

paseo y el cruce se generan espacios ajardinados conformando terrazas a las cotas 12 y 9. Los muros de contención del paseo y las terrazas se resuelven con gaviones retomando la imagen tradicional de la zona de bancales de mampostería existentes.

Para favorecer la conexión transversal entre las dos márgenes se han incluido dos pasarelas peatonales. En torno del río se prolonga la vegetación de ribera del corredor hasta la desembocadura donde las márgenes se revisten de escollera. Los caminos son de tierra morterenga sobre zahorra artificial; el paseo lleva losas de hormigón de textura pétreo y color tierra. El alumbrado del paseo principal se resuelve con faroles marineros dobles colocados a 8 m de altura en el lado de la calzada y a 5 m. en el lado del paseo.

Se incluyen también drenaje de viales y caminos, sustitución del viejo transformador eléctrico y enterramiento de las líneas eléctricas aéreas. Complementariamente se dotará de equipamientos al tramo urbano.

ANEXO II

Relación de consultas efectuadas

Consultados	Respuestas
D.G. de Conservación de la Naturaleza. Dirección General de Política Lingüística y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Educación y Deporte. Generalitat Valenciana.	X
Diputación Provincial de Alicante. Departamento de Ciencias del Medio Ambiente. Facultad de Ciencias. Universidad de Alicante. Ecologistas en Acción. S.E.O.	X
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (Came). XORIGUER –Grupo Naturalista y Ecologista. Ayuntamiento de Villajoyosa.	X

Diputación Provincial de Alicante. Considera que debe iniciarse procedimiento de evaluación de impacto ambiental, por las siguientes razones:

No se señala con detalle los lugares de las áreas a repoblar.

La senda cicloturística requiere construir algún tramo nuevo.

Considera que se trata de un proyecto en cinco fases y que es asimilable a un plan especial.

No encuentran justificación para los tratamientos selvícolas propuestos.

Se cuestionan varias de las acciones de la revegetación propuesta.

Discrepan del material para la zona de aparcamiento.

Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano. Indica que la documentación presentada no hace mención expresa al patrimonio cultural y que deberá elaborarse un estudio de impacto ambiental para tratar adecuadamente las posibles afecciones.

XORIGUER. Señalan aspectos de la documentación en los que discrepan. El escrito hace referencia a las cinco fases que conforman el proyecto inicial.

20490

RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Entrada y salida en la subestación de Muruarte de la línea a 220 kV Cordovilla-Orcoyen», promovido por Red Eléctrica de España, S.A.

1. Objeto y justificación del proyecto

El objeto de este proyecto es la instalación de una línea de doble circuito, desde la línea Cordovilla-Orcoyen hasta la subestación de Muruarte. Con esta actuación se pretende reforzar la alimentación a la zona de Pamplona, ante la saturación y agotamiento de la actual red eléctrica de reparto, y poder garantizar en los próximos años la adecuada seguridad, suministro y calidad de servicio.

2. Descripción del proyecto

La línea a instalar es de doble circuito, corriente alterna trifásica y una tensión nominal de 220 kV. La línea tendrá una longitud total de 15,153 km.

Se compone de unos cables conductores, agrupados en tres fases, constituyendo cada uno de los circuitos; y de unos apoyos que sirven de soporte a las fases, manteniéndolas separadas del suelo y entre sí.

Características de la línea:

Frecuencia: 50 Hz.

Tensión nominal: 220 kV.

Tensión más elevada: 245 kV.

N.º de conductores por fase: 1.

Tipo de cable de tierra: 1 cable de guarda compuesto de terraóptico.

Tipo de aislamiento: Vidrio templado.

Apoyos: Torres metálicas de celosía.

Cimentaciones: Zapatas individuales.

Puestas a tierra: Anillos cerrados de acero descaburado.

Vano medio: De 300 a 400 m.

El proyecto se situará en los términos municipales de: Zizur Mayor, Galar, Biurrun-Olcoz y Tiebas-Muruarte (Navarra).

El Anexo II contiene una descripción detallada del proyecto.

3. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició con fecha 11 de marzo de 2002, al recibirse la memoria-resumen. En 4 abril de 2002 se inicia el trámite de consultas previas. El resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA), cuyo análisis se realiza en el Anexo I, se trasladó al promotor el 1 de julio de 2002.

