

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

17531 *Resolución de 2 de noviembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Línea alta velocidad Teruel-Zaragoza. Electrificación.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado g) del grupo 3 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental), procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

Promotor y órgano sustantivo.—El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (antigua Dirección General de Ferrocarriles) del Ministerio de Fomento.

Antecedentes. Objeto y justificación del proyecto.—En el año 2000 el Ministerio de Fomento decidió promover las actuaciones de mejora y adaptación necesarias en la línea de ferrocarril Teruel-Zaragoza para conseguir la adaptación y mejora de la vía única existente entre Teruel y Zaragoza, mejorando la infraestructura y la superestructura y aumentando la velocidad por medio de mejoras en el trazado.

Con fecha 4 de octubre de 2002 se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la Resolución de 6 de septiembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de los proyectos constructivos del Corredor Noreste de alta velocidad. Línea Teruel-Zaragoza, la cual concluía que no era necesario someter al procedimiento de impacto ambiental los proyectos constructivos del Corredor Noreste de alta velocidad. Línea Teruel-Zaragoza (excepto los tramos Villarreal de Huerva-Cariñena y Caminreal-Ferreruela que serían objeto de estudio informativo independiente) que incluían la ejecución de la vía doble, electrificación (catenaria, subestaciones de tracción —SET— y centros de autotransformación) y supresión de todos los pasos a nivel.

El presente proyecto tiene por objeto únicamente la alimentación eléctrica de la subestación de Villafranca del Campo (SET-1), incluida dentro de la línea férrea Teruel-Zaragoza, mediante la ejecución de una línea eléctrica de acometida desde la Subestación (SE) de Calamocha, propiedad de Red Eléctrica de España, S.A.U. (REE).

Localización.—La actuación proyectada se localiza en los términos municipales de Calamocha, Fuentes Claras, Caminreal, Torrijo del Campo, Monreal del Campo y Villafranca del Campo en la provincia de Teruel, Comunidad Autónoma de Aragón.

Descripción sintética.—La electrificación se realizará mediante un sistema bitensión 2×25 kV, a 50 Hz con el cual se transporta la energía eléctrica a una tensión de 50 kV.

Por otro lado, la línea eléctrica de acometida a la SET-1 Villafranca del Campo tiene las siguientes características técnicas:

Características técnicas de la línea eléctrica de acometida:

Sistema de corriente: Alterna trifásica.
Frecuencia: 50 Hz.
Tensión nominal: 220 kV.
Tensión más elevada: 245 kV.
Número de circuitos: Dos.
Número de conductores por fase: Uno.
Disposición conductores: Hexágono.
Conductores por circuito: Tres, LA-455 (CÓNDOR).
Cables de tierra: Uno, cable compuesto OPGW53G68Z.
Longitud: 25.084,56 m.
Aislamiento: Cadenas de 16 elementos U120BS en vidrio templado.
Apoyos: Metálicos de celosía Serie Drago y Tejo (Made).
Número de poyos: 77.
Puesta a tierra de apoyos: Electrodo de difusión o anillo difusor.
Volumen total de excavación: 1.460 m³.
Volumen total cimentaciones: 1.535 m³.

Alternativas.—Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se encuentra localizado en el paisaje Valle y Vega del Jiloca entre Calamocha y Cella, englobado en la depresión de Calatayud-Teruel y Valle de Alfambra, concretamente, en la unidad de relieve Depresión del Alto Jiloca, que es una amplia llanura que se extiende desde Calamocha, en el norte, hasta Singra, en el sur.

La zona de estudio se sitúa sobre la cuenca del Jalón, perteneciente a la cuenca hidrográfica del Ebro. La futura línea eléctrica cruza el río Jiloca y algunos pequeños arroyos como los arroyos de la Cañada, de la Calera, de Corral Viejo y del Arcillar. Hidrogeológicamente, lo más destacado en el ámbito del proyecto es la zona conocida como Ojos de Monreal (área recreativa catalogada como punto de interés geológico), situada a más de 2 km al oeste de la traza de la futura línea eléctrica. Se trata de una zona húmeda formada por surgimientos de agua, una de las zonas de descarga acuífera más importantes de la Unidad Hidrogeológica «Alto Jiloca» junto a los Ojos de Caminreal.

En la actualidad la zona de estudio presenta una vegetación caracterizada por la presencia de cultivos agrícolas de regadío y secano. Los cultivos de regadío se extienden por las terrazas fluviales del Jiloca y están constituidos principalmente por maíz, aunque existen zonas de frutales intercaladas. Por otro lado, dentro de los cultivos de secano destacan el girasol y los cultivos herbáceos. Asimismo, existen algunos cultivos forestales de choperas (*Populus canadensis*). Dentro del ámbito de actuación existen distintas especies de flora incluidas dentro del Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 181/2005, de 6 de septiembre): *Juniperus thurifera* (de interés especial), *Limonium aragonense* y *Hippuris vulgaris* (ambas sensibles a la alteración de su hábitat), *Limonium viciosoi*, *Apium repens* y *Carex acutiformis* (todas ellas vulnerables).

