE, se proyecta una LAAT de longitud inferior a 1 km y soterrada que conectaría con la SE de Segorbe de REE (parcela colindante). A este respecto, la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana manifiesta que no existen afecciones apreciables sobre el citado espacio de la Red Natura 2000.

3.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

A la vista del Estudio de Impacto Ambiental, de la versión actualizada del proyecto, y atendiendo a las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, se reflejan a continuación los impactos más significativos sobre los distintos factores ambientales y su tratamiento, tomando en consideración la alternativa finalmente elegida por el promotor (Alternativa 4P).

3.2.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad.

Se detectan elementos del Inventario e Lugares de Interés Geológico muy próximos al tendido eléctrico, concretamente:

– Falla cuaternaria de Concud, localizada entre los apoyos 145 y 146 de la LAAT 400 kV, a una distancia de 1,4 metros del trazado.

– Yacimientos de teruelitas del Salobral, localizado entre los apoyos 150 y 151 de la LAAT 40 kV, a una distancia de 16,5 metros del trazado.

El promotor informa de que ninguno de estos elementos se verá directamente afectado por las obras. No obstante, plantea incorporar medidas de señalización y protección con objeto de controlar las zonas de ocupación durante las obras y evitar la alteración de dichos elementos de interés geológico.

Se identifican también impactos sobre el suelo por los movimientos de tierras necesarios para la construcción de viales de acceso, cimentaciones de apoyos, etc. Aproximadamente la mitad de las zonas de ocupación estimadas serán restauradas inmediatamente tras la finalización de las obras. Los excedentes de tierras de

excavación (9.527 m³) serán caracterizados y reutilizados cuando sea posible en trabajos de restauración e integración paisajística.

3.2.2 Aguas.

El ámbito territorial del proyecto, según la alternativa 4P (conexión a la Subestación Platea), afecta a la Demarcación Hidrográfica del Júcar.

Según la información aportada, las subestaciones y centros de autotransformación se han ubicado fuera de zonas que afecten al dominio público hidráulico, zona de servidumbre y de policía de aguas. Respecto a la línea eléctrica de 400 kV, los apoyos se han proyectado fuera del dominio público hidráulico y fuera de la zona de servidumbre. 8 de los 86 apoyos se han tenido que situar sobre zona de policía, quedando 4 de ellos a menos de 20 metros del cauce. Los apoyos, a pesar de estar dentro de la zona de policía, están situados a una elevada altura respecto a los cauces, quedando fuera de la zona inundable.

Por lo que se refiere a la línea aérea de contacto 2 × 25 kV (LAC) para la electrificación de la línea ferroviaria existente, por las propias características de la actividad, que se realizará sobre un trazado con una plataforma ya construida, no supondrá afección a cauce alguno ni modificación de la red de drenaje existente.

3.2.3 Calidad del aire, ruidos y vibraciones.

La utilización de maquinaria para el desbroce, los movimientos de tierras y para la instalación de las subestaciones, centros de autotransformación y los apoyos de la línea eléctrica, así como el transporte materiales hasta las zonas de instalaciones auxiliares y emplazamientos de los elementos del proyecto, podría conllevar un incremento de los niveles de intensidad sonora, que podría afectar a la población de Geldo y Puebla de Valverde, poblaciones más próximas a cada una de las dos subestaciones proyectadas. Sin embargo, la ubicación de los apoyos de la LAAT, de la LAC y de las subestaciones están lo suficientemente alejadas de los núcleos urbanos como para que las intensidades sonoras supongan impactos de magnitud significativa o que supere los umbrales legales admisibles. Teniendo en cuenta esta circunstancia y la presencia de otras fuentes de ruido próximas, como la autovía Mudéjar, el promotor considera que los niveles sonoros esperados durante la fase de construcción serán sólo ligeramente superiores al nivel de fondo medido y por lo tanto escasamente perceptibles por la población potencialmente afectada.

En fase de explotación, el Estudio identifica, caracteriza y cartografía los núcleos habitados y viviendas aisladas en un entorno de 250 metros de todos los elementos del proyecto, con el objetivo de detectar las edificaciones más vulnerables al ruido y vibraciones generadas por el funcionamiento de las instalaciones proyectadas (funcionamiento de transformadores, efecto corona de los tendidos eléctricos y tráfico ferroviario).

Como principales medidas preventivas, el promotor plantea realizar, antes del inicio de las obras, un estudio acústico y de vibraciones de la zona, con el objetivo de evaluar la incidencia acústica que se producirá tras la electrificación y mejora de la línea ferroviaria. Este estudio se centrará sobre los receptores sensibles detectados (usos sanitarios, docentes y residenciales). Una vez caracterizados los niveles sonoros, se determinará el cumplimiento o no de los objetivos de calidad acústica en función del uso de cada inmueble. Debido al carácter rural de la zona, se estudiará el incremento de presión de la zona, identificando aquellas zonas «tranquilas» donde se aumente el ruido en más de 3 dB respecto al ruido de fondo existente. A priori, la previsión del promotor es que la electrificación de la línea y consiguiente sustitución de locomotoras diésel por otras a tracción eléctrica, supondrá una reducción de las emisiones de ruidos y vibraciones, si bien podría ser previsible también un incremento del tráfico ferroviario. En todo caso, estas previsiones deberán verificarse mediante un adecuado seguimiento de las emisiones acústicas y adoptarse, en caso necesario, medidas de mitigación

(pantallas acústicas y mantas antivibratorias) en los tramos ferroviarios donde el seguimiento revele una mayor incidencia.

3.2.4 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC).

La ejecución de las obras de electrificación, tanto de la subestación como de la línea eléctrica aérea de alta tensión, supondrá la eliminación por de las comunidades vegetales presentes en la superficie de ocupación, como son los recintos de las subestaciones, caminos de acceso, bases de los apoyos e infraestructuras auxiliares como la calle de seguridad del tendido eléctrico. En algunos casos no será posible la regeneración de la vegetación por motivos de seguridad de la línea, el suministro eléctrico y la protección frente a incendios (especialmente la de porte arbóreo).