La salida al trámite de información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental se publicó el 26 de enero de 2005 en el BOE num. 22. Trascurrido el plazo de información pública, con fecha 17 junio de 2005 el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio remitió a la DGCyEA el proyecto, estudio de impacto ambiental y la documentación generada en la información pública. Las alegaciones más importantes quedan resumidas en el Anexo III.

4. Integración del resultado de las consultas previas realizadas

El Estudio de Impacto Ambiental analiza las principales afecciones recogidas en el proceso de consultas, de las cuales las más significativas son:

Afección a la fauna. El Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) contempla la planificación de las obras respecto a los periodos reproductivos de la fauna protegida, estudiándose además, las áreas de nidificación, las áreas de campeo y el comportamiento de las aves incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres, y las protegidas por la legislación.

Afecciones al medio socioeconómico. El EsIA evalúa específicamente la posible interferencia con otras infraestructuras y actividades, en especial con el aeropuerto de Noain en Pamplona.

Afecciones al medio sociocultural. En el ámbito de la línea se sitúan alrededor de 90 yacimientos arqueológicos de diferente cronología, entidad y protección legal, todos ellos catalogados en el Inventario Arqueológico de Navarra. El único yacimiento con declaración de B.I.C. es: T.I.E. 1-Castillo de Tiebas. En el EsIA se trata la posible afección al patrimonio arqueológico, tanto de yacimientos ya catalogados, como de posibles nuevos yacimientos que pudieran aparecer en el transcurso de las obras.

5. Alternativas y su valoración.

Se han descrito cuatro alternativas de pasillo, denominadas A, B, C y D. La situación de las alternativas se describe en el anejo III y en el plano adjunto.

Se han comparado entre ellas, según los siguientes condicionantes, para determinar la de menor impacto:

	Pasillo A	Pasillo B	Pasillo C	Pasillo D
Afección a núcleos urbanos.	●●●●	●●	●	●●●
Afección por la creación de accesos.	●●●●	●●●	●	●●
Afección a masas forestales.	●●●●	●●●	●	●●
Afección a zonas de interés faunístico.	●●●●	●●	●	●●●
Afección sobre los elementos del patrimonio.	●●●●	●●●	●●	●
Afección a cuencas visuales.	●●●	●●	●	●●●●
Afección a servidumbre aérea.	●	●●	●●●	●●●●

Mayor afección: ●●●●

Afección intermedia-alta: ●●●

Afección intermedia-baja: ●●

Menor afección: ●

De acuerdo con todo ello, la solución definitiva es un corredor mixto con los tramos de mejores características según las alternativas identificadas, cumpliendo en todo momento con los requisitos marcados por AENA.

Así, partiendo del entorno del apoyo 18 de la L/Cordovilla-Orcoyen, en el extremo norte de la actuación, se utilizaría el corredor C, que discurre a través del polígono de Ezquiroz, eludiendo las parcelas en desarrollo, y situándose en las zonas de las laderas en las que no se pueden implantar industrias. Posteriormente se elegiría el B, para adoptar el A en la mitad Sur del ámbito al ser inviables las soluciones que se sitúan en el entorno del VOR-DME (B y D).

6. Análisis de impactos significativos y sus medidas correctoras

6.1. Afecciones a la fauna y flora:

El proyecto no atraviesa ninguna de las ZEPAs establecidas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE, ni en la zona de construcción de la línea se encuentran hábitats prioritarios recogidos en la Directiva 92/43/CEE.

Existe riesgo de colisión para aves en vuelo, con especial incidencia en los cruces con las vías de migración. En el Estudio de Impacto Ambiental se estima que, para disminuir este riesgo, se señalarán los cables de tierra con salvapájaros y se colocarán dispositivos que mejoren la visibilidad de la línea por parte de las aves en vuelo.

Para minimizar la afección de los movimientos de tierra y corta de arbolado sobre madrigueras y nidos, el promotor indica que los nidos existentes de especies protegidas se respetarán en todas las fases de la construcción y mantenimiento de la línea, a no ser que interfirieran en el correcto funcionamiento de la instalación o se estime un verdadero riesgo para la propia ave. En caso de que sea necesario retirar un nido, se contactará con el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda para el control de las actuaciones.

6.2. Afecciones al medio socioeconómico:

La actuación puede producir daños sobre las propiedades, pérdidas de superficie, daños sobre los cultivos presentes, etc. Para disminuir este efecto negativo, el contratista queda obligado a la rehabilitación de todos los daños ocasionados sobre las propiedades, durante la ejecución de los trabajos, siempre y cuando sean imputables a éstos y no pertenezcan a los estrictamente achacables a la construcción.