Respecto a la fauna, en la zona de actuación destaca la presencia de aves esteparias entre las que se encuentran: avutarda (*Otis tarda*) catalogada en peligro de extinción según el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (CEAA) y de interés especial según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA); aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y *Neophron percnopterus* (alimoche), catalogados como vulnerables según los citados catálogos; y chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y sisón común (*Tetrax tetrax*), clasificadas como de interés especial en el catálogo español y como vulnerable en el autonómico. Por último, existen otras especies de avifauna

sensibles a la alteración de su hábitat según el CEEA: grulla (*Grus grus*), milano real (*Milvus milvus*) y alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*).

Dentro de la fauna ligada al medio fluvial destacan el lobo de río (*Barbatula barbatula*), catalogado como «vulnerable» según el CEEA; la trucha común (*Salmo trutta*) catalogada como vulnerable según el Libro Rojo de los Vertebrados, la madrilla (*Chondrostoma arcasii*), catalogada como sensible a la alteración de su hábitat según el CEEA y la nutria (*Lutra lutra*) catalogada como de interés especial según el CEEA y sensible a la alteración de su hábitat según el CEEA.

El trazado de la acometida eléctrica proyectada no atraviesa ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 o en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Aragón. Los espacios de la Red Natura más próximos son el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES2420123 Sierra Palomera (a más de 2 km al este de la línea proyectada) y el LIC ES2420122 Sabinar de El Villarejo (aproximadamente a 2,5 km al este de la futura acometida). Respecto a las zonas de especial protección para las aves (ZEPA), la más próxima es la ZEPA ES0000302 Parameras Blancas y se localiza al oeste de la actuación, a unos 7 km.

Por otro lado, la futura línea eléctrica no atraviesa ninguno de los hábitats de interés comunitario incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Asimismo, el área importante para las aves (IBA) más próxima, número 96 Blancas-Torralba de los Sisones, se localiza a más de 7 km al oeste de la línea eléctrica proyectada.

En la zona de actuación se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos: Cerro San Salvador y Cerro Lomilla-Env (en el término municipal de Villafranca del Campo) y El Imar (término municipal de Monreal del Campo). Además, el trazado cruza las vías pecuarias Colada del Paso Cabañal, Colada de la Senda de Bueña, Cordel de Poyada, Colada de la Rambla Las Ácidas, Colada de Monreal y Colada de las Yeguas.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

3.1.1 Entrada documentación inicial.—La tramitación se inició con fecha 1 de diciembre de 2008 momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación del proyecto procedente de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas.—Relación de consultados y de contestaciones. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 30 de enero de 2009, estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.	—
Delegación del Gobierno en Aragón.	—
Diputación Provincial de Teruel	—
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.	—
Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Gestión Forestal del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	—
Dirección General de Salud Pública del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	—
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.....	X
Ayuntamiento de Calamocha (Teruel).....	X
Ayuntamiento de Caminreal (Teruel).....	—
Ayuntamiento de Fuentes Claras (Teruel).....	—
Ayuntamiento de Monreal del Campo (Teruel).....	—
Ayuntamiento de Torrijo del Campo (Teruel).....	X
Ayuntamiento de Villafranca del Campo (Teruel).....	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).....	—
CCOO Secretario Confederal de Medio Ambiente y Salud Laboral.....	—
Ecologistas en Acción - OTUS.....	—
SEO/Birdlife (Madrid).....	—
WWF/Adena (Madrid).....	—

Además, se han recibido informes del Área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Zaragoza, del Departamento de Salud y Consumo del Gobierno de Aragón y de la Sociedad para el Desarrollo de Calamocha S.A (SODECASA).

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que la descripción del proyecto es confusa y señala que los distintos corredores afectan a hábitats incluidos en el anexo 1 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad: 92A0 (corredores 1 y 2), 6710 (tramo inicial del corredor 3) y 4090, 6220* y 9340 en las estribaciones del LIC Sierra Palomera (corredor 3). Concluye que el corredor 3 es el que mayor afección produciría sobre hábitats de interés comunitario. Por ello, indica que se debería plantear un estudio de alternativas teniendo en cuenta la afección de cada trazado en base a la necesidad de apertura de accesos, hábitats afectados, riesgos de colisión de aves, afección a la flora, etc.; identificándose los impactos ambientales de las alternativas, así como los efectos acumulativos o sinérgicos sobre el medio.

También indica que debido a que el tendido eléctrico discurre por la vega del río Jiloca, existen riesgos de contaminación difusa o vertidos puntuales a su cauce y resalta que la contaminación del acuífero subyacente puede repercutir superficialmente debido a las conexiones que presenta con el citado río. Además, se podrán alterar los horizontes edáficos y las redes de drenaje naturales y podrán aumentar los procesos erosivos.

Respecto a la avifauna, señala que deberá estudiarse en detalle y que los cables de tierra y los conductores suponen un riesgo de colisión para la misma. Además, en el ámbito de actuación o en sus inmediaciones aparecen ZEPAs e IBAs, por lo que la conectividad entre las poblaciones de aves puede verse reducida al construir la línea eléctrica. Asimismo, durante la fase de explotación se podrán producir molestias a la fauna por el ruido generado por el efecto corona ligado a los conductores y el trasiego de la maquinaria.