De acuerdo con el Estudio y el estudio de flora realizado (anexo 2), las subestaciones eléctricas proyectadas, centros de autotransformación e instalaciones auxiliares se localizan fuera de terrenos que alberguen hábitats de interés comunitario, ya que se trata de parcelas de cultivo o zonas ya degradadas por actividades humanas. La línea aérea de contacto se ubicará sobre la plataforma de ferrocarril existente, por lo que no se afectará a nueva superficie de hábitats. En el caso de la LAAT de 400 kV Platea-Puebla de Valverde, el promotor no ha detectado afecciones derivadas de las obras que impliquen la eliminación o alteración de comunidades vegetales designadas hábitat de interés comunitario. No obstante, según la cartográfica de hábitats de interés comunitario del Banco de Datos de la Naturaleza de este Ministerio, sí se aprecian potenciales afecciones entre los apoyos 148 y 149 sobre el tipo de hábitat prioritario 1520 Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*).

En relación con los impactos sobre especies de flora protegida, el estudio de flora parte de la información bibliográfica y cartográfica existente de las áreas de distribución por cuadrículas 10 x 10 km de las especies del Catálogo Español de Especies Amenazadas y del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, afectadas por el proyecto (según el corredor de la alternativa 4 de LAAT elegida por el promotor): *Thymus godayanus*, *Juniperus thurifera*, *Krascheninnikovia ceratoides*, *Sideritis fernandez-casasii*, *Erodium celtibericum*, *Thymus loscosii*, *Vella pseudocytisus ssp. pau*, *Erysium javalambrense*, *Androsece vitaliana subsp. assoana*, *Ilex aquifolium* y *Sideritis javalambrensis*. A partir de esta información y sobre estas cuadrículas de distribución, se realizó prospección botánica en campo durante los meses de mayo y junio de 2020, en transectos realizados en franjas de terreno de 100 m de ancho en torno a los elementos del proyecto (viales de acceso, línea eléctrica, subestaciones y centros de autotransformación). En la prospección no se han detectado ejemplares de estas especies.

De acuerdo con la cartografía de los ámbitos de protección de los planes de conservación y recuperación de especies amenazadas de Aragón, coincidiendo con el tramo de afección sobre el tipo de hábitat de interés comunitario 1520 apuntado anteriormente, se localiza el ámbito de protección del plan de recuperación del crujiente (*Vella pseudocytisus subsp. pau*), aprobado mediante el Decreto 92/2003, de 29 de abril.

El promotor incluye en la información adicional aportada, para la alternativa 4P finalmente elegida entre la SE Platea y la SE Puebla de Valverde, un cuadro en el que se cuantifican aproximadamente las superficies de afección sobre distintos tipos de vegetación, destacando como superficies más afectadas por el tendido eléctrico los terrenos dedicados a cultivos agrícolas, matorrales y pastizales y bosques de repoblación (un 90 % del total), existiendo afecciones en tramos puntuales sobre pinares autóctonos de pino salgareño, sabinas albares, encinares y bosques mixtos de frondosas y coníferas.

Como principales medidas el Estudio contempla realizar una prospección florística previa al comienzo de las obras con objeto de identificar recintos que alberguen HIC, poblaciones de flora amenazada, rodales y ejemplares sueltos de sabina albar, pinares autóctonos, encinares, etc., y proceder a su señalamiento como zona de exclusión de obras. Así mismo, una vez concluidas las obras, el promotor contempla la restauración e integración paisajística de todos los elementos afectados temporalmente durante las

obras, recuperando íntegramente la superficie vegetal afectada. Aquellos fragmentos de vegetación autóctona eliminada con carácter definitivo (ocupaciones permanentes de apoyos, viales de servicio y calles de seguridad) serán objeto de medidas compensatorias dirigidas a la recuperación íntegra de su cobertura y funciones, para lo cual se proyectarán trabajos de restauración forestal en localizaciones con los requerimientos ecológicos adecuados.

3.2.5 Fauna.

Los principales impactos que el Estudio identifica en fase de obras son las molestias generadas por las obras (movimientos de tierras y maquinaria, trasiego de personal y vehículos, generación de ruidos, etc.), provocando la alteración en el comportamiento de las especies de fauna, lo que puede inducir al alejamiento de aquellas más sensibles y la proliferación de las más oportunistas, efecto adverso que puede comprometer su estado de conservación en la zona especialmente si tiene lugar en épocas clave de sus ciclos biológicos (periodos de reproducción y cría). También identifica impactos durante la fase de obras como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats por la apertura de nuevos accesos, la construcción de las subestaciones y la apertura de la calle de seguridad del tendido eléctrico.

Durante la fase de explotación, los principales impactos detectados son el riesgo de mortalidad de ejemplares por colisión con los cables de la LAAT o la catenaria y la fragmentación del hábitat ocasionado por el efecto barrera de estos elementos.

El promotor considera que, atendiendo a la modificación de la subestación de conexión (Subestación Platea) planteada en la información adicional, se reduce significativamente la magnitud y severidad de los impactos sobre fauna, no sólo por la reducción de la longitud de tendido eléctrico necesaria sino sobre todo por evitar la instalación de una nueva línea eléctrica entre la Subestación de Mezquita y la de Platea, evitando de este modo la generación de impactos significativos sobre poblaciones de aves esteparias amenazadas (territorios de alondra ricotí, sisón común y ganga ortega de las parameras de Alfambra y Altos de Teruel), muchos de ellos manifestados por los interesados durante el periodo de información pública y consultas. No obstante, en la alternativa 4P finalmente seleccionada para la conexión entre la Subestación Platea y la Subestación de Tracción Puebla de Valverde, se detectan impactos sobre avifauna en los siguientes tramos de LAAT en los que el promotor considera que existe una vulnerabilidad apreciable para las aves:

– En 7 vanos comprendidos entre los apoyos T153 y T160, se detectan impactos sobre áreas de campeo de buitre leonado (*Gyps fulvus*) y otras especies de hábitos carroñeros como alimoche común (*Neophron pernocterus*), milano real (*Milvus milvus*) y milano negro (*Milvus migrans*), debido a la proximidad del vertedero de Teruel. En este tramo el promotor identifica la vulnerabilidad como alta.