La presencia de la línea puede suponer restricciones para la aviación en el aeropuerto de Noaín. Aparte de la elección del trazado más adecuado para minimizar este efecto, el promotor indica que, los apoyos que atraviesen la zona de servidumbre aérea se pintarán de rojo y blanco, siguiendo las normas de aviación civil. El estudio de impacto ambiental también recoge como medida correctora la sustitución del sistema VOR existente en el aeropuerto, por un sistema D-VOR que posibilita la compatibilidad de la línea con el normal funcionamiento del aeropuerto, todo ello asumiendo el requerimiento de AENA.

6.3. Afecciones al medio sociocultural:

Para evitar afecciones sobre posibles yacimientos arqueológicos, el promotor expresa que se contará con la participación de una empresa especializada en trabajos de arqueología y que sea de confianza de la Institución Príncipe de Viana, para que realice una prospección arqueológica de la zona a ocupar por las bases de los apoyos y las zonas afectadas por las campas de trabajo en torno a los mismos o los accesos.

7. Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto

De las alegaciones recibidas durante el proceso de participación pública, el promotor asume lo planteado por los que solicitan un cambio de la situación de algunos de los apoyos, para reubicarlos dentro de una misma parcela, fuera de las tierras cultivables.

8. Seguimiento y Plan de Vigilancia

El Estudio de Impacto Ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) del que se pueden destacar los siguientes aspectos:

El promotor indica que la Dirección del Proyecto asignará una asistencia técnica, denominada Equipo de Vigilancia Ambiental, que redactará informes periódicos. En la fase de obras, la vigilancia ambiental debe coordinarse con: Fundación Príncipe de Viana, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra.

En el Plan de Vigilancia Ambiental se describen una serie de controles que se van a realizar en todas las fases de la obra, y otros propios de cada una de dichas fases. Estos controles consisten en una serie de actuaciones,

estableciendo el correspondiente indicador, umbral de alerta, y medidas de prevención y corrección.

Sin perjuicio de los informes de carácter interno necesarios para garantizar la aplicación y control del PVA y de los propuestos en el PVA incluido en el EsIA, se emitirá, una vez finalizadas las obras de la línea, un informe anual durante 3 años que recoja los aspectos supervisados.

Estos informes incluirán los resultados obtenidos de los planes de restauración, y se contemplará la posibilidad de efectuar nuevas actuaciones si, durante este periodo, no se alcanzan los objetivos mínimos establecidos en el proyecto inicial. Los informes incluirán en un capítulo de conclusiones la eficacia de las medidas correctoras adoptadas, las posibles desviaciones respecto de los impactos residuales previstos y en su caso, propondrá medidas correctoras adicionales o modificaciones en la periodicidad de los controles realizados. Asimismo, al finalizar este periodo de 3 años, se propondrá el Programa de Vigilancia a cumplir en los años sucesivos, para su aprobación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En el PVA se incluirán los requisitos y condiciones establecidos en la presente Declaración. El PVA queda resumido en el anexo III.

Conclusión:

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 26 de octubre, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Entrada y salida en la subestación de Muruarte de la línea A 220 kV Cordovilla-Orcoyen», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas.

Lo que se hace público y se comunica a Red Eléctrica de España S.A. para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 27 de octubre de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-
Departamento de Medio Ambiente, Ordenación de Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra	X
Delegación del Gobierno en Pamplona	-
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Dirección General de Aviación Civil	X
AENA	X
Instituto de Salud Pública de Navarra	X
Instituto Geológico y Minero de España	-
Institución Príncipe de Viana	X
Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG), Departamento de Medioambiente	-
Ayuntamiento de Zizur Mayor	X
Ayuntamiento de Noaín	X
Ayuntamiento de Añorbe	-
Ayuntamiento de Uterga	-
Ayuntamiento de Adios	-
Ayuntamiento de Muruarte de Reta	-
Ayuntamiento de Galar	-
Ayuntamiento de Eneriz	-
Ayuntamiento de Biurrun	-
Ayuntamiento de Tiebas	-
Ayuntamiento de Olcoz	-
Ayuntamiento de Astrain	-
Ayuntamiento de Ucar	-
Ayuntamiento de Zizur Menor	-
Ayuntamiento de Tirapu	-
Greenpeace	-
A.D.E.N.A	-
Ecologistas en Acción	-
F.A.T	-
S.E.O	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Grupo Ecológico Cultural-GEKA	-
ANAT-LANE	-
Asociación Landazuria	-

Un resumen de las respuestas de contenido ambiental más relevantes es el siguiente:

Departamento de Medio Ambiente, Ordenación de Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra indica que el Estudio de Impacto Ambiental ha de contener un análisis de los aspectos relativos a los campos electromagnéticos.