Por último, existen posibles impactos sobre espacios de Red Natura 2000 derivados de la ubicación de los excedentes de materia vegetal y de materiales inertes.

La Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que no hay una justificación global del corredor. Además, indica que no se ha analizado el impacto de la electrificación sobre los distintos

sectores de la zona (agricultura, selvicultura, turismo, etc.) y que el estudio prejuzga la importancia paisajística de las zonas forestales frente a las agrícolas o mineras.

El Área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Zaragoza considera que se debería plantear un estudio de alternativas más exhaustivo y que se deberá describir el modo de construcción de la línea incluyendo el número y ubicación de los apoyos, así como los accesos indicando los hábitats afectados y las medidas previstas para su restauración.

En cuanto a los posibles impactos ocasionados, en el estudio de impacto ambiental se deberá analizar el impacto paisajístico del conjunto de infraestructuras del proyecto y plantear medidas concretas para mejorar su integración. Así mismo, se deberían estudiar los efectos indirectos sobre la ZEPA Parameras de Blancas.

Además, se deberán señalar las zonas con vegetación natural afectadas por los apoyos y por la apertura de accesos a los mismos y especificar las vías pecuarias existentes así como la afección a las mismas.

La Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad. Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón estima necesario ampliar la valoración del medio biológico a partir de la información existente en dicha Dirección General y definir el ámbito de estudio con mayor precisión. También señala que se debería plantear un estudio de alternativas más detallado, identificándose los impactos ambientales de las mismas.

Además, deberá estudiarse en detalle la avifauna existente y analizar la afección sobre las zonas de alimentación de la grulla; las aves carroñeras; los comederos de la Red de Comederos de Aragón; los dormideros de alimoche y milano real; y las poblaciones de aves esteparias amenazadas (como la avutarda).

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón considera necesario realizar un estudio de alternativas teniendo en cuenta aspectos como la necesidad de apertura de accesos, hábitats afectados, riesgos de colisión de aves, afección a la flora, etc., en el cuál se identifiquen los impactos ambientales de las alternativas. Igualmente, considera que el corredor con menor impacto ambiental será el 3, al discurrir más alejado del área de influencia de la Reserva de Gallocanta y al cruzar el río Jiloca en una zona carente de bosque de ribera denso. A pesar de ello, considera conveniente analizar nuevas alternativas, por lo que recomienda incluir en el estudio un nuevo corredor que discurra cerca del límite este de la autovía A-23.

En cuanto a los posibles impactos, señala que se deberá analizar la afección sobre la ZEPA Cuenca de Gallocanta, los hábitats de interés comunitario 92A0 y 9340 y las especies de flora catalogada *Limonium aragonense*, *Limonium viciosoi*, *Hippuris vulgaris*, *Apium repens* y *Carex acutiformis*. Por ello, aconseja incorporar al EsIA, una prospección florística para confirmar su existencia y delimitar poblaciones. Igualmente, dado que los corredores se localizan en zonas de reproducción, nidificación y alimentación de especies catalogadas, así como en el entorno de un comedero de aves necrófagas, deberá estudiarse en detalle la avifauna de la zona.

Por otro lado, en el caso de ser necesaria una planta de tratamiento del material extraído, se determinará su ubicación, las necesidades de agua y el sistema de depuración de las mismas.

Por todo lo expuesto, el INAGA considera que se deberán incluir medidas preventivas y correctoras para la protección de la biodiversidad, un plan de vigilancia ambiental y el establecimiento de buenas prácticas ambientales. Además, recuerda que se debe cumplir con lo establecido en la normativa estatal y autonómica relativa a la protección de la avifauna (Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto; Decreto 34/2005, de 8 de febrero, del Gobierno de Aragón y Decreto 207/2005, de 11 de octubre, del Gobierno de Aragón).

Finalmente, aconseja incluir en el proyecto técnico medidas como: señalar los cables que componen el doble circuito y los cables de tierra mediante balizas salvapájaros con una cadencia visual de 5 m (bandas de neopreno en «X» de 35 m); evaluar el uso de un conductor de mayor diámetro; evitar en las cadenas de aislamiento el uso de alargaderas o polímeros, priorizando el uso de platos de vidrio y uso de cable forrado para el cruce del río Jiloca. Además, recuerda que tras la ejecución del proyecto la topografía debe ser

acorde a la realidad e informa de que se deberá solicitar información sobre Montes de Utilidad Pública y Vías Pecuarias al Servicio Provincial de Medio Ambiente de Teruel.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón indica que los yacimientos existentes en el entorno de Calamocha no se verán afectados y que los distintos trazados de la acometida discurren por terrenos en los que es inexistente la presencia de afloramientos con interés paleontológico. Sin embargo, recomienda la realización de labores de prospección arqueológica en las zonas afectadas y, en caso de localizarse restos óseos fósiles durante la ejecución, deberá comunicarse este hecho al Servicio de Prevención y Protección de Patrimonio Cultural.