– En 2 tramos comprendidos, respectivamente, entre los apoyos T129 a T131, y entre los apoyos T138 a T142, se detectan impactos sobre territorios preseleccionados como áreas críticas de alondra ricotí (*Chersophilus duponti*) contemplados en el proyecto de Decreto por el que se establece un régimen de protección para la alondra ricotí en Aragón, y se aprueba su plan de conservación del hábitat. En estos tramos la vulnerabilidad es calificada como media-alta.

– Entre los apoyos T166 y T176 la línea eléctrica discurre por zonas de bosque de pino salgareño, donde existen áreas de nidificación de busardo ratonero (*Buteo buteo*), azor común (*Accipiter gentilis*) y culebrera europea (*Circaetus gallicus*). Por otro lado, existen territorios de campeo de buitre leonado, milano negro y milano real que son atravesados por varios tramos de LAAT (149 a 152, 160 a 162 y 184 a 198). Todos estos tramos son calificados por el promotor de vulnerabilidad media.

Con anterioridad al inicio de las obras, en todo el trazado de la LAAT se realizarán recorridos sistemáticos, por técnico especialista en fauna, para detectar refugios de

fauna, madrigueras, nidos o posaderos, entre otras. Se prestará especial atención a los tramos donde la vulnerabilidad se haya calificado en el estudio como media, media-alta y alta, donde además deberán paralizarse las obras en caso de que se detecten nidificaciones potencialmente sensibles a la construcción de las líneas eléctricas, por un periodo que abarcará desde el mes de marzo a junio, ambos inclusive.

Según el Estudio, el promotor adoptará las siguientes medidas y condicionantes técnicos derivados del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión y en el Decreto 34/2005, de 8 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas aéreas con objeto de proteger la avifauna:

- No se utilizarán aisladores rígidos ni puentes flojos no aislados por encima de los travesaños o cabecera de apoyos.
- Los puentes de unión entre conductores y transformadores se realizarán con cable aislado.
 - La distancia entre conductores no aislados será igual o superior a 1,5 m.
 - La distancia mínima de seguridad entre cada conductor y las zonas de posada sobre las crucetas o cabeceras del apoyo será como mínimo de 0,70 m.
 - En apoyos con armado tipo bóveda la distancia entre el conductor central y la base de la bóveda no será inferior a 0,88 m. En su defecto deberá procederse al aislamiento con material termorretráctil preformado de 1 m de conductor a cada lado de la grapa de suspensión.
 - En apoyos con armado de tipo tresbolillo o canadiense, así como en los armados en triángulo provistos de una semicruceta superior, la distancia entre la semicruceta inferior y el conductor superior no será inferior a 1,50 m.
 - Se instalarán dispositivos anticolidión sobre los cables de tierra y conductores a lo largo del tendido eléctrico.

Las medidas planteadas por el promotor se proponen adoptar sobre la LAAT de 400 kV. Sin embargo, la LAC 2 × 25 kV del ferrocarril también debería dotarse de medidas de señalización salvapájaros en aquellos tramos en los que la línea ferroviaria discurra por espacios de vulnerabilidad elevada para las aves.

3.2.6 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

El promotor evalúa los impactos sobre estos espacios protegidos en el anejo número 4, Evaluación de repercusiones sobre espacios de la Red Natura 2000.

Los Espacios Red Natura 2000 que podían verse afectados por el proyecto en su versión inicial eran:

Espacio Red Natura 2000	Nombre
ZEPA ES0000304.	Parameras de Campo Visiedo.
ZEPA ES0000305.	Parameras de Alfambra.
ZEPA ES0000306.	Río Guadaloque-Maestrazgo.
ZEPA ES0000468-LIC ES5222001.	Sierra de Espadán.
ZEPA ES0000469-LIC ES5232002.	Sierra Calderona.
ZEC ES5232003.	Curso medio del río Palancia.
ZEC ES5223005.	Alto Palancia.
ZEC ES2420129.	Sierra de Javalambre II.
ZEC ES2420030.	Sabinares del Puerto Escandón.

Sin embargo, con la modificación del proyecto adoptada seleccionando la Subestación Platea como punto de conexión en lugar de la Subestación Mezquita, los únicos espacios Red Natura 2000 cuyos objetivos de conservación pueden ser afectados pasan a ser la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES2420030 Sabinars de Puerto Escandón y la ZEC ES5232003 Curso medio del río Palancia.

Entre la SE Platea y la SE Puebla de Valverde, la alternativa 4P finalmente seleccionada discurre por la ZEC Sabinars de Puerto Escandón en una longitud aproximada de 4,3 km, si bien la totalidad del trazado en este espacio protegido se corresponde con cultivos agrícolas, en concreto cereales de secano, no atravesando ningún hábitat de interés comunitario. Ningún apoyo ni acceso de la línea de alta tensión se localiza sobre el hábitat 9560 «Bosques endémicos de *Juniperus* spp.» presente en esta zona, ya que discurren por caminos existentes y campos de labor, aunque puntualmente sí atravesaría 660 m de formaciones vegetales arbóreas dentro del espacio Natura 2000, de los cuales 70 m corresponden a formaciones de sabinars albares, existentes entre los apoyos 181 y 183. En este tramo, únicamente podría verse afectado algún ejemplar aislado de sabina por daños causados por el tránsito de maquinaria de obra, por lo que deberá ser especialmente señalado este tramo para extremar las medidas de precaución y evitar daños sobre la vegetación protegida. El promotor contempla adoptar medidas de señalización y protección sobre la vegetación arbórea, especialmente en el tramo de posible afección a formaciones de sabinar albar. Las actuaciones no tendrán, con estas medidas de protección, un efecto apreciable sobre los principales valores de conservación de la ZEC Sabinars de Puerto de Escandón.

En relación con la instalación de la SE Segorbe 220 kV/2 × 25 kV en el municipio del mismo nombre, la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana confirma que no se aprecian afecciones significativas que repercutan negativamente sobre los objetivos de conservación de la ZEC Curso medio del río Palancia, ya que la subestación se ubicará junto a la actualmente existente de REE y sobre una parcela de cultivo.