Se debe evitar la afección del trazado a los Montes de Utilidad Pública de la Sierra de Tajonar y de la Sierra de Alaiz, así como al Monte del Perdón, perteneciente al Patrimonio Forestal de Navarra.

Se debe utilizar el corredor definido por la A-15 y la carretera N-121, evitando afecciones a núcleos de poblaciones cercanos y a la zona recreativa de la Morea de Beriáin.

Aprovechando el pasillo de infraestructuras viarias existente se reduciría considerablemente el impacto sobre el medio natural y se evitaría el aeropuerto.

Deben instalarse torres con armados en «cabeza de gato» de doble circuito, con los tres conductores de cada circuito dispuestos en triángulo, para mitigar el riesgo de colisión de aves con el tendido.

Deben señalizarse los hilos de tierra en algunos tramos (Alaiz).

Confederación Hidrográfica del Ebro:

Desde una perspectiva hidrológico-ambiental y en base al análisis previo expuesto anteriormente, la Confederación Hidrográfica del Ebro, expone lo siguiente:

Las aguas procedentes de las excavaciones, que serán evacuadas a través de un sistema de guarda, bajantes y sistemas perimetrales, y las aguas residuales generadas en instalaciones accesorias, habrán de ser tratadas convenientemente de forma que se cumplan los estándares de calidad fijados en la normativa de aguas, siendo necesaria la autorización administrativa previa de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

En el cruce de la línea con los cauces se instalarán sistemas de detección para evitar la colisión de aves. Así, se dispondrán elementos que destaquen las líneas como: cintas, balones, espirales...

En las zonas ocupadas por las obras se procederá a la retirada de la tierra vegetal (horizonte orgánico del suelo y parte del horizonte B), que será copiada en caballones de altura inferior a 2 m y posteriormente utilizado en los trabajos de restauración vegetal y de restitución de suelo agrícola o forestal, así como en la creación de pantallas de ocultación y amortiguación de ruidos. Durante el tiempo que el suelo permanezca en el depósito deberá ser objeto de tratamientos que mantengan su estructura y fertilidad.

La ocupación del suelo será tan solo la necesaria y se evitará la destrucción injustificada de vegetación. Se ocultarán las zapatas de hormigón.

Con el fin de evitar filtraciones, las balsas de decantación y almacenamiento deberán situarse en cubetas impermeables o impermeabilizadas.

No se ubicarán caminos, zonas de acopio, préstamos, etc., en zonas sensibles y vulnerables ambientalmente.

Las nuevas construcciones que no se utilicen en la fase de mantenimiento y construcción serán inutilizadas. En el caso de que permanezcan en servicio, se integrarán paisajísticamente.

Los aceites, carburantes y toda sustancia contaminante habrán de ser retirados por gestor autorizado de residuos tóxicos y peligrosos. Los materiales de desecho y restos de obra, deberán llevarse a vertedero legalizado.

En el Estudio de Impacto Ambiental se habrá de realizar un inventario ambiental del territorio afectado por el proyecto. Siempre que sea posible, la descripción será en términos cuantitativos.

Las medidas preventivas y correctoras deberán estar definidas. El programa de vigilancia ambiental incluirá un seguimiento del comportamiento de las aves.

Dirección General de Aviación Civil considera oportuno comunicar la posibilidad de que toda o parte de la línea, trascurra por terrenos afectados por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Noaín. En ese caso, la empresa instaladora debería dirigirse a esta Dirección General según preceptúa el artículo 30 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, para solicitud de la oportuna instalación.

AENA expresa que en el plano zonal no se aprecia afección alguna al sistema general aeroportuario en el supuesto de que no vulnere los límites del mismo.

El proyecto ha de cumplir la normativa vigente en lo referente a las restricciones y servidumbres aeronáuticas y radioeléctricas asociadas al citado aeropuerto. El Estudio de Impacto Ambiental ha de recoger las regulaciones de carácter medioambiental exigibles para este tipo de instalaciones.