También considera necesario realizar un inventario de bienes arqueológicos, culturales y etnográficos existentes y estudiar las posibles afecciones que dicha actuación u obra va a producir durante y después de la ejecución.

Por último, señala que todas las actuaciones en materia de Patrimonio Cultural deberán ser realizadas por personal técnico cualificado, y coordinadas y supervisadas por los Servicios Técnicos de este departamento.

El Ayuntamiento de Calamocha y la Sociedad para el Desarrollo de Calamocha, S.A (SODECASA), señalan que el proyecto podría afectar al desarrollo del polígono industrial que está promoviendo en el antiguo aeródromo de Calamocha junto con la empresa SODECASA.

La Sociedad de Fomento, Construcción y Promoción de Calamocha, S.L., informa, a requerimiento del Ayuntamiento de Calamocha, que la mayor parte de lo proyectado respeta el Plan General de Ordenación Urbana de Calamocha.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.—El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha de 23 de junio de 2009, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado.—La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias somete a un primer trámite de información pública el Estudio informativo: Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Línea de alta velocidad Teruel-Zaragoza. Línea eléctrica de acometida a la subestación de tracción de Vilafranca mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 298, el 11 de diciembre de 2009; en el Boletín Oficial de la Provincia de Teruel (BOP), número 239, el 17 de diciembre de 2009 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza, número 286, el 15 de diciembre de 2009.

Posteriormente, con fechas 30 de enero, 4 y 6 de febrero de 2010 se publicó en el BOE (n.º 26), BOP Teruel (n.º 23) y BOP Zaragoza (n.º 29), respectivamente, anuncio mediante el cual el plazo de presentación de alegaciones fue ampliado por 30 días hábiles para subsanar un error relativo al periodo del citado trámite señalado en el primer anuncio de información pública.

Con fecha 19 de mayo de 2010, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio informativo: Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Línea de alta velocidad Teruel-Zaragoza. Línea eléctrica de acometida a la subestación de tracción de Vilafranca y el expediente de información pública y audiencia a Administraciones del citado estudio informativo.

Durante el período de información pública se han recibido un total de nueve escritos al proyecto, correspondientes al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón; la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón; el Departamento de Salud y Consumo del Gobierno de Aragón; los Ayuntamientos de Monreal del Campo, Torrijo del Campo y Villafranca del Campo; Industrias Cementeras

Gallocanta, S.A; Explotaciones Mineras Jiloca, S.L., y la Sociedad para el Desarrollo de Calamocha, S.A (SODECASA).

Con fecha 13 de octubre de 2010, se recibe informe de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, según el cual, no se ha recibido ninguna alegación tras consultar, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, a los organismos previamente consultados que no habían sido consultados durante el trámite de información pública.

De las respuestas recibidas se describen a continuación los aspectos ambientales más relevantes:

El INAGA indica que se deberán emplazar las zonas de acopio, posibles zonas de vertidos, parque de maquinaria, etc., buscando la mínima afección a la vegetación natural y maximizando la adaptación a la topografía del terreno. Asimismo, el promotor deberá redactar un proyecto de restauración vegetal y fisiográfica del terreno afectado que contemple morfología, dosis de siembra, densidad y especies a plantar y planos de la topografía del entorno antes y después de la actuación. Igualmente, se deberá realizar una prospección botánica de las especies de flora catalogada en las zonas afectadas por el proyecto.

En cuanto a la fauna existente, señala que será necesario analizar la situación de las áreas de nidificación y alimentación de especies catalogadas del entorno (milano real, sisón, ganga ortega, alimoche, grulla, etc.) y que se deberá proponer un cronograma de obras adecuado para minimizar los impactos en fase de ejecución. Asimismo, considera necesaria la señalización al menos del cable de tierra en toda su longitud con espirales de 30 cm de diámetro por 1 m de longitud o mediante dos tiras en «X» de 5 x 35 cm. Además, indica que se deberá valorar la señalización de los conductores en el cruce con el río Jiloca y otras zonas sensibles para las aves (entre el núcleo de Caminreal y la SET Calamocha, y zona este del núcleo de Monreal del Campo).

Por último, recuerda que con carácter previo a la realización de las obras, se tramitará la concesión del uso privativo del dominio público pecuario para la ocupación temporal de terrenos pertenecientes a las vías pecuarias afectadas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón señala que el estudio ambiental recoge todas las sugerencias realizadas por este organismo durante la fase de consultas previas, incluida la realización de prospecciones arqueológicas.

El Ayuntamiento de Monreal del Campo informa que todas las alternativas atraviesan en algún punto suelo no urbanizable especial con protección de cauces, vegas y vaguadas, si bien, concluye que ninguno de los trazados estaría invalidado por las condiciones de protección establecidas en el planeamiento vigente.

El Ayuntamiento de Villafranca del Campo considera necesario valorar la posible afección de los trazados 3 y 4 de la línea eléctrica a los yacimientos arqueológicos del Cerrillo y San Salvador.