Por otra parte, de las características del proyecto se deduce que durante la fase de construcción no se generarán impactos negativos significativos sobre otros espacios Red Natura 2000 atravesados por la LAC 2 × 25 kV a instalar a lo largo de la línea ferroviaria Teruel-Sagunto (ZEC Sierra de Javalambre II y ZEC Alto Palancia), dado que el trazado actual se mantendrá y la línea eléctrica de contacto discurrirá íntegramente sobre la plataforma existente, no produciéndose nuevas ocupaciones de suelo, no siendo necesarios desbroces ni movimiento de tierras, por lo que no se producirá eliminación de cobertura vegetal. La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana no aprecia afecciones significativas sobre los espacios ZEC Alto Palancia ni sobre el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de la Sierra de Espadán, ya que la línea aérea de contacto discurrirá por zonas ya alteradas por la infraestructura ferroviaria, estando contempladas en su zonificación como zonas de influencia antrópica. No obstante, ante la posible existencia de efectos negativos sobre la avifauna por el efecto barrera y el riesgo de colisión provocado por la catenaria, esa Dirección General solicita incorporar al diseño de la misma dispositivos anticolidión y medidas de protección frente a la electrocución de aves que permitan minimizar el riesgo de mortalidad.

3.2.7 Bienes de dominio público forestal y pecuario.

La línea eléctrica entre la SE Platea y la SE Puebla de Valverde intercepta 6 vías pecuarias y 11 montes catalogados de utilidad pública. Por ello, se deberá solicitar la correspondiente autorización de los órganos competentes de Aragón y la Comunidad Valenciana, garantizando en todas las fases del proyecto la integridad de estos bienes y el mantenimiento del uso público prevalente.

En relación con la afección al dominio público forestal, la alternativa 4P atraviesa terrenos incluidos en los Montes catalogados de Utilidad Pública «Pinar Grande»,

«Coronillas», «Cerro de Santa Bárbara», «Enebral y Barrancos», «Boalaje», «Aguanaces» y «El Pinar», mientras que en el territorio de la Comunidad Valenciana se verá afectado el MUP «Las Cambras» por la instalación de un centro de autotransformación (ATF 214.1). Para la ejecución de estas obras se requiere igualmente autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma.

3.2.8 Patrimonio cultural.

Se aprecian posibles impactos en fase de construcción sobre elementos de valor arqueológico y etnográfico localizados en las proximidades de algunos apoyos del tendido eléctrico: yacimiento del Pozo del Tío Fermín, de la Edad del Hierro, hallazgos y estructuras de la Guerra Civil y chozos y establos tradicionales. Estos impactos podrían evitarse realizando sondeos arqueológicos previos en los apoyos más cercanos a los elementos de los registros arqueológicos y etnográficos de Teruel, procediendo a su señalización y protección y llevando un seguimiento arqueológico intensivo durante las obras, medidas que el promotor contempla ejecutar en el Estudio.

3.2.9 Paisaje.

Durante la fase de obra, se producirán efectos adversos sobre el paisaje debido a la presencia en la zona de maquinaria y vehículos, instalaciones temporales de obra y acopios de materiales destinados a la instalación de las subestaciones, centros de autotransformación, apoyos y tendido del cableado de las líneas de transmisión eléctrica, que suponen la intrusión en el paisaje de elementos discordantes. El impacto producido durante la fase de obra sobre el paisaje se prolonga durante la fase de explotación y mantenimiento, debido a la presencia de nuevas infraestructuras (líneas eléctricas, apoyos, subestaciones, centros de transformación, *feeders*, catenaria, etc.) en el paisaje de la zona. El impacto visual sobre el paisaje será generado principalmente por la presencia de los apoyos de la línea aérea de 400 kV, ya que tienen una altura de unos 80 metros y se acumularán a los impactos sobre el paisaje causados por tendidos eléctricos existentes. También los apoyos de la línea aérea de contacto 2 x 25 kV sobre la plataforma del ferrocarril existente Teruel-Sagunto generarán impacto visual ya que serán percibidos desde los puntos de observación considerados (carreteras, ferrocarril, núcleos de población, miradores y senderos).

En el caso del trazado de la alternativa 4P de la línea de alta tensión, se verán afectadas las Unidades de Paisaje «Sierra de Javalambre», «Valle del Alto Mijares», «Muela del Toro», «Valle del Palancia», «Sierra Calderona», y «Planas de Castelló y Sagunt». Las unidades de paisaje afectadas por la instalación de la SE Puebla de Valverde y la SE Segorbe son respectivamente «Valle del Alto Mijares» y «Valle del Palancia». La construcción de estas subestaciones provoca una disminución de la calidad visual debido a que supone la aparición de elementos discordantes con el resto de los componentes del paisaje. Además del impacto que originan los elementos que configuran propiamente la línea eléctrica, apoyos y conductores, existen otras afecciones sobre el paisaje derivadas de su construcción, como son los accesos hasta los apoyos y las calles de seguridad que se realizan bajo los conductores.

El Estudio plantea como únicas medidas de tratamiento de estos impactos la ejecución de trabajos de restauración e integración paisajística. El promotor indica que se atenderá a lo indicado en la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, aprobada mediante Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, en especial el objetivo 13.6 «Compatibilidad de infraestructuras energéticas y paisaje», Estrategia 13.6 E1 «Integración ambiental y paisajística» donde se indica que en las nuevas instalaciones de producción de energía debe de considerarse de forma especial la integración ambiental y paisajística de todos sus elementos, otorgando prioridad a los suelos ya transformados y descartando, en cualquier caso, las localizaciones que conlleven mayor incidencia sobre el paisaje. La Dirección General de Ordenación del Territorio considera adecuado el estudio del paisaje y las medidas planteadas por el promotor, si bien

recomienda en su informe considerar en el estudio de paisaje los Mapas del Paisaje elaborados por dicha Dirección General y publicados en la Infraestructura de Datos Espaciales IDEAragón. En esta línea se ha manifestado el Consejo de Ordenación Territorial de Aragón en el informe emitido durante el trámite de consultas.

3.3 Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes.

De acuerdo con el estudio de riesgos aportado en el Anexo 5 del Estudio, basado tanto en el análisis de la gravedad del suceso como en el grado de exposición, refleja que todos los riesgos de accidentes graves o catástrofes son no significativos, a excepción del riesgo de incendio en las inmediaciones de los núcleos urbanos, que es considerado aceptable condicionado, por lo que se plantean medidas de protección frente a incendios.