Instituto de Salud Pública de Navarra. Se recomienda situar el tendido eléctrico a la mayor distancia posible con respecto a viviendas, edificios públicos y construcciones habitables.

Institución Príncipe de Viana informa de que en el área fijada como ámbito de estudio para el informe de Estudio de Impacto Ambiental se sitúan alrededor de 90 yacimientos arqueológicos de diferente cronología, entidad y protección legal, todos ellos catalogados en el Inventario Arqueológico de Navarra. El único yacimiento con declaración de B.I.C. es: T.I.E. 1-Castillo de Tiebas.

A la vista de la entidad de los yacimientos representados, no resulta pertinente la fijación de un pasillo en el que el impacto sobre el Patrimonio Arqueológico pueda ser menor.

Así, para proteger el Patrimonio Arqueológico en el Estudio de Impacto Ambiental se deberán ejecutar las siguientes actuaciones:

El Servicio de Patrimonio Histórico proporcionará la documentación específica sobre los yacimientos arqueológicos catalogados.

Una empresa especializada en servicios de Arqueología llevará a cabo una prospección arqueológica sobre el trazado previsto, por cuenta del promotor del proyecto, a fin de localizar y delimitar los yacimientos arqueológicos inventariados o cualquier otro que pudiera verse afectado por el proyecto. La realización de estas medidas está sometida a las disposiciones vigentes sobre concesión de autorización para intervenciones arqueológicas en Navarra (Decreto Foral 218/1986, de 3 de octubre), incluyendo la inspección y seguimiento por parte de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología.

A partir de los resultados de la prospección, se fijarán una serie de medidas correctoras entre las que se encontrarán: evitar la afección por las obras a espacios catalogados, manteniendo un espacio de protección, y en el caso del B.I.C. del Castillo de Tiesas, mantener un entorno de protección de 100 m.

Ayuntamiento de Zizur Mayor indica que el nuevo trazado de alta tensión ha de considerar y respetar el ámbito de afección del nuevo ensanche urbano reflejado en el Plan General de Ordenación Urbana. Además, según consta en las Normas Urbanísticas Comarcales, las nuevas líneas de alta tensión, siempre que afecten a su ámbito de actuación, deben situarse próximas a las reservas de las futuras vías interurbanas.

Ayuntamiento de Noaín expresa que la información facilitada es insuficiente, precisando para la realización del informe: el trazado de la línea y las medidas correctoras tomadas.

ANEXO II

Descripción y justificación de la actuación

Este proyecto viene justificado por la necesidad de reforzar la alimentación del mercado de la zona de Pamplona, ante la saturación y agotamiento de la actual red de reparto, y poder garantizar en los próximos años la adecuada seguridad, suministro y calidad de servicio.

La línea que nos ocupa es de doble circuito, corriente alterna trifásica, una tensión nominal de 220 kV y una longitud total de 15,153 km.

La tensión es la que va a condicionar muchas de las características que va a tener la línea, en este caso serán las siguientes:

Sistema: Corriente alterna trifásica.

Frecuencia: 50 Hz.

Tensión nominal: 220 kV.

Tensión más elevada: 245 kV.

N.º de circuitos: Doble circuito.

N.º de conductores por fase: 1.

Tipo de conductor: Condor.

Tipo de cable de tierra: 1 cable de guarda compuesto de terraóptico.

Tipo de aislamiento: Vidrio templado.

Apoyos: Torres metálicas de celosía.

Cimentaciones: Zapatas individuales.

Puestas a tierra: Anillos cerrados de acero descarburado.

Vano medio: De 300 a 400 m.

Se han descrito cuatro alternativas de pasillo. Se han comparado entre ellas, según los condicionantes, para determinar el de menor impacto:

Se han comparado entre ellas, según los siguientes condicionantes, para determinar la de menor impacto:

Proximidad a núcleos urbanos. El trazado más alejado es el C.

Accesibilidad. El más accesible es el C.

Masas forestales, que están relacionadas con las áreas de nidificación. El trazado más apropiado sería el C.

Afección sobre los elementos del patrimonio. Los pasillos C y D serían de menor afección.

Afección a cuencas visuales. El de menor impacto visual sería el C.

Afección a las dos servidumbres del aeropuerto que se verían afectadas, que son la servidumbre aérea y la radioeléctrica. En este caso el pasillo apropiado sería el A.