El Ayuntamiento de Torrijo del Campo sugiere la desestimación de la alternativa 3 porque su trazado atraviesa una concesión minera y además afectaría al buen desarrollo de una planta de fabricación de cemento que se pretende construir. Por ello, sugieren como opciones más ventajosas, las alternativas 2 ó 4.

Industrias Cementeras Gallocanta, S.A., solicita la desestimación de la alternativa 3 y que en caso de seleccionarse las alternativas 2 ó 4 se considere la posibilidad de proporcionar un punto de conexión para acometida a su fábrica de cemento con capacidad de 26 MW.

SODECASA señala que existen discrepancias entre algunos planos y que el trazado de la línea eléctrica no deberá invadir el límite de desarrollo del Plan parcial.

La respuesta del promotor a los distintos informes emitidos por los organismos afectados durante la fase de información pública se incluye en el apartado 4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida de la presente declaración de impacto ambiental.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—De acuerdo con el promotor, la definición de las alternativas de trazado de la línea eléctrica de acometida, la situación de los núcleos de Calamocha, Fuentes Claras, Caminreal, Torrijo del Campo, Monreal del Campo y Villafranca del Campo, y de las futuras subestaciones (SET-1 Villafranca del Campo y SET Calamocha), punto final e inicial del trazado, condicionan el trazado de alternativas.

En la documentación inicial se definieron tres corredores posibles, teniendo en cuenta las zonas habitadas y las infraestructuras existentes, de modo que a partir de dichos corredores se han desarrollado las alternativas finalmente valoradas para la línea eléctrica de acometida proyectada.

El promotor, como consecuencia del resultado de las consultas previas, presenta cuatro alternativas de trazado, además de la alternativa 0 o de no actuación, que se describen a continuación:

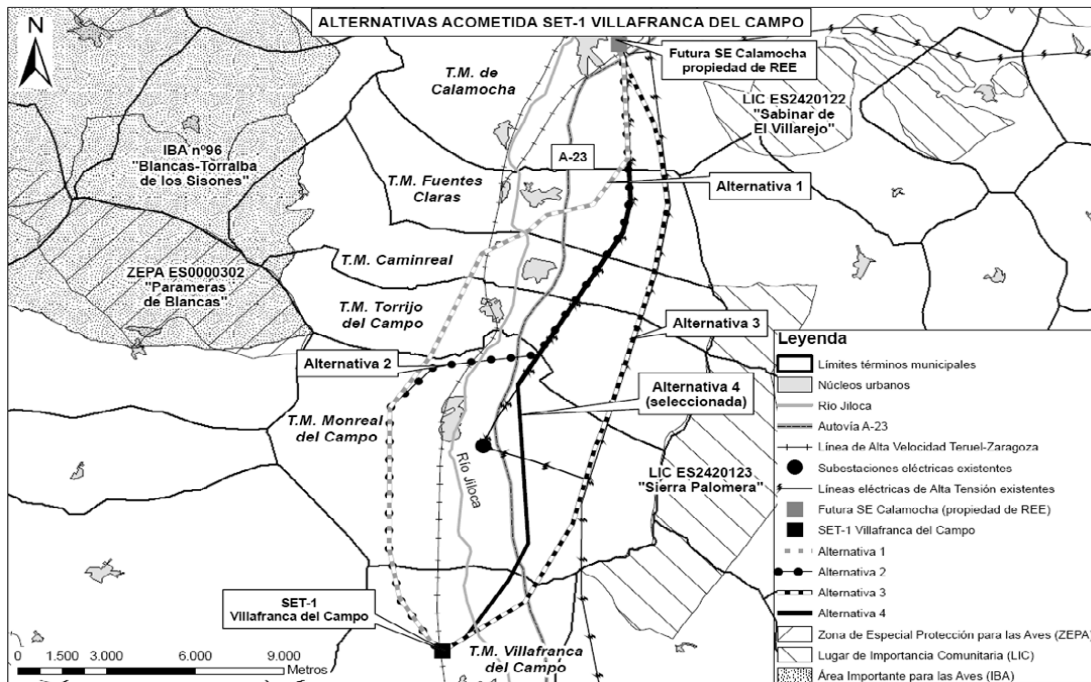
Alternativa 0 o de no actuación.—Supone la no realización de la línea aérea, es decir, no dar servicio a la línea de alta velocidad Teruel-Zaragoza.

Alternativa 1.—Discurre en dirección sur paralela a las líneas existentes de 132 kV y 45 kV, para ir girando hacia el sur-oeste siguiendo solamente la línea de 45 kV y cruzar el río Jiloca entre Fuentes Claras y Caminreal, siguiendo en dirección sur hasta la SET-1 Villafranca del Campo. Su longitud es de unos 27.200 m.

Alternativa 2.—Se trata de una variante de la alternativa 1. La diferencia radica en el lugar por donde cruza el río Jiloca, entre Torrijo y Monreal del Campo, permitiendo seguir durante más tiempo la línea eléctrica de 45 kV. Una vez en la margen occidental del río, sigue el trazado de la alternativa 1. Su longitud es de unos 28.150 m.