La Dirección General de Interior y Protección Civil del Gobierno de Aragón informa que la ejecución y puesta en marcha del proyecto de electrificación del tramo Teruel-Sagunto del corredor Cantábrico-Mediterráneo no debe suponer un incremento significativo de los riesgos de protección civil presentes en el territorio afectado, si se cumplen las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio informativo, junto con las establecidas en la normativa de mantenimiento y conservación de líneas eléctricas. En el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana, el promotor deberá atender a las condiciones expuestas por la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a Emergencias, especialmente en lo que respecta al cumplimiento de medidas de protección en zonas inundables del Plan de Acción Territorial frente a Inundaciones de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) y a las normas de seguridad en prevención de incendios forestales de dicha Comunidad Autónoma.

3.4 Programa de vigilancia ambiental (PVA).

De acuerdo con el Estudio, el programa de vigilancia se diseña en 3 etapas: fase previa al inicio de las obras, fase de construcción y fase de explotación. En esta última fase, se aplicará durante los tres primeros años desde su puesta en funcionamiento, salvo para el seguimiento de la avifauna en la LAAT de 400 kV que abarcará los cinco primeros años de funcionamiento. Esta extensión temporal se considera insuficiente al menos en cuanto al programa de seguimiento de mortalidad de avifauna por la LAAT, que deberá prolongarse durante la vida útil de la línea eléctrica. Así mismo, también se considera insuficiente en cuanto a extensión, ya que también se considera necesario realizar un seguimiento de la mortalidad de aves causada por la presencia de la LAC sobre la plataforma ferroviaria, considerando asumible que en este caso tenga una extensión temporal de cinco años. Estos periodos de seguimiento deberán ser además prorrogables en función de los resultados de la mortalidad registrada y medidas extraordinarias adoptadas.

En la fase previa a las obras los principales seguimientos propuestos en el programa son la ejecución de una prospección de vegetación en la zona prevista de ocupación por las obras y la realización de recorridos sistemáticos por técnico especialista en fauna, con objeto de detectar zonas de elevada sensibilidad o vulnerabilidad donde deban delimitarse zonas de exclusión de obras y otras medidas de protección.

En fase de obras, se prevé realizar un seguimiento diario exhaustivo sobre las obras a realizar en los terrenos incluidos en la ZEC de Sabinars de Puerto Escandón, con objeto de garantizar la señalización y protección de aquellos rodales con presencia de hábitats de sabinars albares. Así mismo, en las áreas identificadas como de mayor vulnerabilidad para la fauna, y en aquellas otras que se identifiquen en los muestreos previos al inicio de las obras, deberán efectuarse seguimientos por el técnico especialista en fauna que verifiquen el cumplimiento de las paradas biológicas acordes con los ciclos biológicos de las especies afectadas. Otro seguimiento destacado que deberá desarrollarse durante la fase de obras será la comprobación diaria de la realización de

controles sobre posibles yacimientos arqueológicos y paleontológicos no inventariados o documentados, mediante sondeos arqueológicos preventivos y de seguimiento arqueológico intensivo durante la excavación y construcción de los nuevos apoyos del tendido.

El programa incluye el seguimiento de la restauración ambiental e integración paisajística, que tendrá como principal objetivo verificar el éxito de las revegetaciones efectuadas y en su caso decidir reposición de marras y los trabajos de mantenimiento necesarios. El seguimiento durante la restauración será semanal, extendiéndose a una revisión quincenal de la evolución de las zonas restauradas.

En fase de explotación, el principal seguimiento propuesto por el promotor es el de implantar un programa de vigilancia de la siniestralidad de aves por la presencia del tendido eléctrico, extendido a los tres primeros años desde la puesta en funcionamiento, siguiendo la metodología adoptada por REE en 2016 (Metodología y Protocolos para la recogida y análisis de datos de siniestralidad de aves por colisión en líneas de transporte de electricidad). Se contempla realizar un seguimiento de los efectos de la LAAT con el normal comportamiento y desarrollo de las aves, mediante observaciones de campo por técnicos especialistas, valorando el uso del espacio por parte de la avifauna, así como de las posibles muertes como consecuencia del funcionamiento de las líneas eléctricas y subestaciones. En el caso de detectarse mortandad de aves catalogadas por las instalaciones, el promotor indica que se informará al órgano ambiental competente para su análisis, y en caso de datos de elevada mortalidad se adoptarán medidas adicionales de corrección de impactos. A los efectos de optimizar la efectividad de los seguimientos sobre la avifauna se indican en el condicionado un conjunto de medidas aplicables a estos seguimientos.

En esta fase de funcionamiento, también se contempla un seguimiento de las emisiones acústicas y de vibraciones generadas por el tráfico ferroviario, con objeto de verificar la reducción en intensidad prevista tras el cambio de tipo de tracción de los trenes, comprobar los niveles de inmisión en zonas vulnerables y adoptar, en su caso, medidas correctoras.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 3, apartado g) del anexo I «Proyectos sometidos a la evaluación ambiental ordinaria regulada en el título II, capítulo II, sección 1.ª» de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, ya que consiste en la construcción de una línea de transmisión de energía eléctrica con un voltaje superior a 220 kV y una longitud superior a 15 km, junto con sus subestaciones asociadas. En virtud ello, resulta preceptivo su sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria 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, 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.