De acuerdo con todo ello, la solución definitiva consiste en un corredor mixto que intenta recoger los tramos que presentan las mejores características que presentan las alternativas identificadas, procurando en todo momento por cumplir con los requisitos marcados por AENA.

Así, partiendo del entorno del apoyo 18 de la L/Cordovilla-Orcoyen, se utilizaría el corredor B, discurriendo a través del polígono de Ezquiroz, eludiendo las parcelas en desarrollo y situándose en las zonas de las laderas en las que no se pueden implantar industrias. Posteriormente, se tomaría el C, para adoptar el A en la mitad Sur del ámbito al ser inviables las soluciones que se sitúan en el entorno del VOR-DME (B y D).

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

De los impactos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental, destacan los siguientes:

Suelo:

Efectos debidos a la creación de caminos de acceso para la maquinaria necesaria para la obra civil.

Daños sobre el suelo provocados por la pérdida de la cobertura arbórea en la zona afectada por el derecho de la vía.

Fauna:

Existen dos zonas de interés faunístico que se verán afectados por la traza:

Zona con presencia de aves rupícolas: Existen aves rupícolas en unos 3.400 m lineales, desde el paraje de San Martín, al Oeste de Biurrun, hasta el paraje de El Llano, al norte de Muruarte de Reta.

Zona de nidificación de buitre leonado: Esta zona se ve afectada en una pequeña área, correspondiente al emplazamiento de la subestación, (Monte Urtraun) es zona de nidificación de buitre leonado.

Los principales impactos sobre la avifauna presente serán los siguientes:

Daños directos sobre madrigueras y nidos provocados por los movimientos de tierras o por la corta de arbolado.

Riesgo de colisión para ciertas aves en vuelo, de especial incidencia en los cruces con vías de migración.

Introducción de nuevos puntos de nidificación.

Socioeconomía:

Pérdida del valor de las propiedades afectadas y de las que las rodean.

Restricciones para la aviación.

A este respecto se han establecido una serie de medidas preventivas y correctoras:

Una medida correctora previa a la construcción de la línea y que evitará multitud de posibles afecciones, es la elección del trazado, que ha sido estudiada de manera meticulosa para evitar el mayor número de impactos posibles.

Otra medida correctora previa, es la elección de los apoyos, que se elegirán de manera que cumplan su finalidad de modo que impacten en la menor medida posible.

Lo mismo sucede con la ubicación de los apoyos.

A continuación se enuncian las actuaciones que se pueden desarrollar y cuyo objetivo es reducir o anular los impactos mencionados anteriormente:

Medidas correctoras sobre el factor suelo:

Se reducirá al máximo la longitud de los caminos de nueva creación. Se asume que, siempre que sea viable, se ha de dar un rodeo antes que, por acceder por el camino más corto, se provoque un daño mayor.

El tratamiento superficial de los accesos ha de ser mínimo, siendo el firme el propio suelo compactado por el paso de la maquinaria. Lo que permite, si es el caso, una fácil restauración.

En los tramos con pendiente se reducirá al mínimo la apertura de pistas de acceso, así como los movimientos de tierra en general, para evitar el inicio de procesos erosivos. Lo que se aconseja especialmente en áreas con suelos esqueléticos.

Medidas correctoras sobre la fauna:

Se procederá a la señalización de los cables de tierra con salvapájaros. En general se colocarán dispositivos tendentes a mejorar la visibilidad de la línea por parte de las aves en vuelo.

Los nidos existentes de especies protegidas se respetarán en todas las fases de la construcción y el mantenimiento de la línea, a no ser que interfieran en el correcto funcionamiento de la instalación o se estime un verdadero riesgo para la propia ave.

En el caso de producirse la instalación de nidos de especies protegidas sobre los apoyos, se estudiará la viabilidad de su permanencia de acuerdo con el correcto funcionamiento de la infraestructura.

En caso de registrarse la presencia de colmenas de abejas debajo de la línea, se procederá a su retirada a algunas decenas de metros, o bien, en caso de que esto no sea posible, a aislarlas mediante la colocación de placas metálicas puestas a tierra, con objeto de anular el efecto del campo magnético.

Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico:

Para proteger el espacio aéreo, respecto al aeropuerto de Noain, los apoyos que atraviesen la zona de servidumbre aérea, se pintarán de rojo y blanco, siguiendo las normas de aviación civil.