Alternativa 3.—Discurre en dirección sur flanqueada por dos líneas existentes, una de 132 kV al oeste y otra de 45 kV al este. En el tramo medio sigue paralelo a la línea de 132 kV hasta desviarse en dirección oeste para cruzar el río Jiloca y llegar a la subestación de Villafranca del Campo. Su longitud aproximada es de 25.700 m.

Alternativa 4.—Este trazado sigue paralelo, durante su primera parte, a una línea aérea de 45kV existente y a la autovía A-23 durante su parte final, y cruzando el río Jiloca antes del núcleo urbano de Villafranca del Campo para llegar a la SET-1 Villafranca del Campo, lo que le confiere buena accesibilidad, menor afección medioambiental y menor longitud global, con 25.150 m. El promotor señala que este diseño se basa en el trazado de la actual A-23 (propuesto en la respuesta del INAGA a las consultas previas), pero que tras varias visitas a campo y el trabajo de gabinete se determinó inviable. Por ello, se optó por un trazado lo más cercano posible a la A-23 pero evitando las construcciones de la zona.



Alternativas acometida SET-1 Villafranca del Campo

Alternativas acometida SET-1 Villafranca del Campo:

El promotor señala que los cuatro trazados han sido diseñados para evitar, en la medida de lo posible, la afección al medio natural, siguiendo las directrices señaladas por el INAGA durante el trámite de consultas previas.

Con el fin de seleccionar la alternativa más adecuada el promotor realizó un análisis multicriterio de las distintas alternativas considerando aspectos técnicos, accesibilidad, incidencia ambiental, efectos sinérgicos, incidencia sobre el patrimonio cultural, molestias a las poblaciones y aspectos económicos.

De entre las alternativas planteadas, se selecciona la alternativa 4, ya que según afirma el promotor, es la que menor impacto paisajístico provoca. Además, señala que afecta a menor superficie de vegetación natural, posee una menor longitud, tiene mejor accesibilidad, un grado de afección muy bajo sobre la avicultura y las vías pecuarias, y la ausencia de ocupación de espacios Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.—A continuación se exponen, para los elementos del medio más relevantes, los impactos más significativos, así como las medidas preventivas y correctoras recogidas durante el proceso de evaluación de impacto ambiental.

Calidad atmosférica y ruido.—El principal impacto sobre este factor se produce durante la fase de construcción de la línea eléctrica como consecuencia de los movimientos de tierra y de la presencia de maquinaria, que pueden producir aumento del polvo y del ruido en la zona. Asimismo, el efecto corona producido por la línea eléctrica puede generar ruido y campos eléctricos y magnéticos, si bien, el promotor señala que dada la distancia existente entre la línea de acometida y los núcleos de población, este impacto se considera poco significativo.

Respecto a las emisiones de polvo, se limitará la velocidad de los vehículos en obra a 30 km/h. Además, se controlará el nivel de partículas en suspensión mediante el cubrimiento de los materiales transportados; el control de operaciones de carga-descarga, levantamiento y depósito de tierras y el riego periódico de todas las zonas de obra potencialmente

productoras de polvo (accesos y superficies a excavar). Asimismo, se comprobarán los certificados de emisión de gases de escape de la maquinaria y vehículos de obra.

En cuanto al ruido, se realizará un uso racional de avisos acústicos en maniobras y se informará a los trabajadores para sensibilizarlos y minimizar el ruido generado.

Hidrología.—Durante la fase de construcción, las distintas acciones de obra (movimientos de tierras y maquinaria) realizadas en las inmediaciones de los cauces de agua, como el río Jiloca, podrán favorecer el aporte de sólidos a los mismos, así como posibles vertidos accidentales.

Para evitar estos impactos, la realización de trabajos cerca de los ríos se hará con el máximo cuidado, evitando la afección al cauce y a la vegetación de ribera, no permitiendo la entrada de maquinaria pesada en el bosque de ribera. Además, no se realizarán labores de lavado de cubas en los cauces ni en zonas en las que pueda producirse contaminación por arrastre (se realizará en la planta de hormigón) y se evitará el arrastre de materiales sueltos a cursos de agua superficiales durante los movimientos de tierra.

Dada la distancia entre la línea eléctrica proyectada y el punto de interés geológico Ojos de Monreal, de más de 2 km, no se prevé ninguna afección sobre dicho elemento protegido.

Vegetación y suelo.—El principal impacto sobre el suelo se produce en la fase de construcción como consecuencia del movimiento de tierras y del trasiego de maquinaria, que pueden producir pérdida de suelo, compactación y contaminación accidental del mismo.

Asimismo, el impacto más importante sobre la flora se produce como consecuencia de los desbroces y de la eliminación de vegetación en la construcción de los accesos y en las superficies de las bases de los apoyos, si bien, el diseño del trazado evitará, en la medida de lo posible, la afección a la vegetación arbórea.