RESUELVE

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 proyecto «Electrificación del tramo Teruel-Sagunto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo», 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 generales

1.1 El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el Estudio y las aceptadas tras la información pública o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

1.2 El proyecto deberá desarrollarse según las siguientes alternativas de trazado de líneas eléctricas de suministro y ubicaciones de subestaciones eléctricas de tracción:

- LAAT de 400 kV de conexión a la SET Puebla de Valverde: Alternativa «4P», de 37 km, que permite la conexión de la subestación de tracción en Puebla de Valverde con la SE Platea de REE.
- Línea soterrada a 220 kV entre la ampliación de la subestación de REE, SE Segorbe, y la nueva subestación de tracción ADIF (< 1 km).
- Subestación de ADIF SE Puebla de Valverde (400 kV/2 × 25 kV).
- *Feeders* de alimentación a catenaria (2 × 25 kV) desde la subestación de ADIF SE Puebla de Valverde hasta la línea aérea de contacto.
- Subestación de ADIF SE Segorbe (220 kV/2 × 25 kV).
- *Feeders* de alimentación a catenaria (2 × 25 kV) desde la subestación de ADIF SE Segorbe hasta la línea aérea de contacto.
- Centros de autotransformación final ATF e intermedios ATI's.
- Línea aérea de contacto tramo Teruel-Sagunto del corredor Cantábrico-Mediterráneo (2 × 25 kV).

1.3 En caso de que el proyecto de construcción plantee modificaciones sustanciales respecto a la Alternativa 4P, deberá someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada u ordinaria, según requiera el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

2. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias de impactos significativos

2.1 Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras.

2.2 Se adoptarán las medidas de señalización y protección necesarias sobre los Lugares de Interés Geológico «Falla cuaternaria de Conclud» y «Yacimientos de teruelitas del Salobral», sin perjuicio de las medidas que deban adoptarse sobre otros elementos de valor geológico o geomorfológico que se identifiquen previamente a las obras.

2.3 En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos fuera del parque de maquinaria, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

2.4 Las instalaciones auxiliares de obra (zonas de acopio, parque de maquinaria, etc.) y las zonas de vertido de materiales se ubicarán en zonas de baja vulnerabilidad de aguas subterráneas. Se evitará su ubicación sobre depósitos aluviales de ríos.

2.5 Las balsas de decantación de sólidos en suspensión se diseñarán y dimensionarán en función de la superficie a drenar y de la máxima precipitación esperada, debiendo ser informadas y autorizadas por el Organismo de cuenca correspondiente. Las balsas serán limpiadas periódicamente y revisadas después de cada episodio de lluvias, controlando las características químicas de los sedimentos retirados para adecuar su gestión como residuo.

2.6 Deberán adoptarse medidas correctoras de ruidos y vibraciones en los tramos donde el seguimiento ambiental revele que existen superaciones de los niveles de inmisión actuales por encima de los umbrales establecidos en la normativa, especialmente en zonas vulnerables (zonas residenciales, sanitarias y educativas).

2.7 Se deberán establecer zonas de exclusión de recintos que alberguen poblaciones de flora amenazada o Hábitats de Interés Comunitario, no pudiendo ocuparse estas zonas por los apoyos del tendido eléctrico ni por zonas auxiliares, viales de obra, zonas de acopio, etc., aunque sean de carácter temporal. Para ello, se realizarán nuevas prospecciones de vegetación y se señalarán las zonas a excluir por presencia especies amenazadas de flora e HIC. En la ZEC Sabinares de Puerto Escandón se realizará una prospección intensiva sobre el HIC 9560 «Bosques endémicos de *Juniperus* spp.» de modo que se delimiten las zonas ocupadas por sabinares albares como zona de exclusión y se evite cualquier daño sobre ejemplares de sabina albar.

2.8 Con anterioridad al inicio de las obras, se realizarán recorridos sistemáticos, por técnico especialista en fauna, por la zona de actuación para detectar refugios de fauna, madrigueras, nidos o posaderos, entre otras. Estas zonas, en caso de detectarse, serán convenientemente señalizadas como zonas de exclusión de obras, manteniendo una distancia de protección suficiente. En las zonas de mayor vulnerabilidad detectada, se paralizarán las obras durante el periodo reproductor de las especies indicadas, que abarca, aproximadamente, desde el mes de marzo a junio, ambos inclusive. La aplicación de esta medida se acordará previamente con la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal del Gobierno de Aragón. Se evitarán los trabajos nocturnos en todas las zonas de las obras.

2.9 Se instalarán dispositivos anticolidión sobre los cables de tierra y conductores a lo largo del tendido eléctrico de alta tensión, como mínimo en los tramos considerados más sensibles para la avifauna (vulnerabilidad media o alta), así como en la Línea Aérea de Conexión del ferrocarril en los territorios más sensibles por su proximidad a los espacios Red Natura 2000 Alto Palancia, Curso medio del río Palancia, Sierra de Espadán y Sierra Calderona. Estos dispositivos serán de triple aspa de tipo catadióptrico en lugar de espirales, por ser más efectivos frente al riesgo de colisión. La distancia entre señales se reducirá a 5 m en todos los sectores en que se puedan producir impactos acumulados con otras líneas por circular próximas y en paralelo o producirse cruzamientos. El señalamiento del tendido eléctrico se acometerá después del izado y tensado de los hilos conductores, en un plazo de 5 días. El mantenimiento de estas medidas se incluirá en las operaciones generales de mantenimiento y conservación de la línea. Se deberá extender esta medida a aquellas zonas en las que el trazado esté sobreelevado respecto al terreno y atraviere hábitats de aves esteparias, bosques isla, corredores forestales y todos los cruces con arroyos o ríos, recomendándose aquí además la instalación de pantallas anticolidión (tubos). En estas zonas, se recomienda la instalación de caballones de tierra de al menos 4 m de alto respecto a la rasante, y que sean suficientemente amplios, que obliguen a las aves a dirigir sus vuelos por encima de la catenaria. Esta medida contribuirá también a la mitigación de las molestias por ruido y visibilidad de la infraestructura y el tráfico de trenes. Estas medidas podrán ajustarse a los diseños experimentales adoptados en el proyecto Life Impacto Cero.

2.10 Se evitará afectar a yacimientos arqueológicos y paleontológicos, ya sean documentados o hallazgos durante el seguimiento arqueológico de las obras. Todas las zonas que previsiblemente tengan movimientos de tierras deberán disponer de una prospección arqueológica previa que sea supervisada por el órgano competente en

patrimonio cultural del Gobierno de Aragón. En caso de que durante las obras afloren nuevos restos arqueológicos de los que no se tuviera constancia, se comunicará inmediatamente a este órgano, paralizándose inmediatamente las actuaciones hasta que dicho órgano autorice su continuación. En caso de que se produzcan modificaciones menores o nuevas acciones fuera del ámbito de afección de la prospección arqueológica superficial realizada por el promotor, las nuevas superficies afectadas serán objeto de una prospección arqueológica superficial y evaluación de su potencial impacto sobre el patrimonio cultural.