Se contará con la participación de una empresa especializada en los trabajos de arqueología de reconocido prestigio y que sea de la confianza de la Institución Príncipe de Viana, para que realice una prospección arqueológica de la zona a ocupar por las bases de los apoyos y las zonas afectadas por las campas de trabajo entorno a los mismos o los accesos.

Se establece un plan de vigilancia del que se pueden destacar los siguientes aspectos:

La Dirección del Proyecto asignará una asistencia técnica ambiental que se denominará Equipo de Vigilancia Ambiental. Esta asistencia técnica redactará informes periódicos, que serán remitidos al la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la Dirección del Proyecto. Los informes a emitir, como mínimo, serán los siguientes:

Durante la fase de obras se emitirán dos tipos de informes: uno con periodicidad semestral, que hará referencia a los aspectos contemplados en la propuesta del programa de Vigilancia Ambiental; y otro especial, que se realizará cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo.

A la finalización de las obras.

Durante el funcionamiento de la línea: Antes de la puesta en servicio de la instalación se elaborará el correspondiente PVA de funcionamiento, en el que se indicarán las medidas adoptadas para minimizar los riesgos de la instalación ya en funcionamiento sobre el medio ambiente y se indicarán los controles a llevar a cabo para verificar la efectividad de dichas medidas o proponer nuevas medidas preventivas o correctoras.

La vigilancia ambiental en la fase de obras corresponde a la Dirección de Proyecto de Red Eléctrica. En esta fase la vigilancia ambiental debe coordinarse con: la Fundación Príncipe de Viana dependiente del Departamento de Cultura del Gobierno de Navarra, organismo competente en temas relativos a la protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico; con la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, en los temas referentes al medio ambiente, pues es el organismo competente en esta materia; y con el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra, como gestor de los recursos naturales de la zona.

Existen una serie de controles generales que se van a realizar en todas las fases de la obra y otros controles propios de cada una de dichas fases. La supervisión de los trabajos se acrecentará según las necesidades de la instalación. Los controles a desarrollar serán:

Controles durante todas las actividades de construcción:

Controles durante la apertura de accesos y campas de trabajo.

Controles durante la obra civil (excavaciones y cimentaciones).

Controles durante la fase de montaje e izado de los apoyos.

Controles durante la fase de tendido.

Controles durante el acondicionamiento final de la obra.

Una vez finalizado el seguimiento de las obras se valorará la necesidad de aplicar nuevas medidas correctoras.

ANEXO IV

Alegaciones del trámite de información pública

La de mayor importancia por su contenido ambiental queda resumida en el siguiente punto:

El Ayuntamiento de Biurrún-Olcoz expone:

Informar desfavorablemente la adaptación de dicha Instalación proyectada en este municipio.

Oponerse al trazado propuesto en ese Proyecto, o en su defecto, exigir a los promotores del Proyecto el soterramiento de la línea proyectada a su paso por este término municipal.

Requerir al promotor para que presente en este Ayuntamiento, conformidad con el Decreto Foral 229/93, el Estudio de afecciones ambientales del citado Proyecto en éste término municipal.

Informe de las alegaciones. A continuación, se resume la respuesta a la alegación del ayuntamiento de Biurrún-Olcoz:

Las afecciones debidas a la construcción de líneas subterráneas sobre la totalidad de los elementos del medio, son superiores en este tipo de instalaciones a la de las líneas aéreas, cuando se pretenden instalar en

zonas naturalizadas o montuosas, como es el caso de las faldas de la Sierra del Perdón, por donde discurre la línea en ese término municipal. Además, dadas las características de la línea, doble circuito de 220 kV, la construcción de un tramo subterráneo implica ineludiblemente la construcción de dos pequeñas subestaciones. Hay que tener en cuenta que el soterramiento de líneas de esta tensión supone una limitación muy importante en su capacidad de transporte, haciéndolo incompatible con el objetivo y utilidad del proyecto. Las líneas subterráneas tienen un impacto muy negativo en la operación del sistema ya que dificulta tanto el mantenimiento como la rapidez de reparación del servicio.

En virtud de lo dispuesto en la Ley 54/1997 de 27 de noviembre del Sector Eléctrico, las instalaciones de Red Eléctrica de España, S.A., son de competencia exclusiva de la Administración del Estado, por lo que deben someterse a la normativa medioambiental estatal.