Durante la fase de proyecto será realizada, por técnico competente, una prospección botánica de las especies de flora catalogada existentes en las zonas afectadas por la línea eléctrica (*Limonium aragonense*, *Limonium viciosoi*, *Hippuris vulgaris*, *Apium repens*, y *Carex acutiformis*). Además, se realizará una delimitación de las áreas objeto de ocupación temporal o definitiva de las obras, evitando o minimizando la ocupación de las zonas con vegetación natural y evitando sobrepasar los límites de ocupación establecidos. Se evitará la circulación sobre las zonas con especies catalogadas y se evitará eliminar los pies de especies protegidas y, en caso de afectar a estas especies, se llevará a cabo un trasplante o reposición de los pies eliminados con individuos provenientes de viveros autorizados.

En cuanto al acopio de materiales, se realizará siempre que sea posible en lugares desprovistos de vegetación natural, respetando las superficies delimitadas para este fin.

Con el fin de afectar a la menor superficie posible de suelo y reducir la superficie vegetal a desbrozar, se aprovecharán los accesos ya existentes. Además, se evitará el tránsito por las zonas colindantes no habilitadas como accesos, se limitará la excavación estrictamente al área necesaria delimitada en el proyecto (vigilando durante las obras que no se afecte a otras áreas), se evitará el vertido de hormigón sobre otros lugares no delimitados para la instalación de apoyos y se balizará la zona de obras durante la cimentación de las zapatas.

Asimismo, se realizará una monitorización diaria de las zonas afectadas no contempladas en el proyecto para una posible restauración posterior si se considerase oportuno. En los casos en los que no sea necesario el mantenimiento de los accesos, se volverá a recuperar la cubierta vegetal inicial mediante la recolocación de la tierra vegetal original y la revegetación con especies adecuadas.

Fauna.—El principal impacto se produce sobre la avifauna debido a la posible muerte de las aves por colisión con el tendido eléctrico. Además, en la fase de construcción se pueden producir molestias a las aves durante el periodo de nidificación y cría.

Para reducir el riesgo de colisión de las aves con el tendido se cumplirá con lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y 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. Además, se instalarán balizas salvapájaros cada 5 m en el cable de tierra, compuestas por dos tiras de neopreno dispuestas en «X».

Asimismo, los desbroces sólo se aplicarán a las zonas marcadas y en las épocas definidas en el proyecto y se desaconseja la circulación de maquinaria pesada entre la puesta y la salida del sol (si afectara a especies amenazadas se estudiará la posibilidad de restringir el periodo de construcción).

Por otro lado, el promotor —de acuerdo a las indicaciones la Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón— propone una serie de exclusiones temporales en determinados ámbitos del área de estudio, a tener en cuenta para la elaboración del cronograma definitivo de obras:

Áreas de actuación	Período de parada biológica
Limitación de las actuaciones más molestas (movimientos de tierras, circulación de maquinaria pesada, desbroces, etc.) cerca de las zonas de nidificación de la chova piquirroja.	De abril a junio (ambos inclusive).
Limitación de obras en las zonas en las que quede presencia de rastrojo de cereal o en las que existan cultivos de girasol (grulla).	De octubre a marzo (ambos inclusive).
Limitación de las actuaciones más molestas (movimientos de tierras, circulación de maquinaria pesada, desbroces, etc.) en la zona norte del trazado (apoyos T-1 a T-28), en el área declarada como crítica para la avicultura.	De junio a noviembre (ambos inclusive).

Espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario.—El trazado finalmente seleccionado para la acometida eléctrica no discurre por ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 o en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Aragón. Asimismo, la futura línea eléctrica no atraviesa ninguno de los hábitats de interés comunitario establecidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Paisaje.—El principal impacto durante la fase de construcción se produce debido al desbroce y eliminación de vegetación para la construcción de accesos y para la construcción de la base de los apoyos. Además, la presencia de elementos de carácter artificial durante la fase de explotación alterará la calidad paisajística. Por ello, el proyecto técnico a desarrollar incluirá un proyecto concreto de restauración vegetal y fisiográfica del terreno afectado.

Asimismo, el promotor señala que el impacto paisajístico se ve reducido gracias al diseño del trazado del proyecto, basado en buscar la no afección a áreas libres de infraestructuras y buscando paralelismo en un primer tramo a la línea existente de 45 kV y luego a la A-23.

Residuos.—Durante las obras se generarán residuos asimilables a urbanos y peligrosos que podrán tener un impacto negativo sobre el medio. Por ello, se realizará una correcta gestión de los residuos generados, instalándose una zona de almacenamiento de residuos en la que se dispondrán hasta su recogida por parte de un gestor autorizado. Los residuos no peligrosos serán entregados a un gestor de residuos para su traslado a vertedero autorizado, valorización o eliminación. Los residuos peligrosos, serán retirados por un gestor autorizado de residuos peligrosos para su inertización y eliminación en vertedero (los aceites usados generados serán retirados por un gestor autorizado priorizando su valorización).

Asimismo, se procederá a la retirada de todo el material sobrante una vez finalizadas las obras de instalación y se realizará un peinado de la zona al finalizar las obras para retirar los residuos que hubieran podido quedar dispersos por el entorno, siendo los mismos gestionados de manera adecuada. Además, los restos de las podas se retirarán inmediatamente para evitar el riesgo de incendio y/o foco de plagas forestales.