2.11 Todas las superficies afectadas por las obras que no queden integradas en la infraestructura con carácter permanente serán efectivamente restauradas, incluyendo las áreas auxiliares, acopios, caminos de acceso o servicio y cualquier otro elemento. Los estudios de afección paisajística determinarán las superficies que sea necesario revegetar, adecuando la técnica a cada tipo de superficie (siembra, hidrosiembra, plantación, etc.). La superficie forestal afectada se compensará en las condiciones que determine el órgano competente del Gobierno de Aragón. Las revegetaciones deberán planificarse con coherencia ecológica, de modo que la composición vegetal resultante sea lo más parecida posible a la existente antes de las obras, en ningún caso con plantaciones monoespecíficas. Las especies empleadas serán autóctonas de la zona y propias del ecosistema. Aquellas instalaciones que puedan provocar un impacto paisajístico serán objeto de acondicionamiento exterior con revestimiento de piedra y cubierta de tejas.

3. Condiciones al Programa de Vigilancia Ambiental

3.1 El programa abarcará tanto la fase de obra como la fase de explotación de la LAAT y de la LAC, e incluirá tanto la verificación de los impactos previstos como el control de la eficacia de las medidas propuestas, incluyendo un plan de control de respuesta de las tendencias detectadas y la emisión de informes periódicos. Su desarrollo y aplicación estará a cargo de un equipo técnico multidisciplinar, cuya responsabilidad asumirá el director ambiental y contará con un equipo de técnicos especialistas en las materias que requieran programas de seguimiento específicos: vegetación (impactos sobre HIC y flora amenazada y medidas de restauración), fauna (especialista en seguimiento de mortalidad de aves), ruido (seguimiento del ruido generado por el tráfico ferroviario en fase de explotación) y patrimonio cultural (seguimiento arqueológico y paleontológico durante las obras).

3.2 Se desarrollará como mínimo durante los tres primeros años de funcionamiento, salvo para el seguimiento de la avifauna en la LAAT de 400 kV en que abarcará todo el periodo de explotación, con objeto de llevar un registro actualizado de la mortalidad de aves causada por esta infraestructura. Se deberá ampliar el seguimiento de la mortalidad de aves al ámbito territorial de la LAC sobre la plataforma ferroviaria, pudiendo tener en este caso una extensión temporal mínima de 5 años.

3.3 Con carácter general, los periodos de seguimiento deberán ser además prorrogables en función de los resultados de la mortalidad registrada y medidas extraordinarias adoptadas.

3.4 Se efectuarán controles de las fuentes potenciales de alimentación de aves necrófagas en un entorno de 500 m alrededor de la LAAT. A fin de evitar la atracción y concentración de aves necrófagas en las inmediaciones de los elementos del proyecto será necesario:

3.4.1 Controlar que si se produjera una baja en el ganado no se abandone el cadáver en un entorno de 1 Km de las líneas eléctricas.

3.4.2 Mantener una vigilancia por parte de los operarios de la instalación para la detección de animales muertos en la zona con el fin de impedir su aprovechamiento por parte de aves carroñeras y rapaces. La característica actitud de las aves necrófagas ante una potencial fuente de alimento, concentrándose en grupos que vuelan en amplios círculos durante largo tiempo antes de descender, hace sencilla su detección y suele

permitir el transporte a tiempo de la carroña hacia alguno de los puntos designados al efecto.

3.5 Se deberá ejecutar por técnico especialista un programa de seguimiento de ruidos y vibraciones en fase de explotación que permita verificar las previsiones del promotor de reducción de la intensidad de las emisiones tras el cambio de trenes, compruebe al menos durante los tres primeros años de explotación los niveles de inmisión en zonas vulnerables al ruido y adopte, en su caso, medidas correctoras que rebajen la intensidad de ruidos y vibraciones (pantallas acústicas, mantas antivibratorias, etc.).

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor 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, 11 de mayo de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Organismos consultados

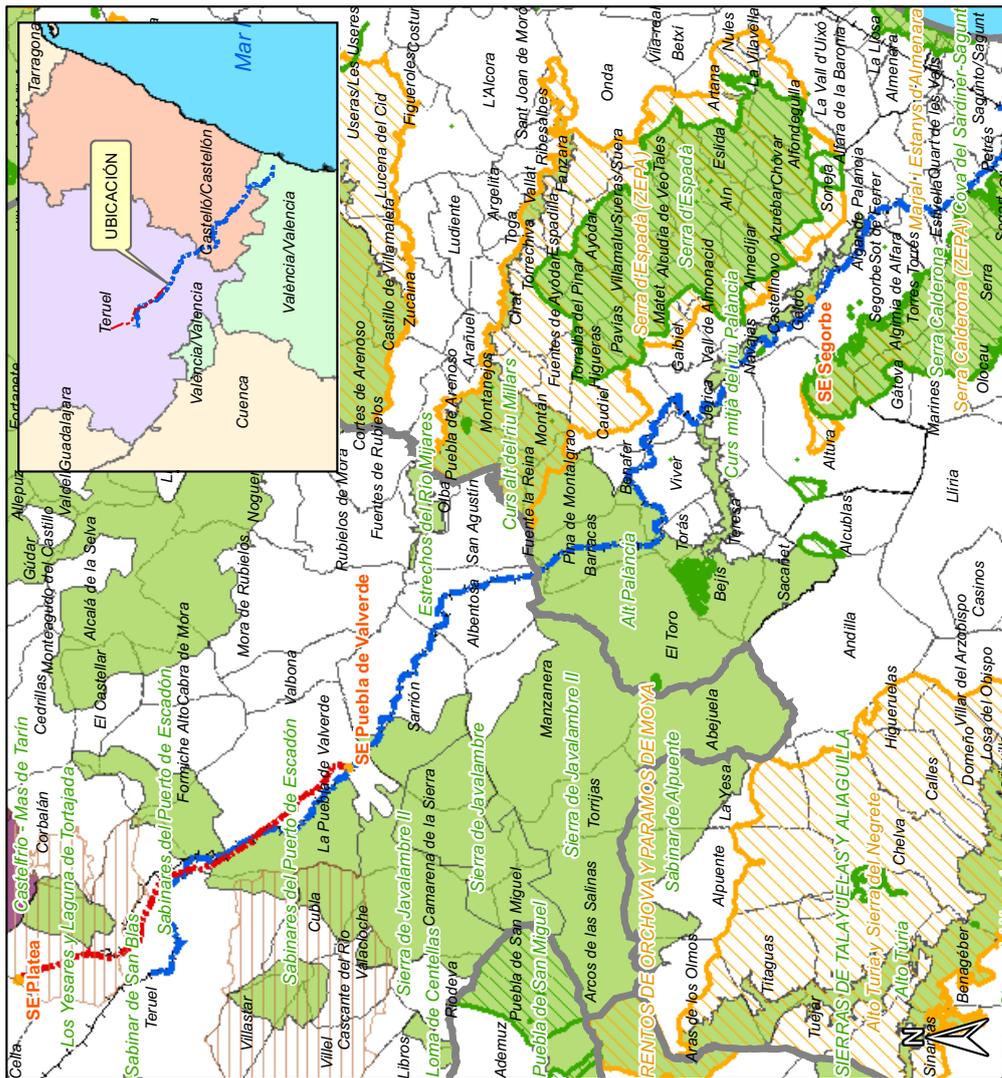
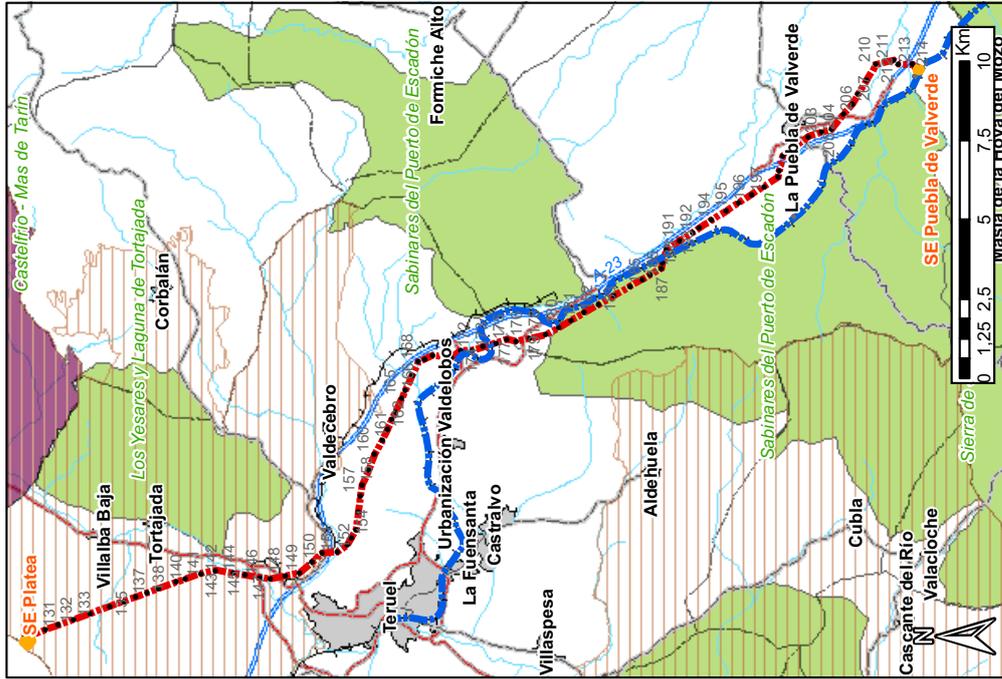
Tipo de consultado	Consultados	Contestación
AGE.	Confederación Hidrográfica del Ebro.	Sí
	Confederación Hidrográfica del Júcar.	Sí
	Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.	Sí
	Subdelegación del Gobierno de Teruel.	Sí
	Oficina Española de Cambio Climático.	Sí
Gobierno de Aragón.	Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad.	Sí
	Dirección General de Ordenación del Territorio. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda.	Sí
	Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales. Dirección General de Interior y Protección Civil. Servicio de Seguridad y Protección Civil.	Sí
	Dirección General de Salud Pública. Departamento de Sanidad.	Sí
	Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deporte.	Sí

Tipo de consultado	Consultados	Contestación
Generalitat Valenciana.	Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.	Sí
	Dirección General de Cultura y Patrimonio. Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte.	Sí
	Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias. Conselleria de Justicia, Interior y Administración Pública.	Sí
	Dirección General de Salud Pública y Adicciones. Conselleria de Sanidad Universal y Salud Pública.	Sí
	Dirección General de Política Territorial y Paisaje. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.	Sí

Alegaciones recibidas

Interesado
Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.
Subdelegación del Gobierno de Teruel.
Oficina Española de Cambio Climático.
Ayuntamiento de Cuevas de Almudén.
Ayuntamiento de Mezquita de Jarque.
Ayuntamiento de Jarque de La Val.
Ayuntamiento de Hinojosa de Jarque.
Ayuntamiento de Camarillas.
Ayuntamiento de Peralejos.
Ayuntamiento de Escorihuela.
Ayuntamiento de El Pobo.
Ayuntamiento de Ababuj.
Ayuntamiento de Aguilar de Alfambra.
Ayuntamiento de Jérica.
Ayuntamiento de Teruel.
Área de Infraestructuras de la Diputación de Valencia.
Plataforma Aguilar Natural.
Asociación Cultural Traudes.
Modelos Energéticos Sostenibles, S.L.
Energías Renovables de Canes, S.L.
Molinos del Ebro, S.A.
Alegación particular de persona física.

ELECTRIFICACIÓN DEL TRAMO TERUEL - SAGUNTO DEL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO



	Subestaciones eléctricas		Red Natura 2000 - ZEPA		Áreas críticas flora
	LAAT SET Platea - SET Puebla de Valverde		Red Natura 2000 - ZEC		Kraschennikovia ceratoides
	LAC FF.CC. Teruel - Sagunto		Espacios Naturales Protegidos		Vella pseudocytisus