Patrimonio cultural.—El posible impacto se produce durante la fase de construcción debido al movimiento de tierras y de la maquinaria, ya que cabe la posibilidad de afectar a yacimientos arqueológicos.

Para evitar este impacto, se realizará una prospección arqueológica de la zona para determinar posibles afecciones a restos no inventariados y se llevará a cabo un seguimiento arqueológico durante las obras.

En caso de detectarse restos arqueológicos o paleontológicos durante los trabajos de excavación, el desbroce o la explanación, se procederá a la puesta en conocimiento del Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón.

Asimismo, la línea podrá afectar a diversas vías pecuarias (Colada del Paso Cabañal, Colada de la Senda de Bueña, Cordel de Poyada, Colada de la Rambla Las Ácidas, Colada de Monreal y Colada de las Yeguas) por lo que, con carácter previo a la realización de las obras, se tramitará la concesión del uso privativo del dominio público pecuario para la ocupación temporal de terrenos pertenecientes a las vías pecuarias afectadas.

Medio socioeconómico.—Con la ejecución del proyecto podrán verse afectadas algunas servidumbres y servicios (comunicaciones, abastecimiento de agua, gas, electricidad, etc.).

Se procederá a la restitución de todos los bienes y servicios afectados por el proyecto. Para minimizar este impacto se compatibilizará la instalación de accesos con el uso del suelo previo existente, de manera que queden integrados en el medio como caminos aprovechables de uso recreativo y zonas de paso a cultivos. Además, los accesos a las bases de los apoyos se determinarán de común acuerdo con los propietarios afectados.

5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto en la alternativa seleccionada, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas durante el proceso de evaluación de impacto ambiental, así como las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

5.1 Protección frente al ruido.—Previamente al inicio de las obras, se incluirá en el proyecto constructivo un estudio de ruido en el que se realice un cálculo estimativo de los niveles de presión sonora en el entorno de la línea eléctrica, los cuales deberán cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y en la normativa autonómica de aplicación. Dicho estudio se deberá remitir al organismo autonómico competente.

5.2 Protección de los recursos hídricos.—No se desviará, en ningún caso, el cauce de los cursos fluviales, ni se invadirá ningún cuerpo de agua durante la fase de obras. Asimismo, se prohíbe la afección a cauces fluviales, charcas y lagunas con motivo de la realización de las excavaciones necesarias para el anclaje de los apoyos.

Los apoyos deberán situarse fuera de la zona de servidumbre de los cauces, de la vegetación de ribera y de zonas propicias a la erosión, protegiéndose contra la erosión los taludes que se generen en las inmediaciones de los cuerpos de agua.

Los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m del cauce de los ríos. Los materiales no aprovechables, procedentes de la excavación, no se depositarán en los cauces de ríos ni arroyos próximos, ni en sus márgenes o proximidades, a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos a sus aguas.

Se garantizará la no afección a recursos de agua, superficiales o subterráneos, por vertidos contaminantes que pudieran producirse accidentalmente durante la fase de construcción.

5.3 Protección del suelo y la vegetación. Se minimizará la apertura de accesos utilizando siempre que sea posible caminos ya existentes. Por ello, deberá justificarse la apertura de nuevos accesos y garantizar un adecuado diseño y restauración de estas infraestructuras.

Previo al inicio de las obras se localizarán las zonas ocupadas por las especies vegetales *Limonium aragonense*, *Limonium viciosoi*, *Hippuris vulgaris*, *Apium repens*, y *Carex acutiformis*, se balizarán y en ningún caso se colocarán los apoyos sobre ellas.

En caso de afección a la vegetación de ribera en el cruce de la acometida con el río Jiloca, se procederá a la sobreelevación de la catenaria mediante recrecido de los apoyos.

Se diseñará un plan de prevención de Incendios en función de la época del año y de las características de la vegetación de cada zona y de acuerdo con lo establecido en el Plan especial de Protección Civil de emergencia por incendios forestales (PROCINFO).

Si durante la ejecución de las obras aparecieran especies de flora declarada protegida por el Catálogo Español o Autonómico de Especies Amenazadas o la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se comunicará al órgano competente para que determine las medidas de protección pertinentes.

5.4 Protección de la fauna.—El cronograma de obras propuesto en el estudio de impacto ambiental con objeto de minimizar la afección a los periodos de cría y nidificación de las principales especies de avifauna presentes en el ámbito de estudio deberá contar con la aprobación del organismo autonómico competente.

Se instalarán dispositivos salvapájaros (compuestos por dos tiras de neopreno dispuestas en «X» cada 5 m) en los cables de tierra a lo largo de todo el trazado de la línea eléctrica proyectada, de acuerdo con las indicaciones del INAGA.

En el diseño de la línea eléctrica se cumplirá lo establecido en el 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; 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 y el Decreto 207/2005, de 11 de octubre, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la autorización para la instalación y uso de comederos para la alimentación de aves rapaces necrófagas con determinados animales muertos y se crea la red de comederos de Aragón.

En la fase de funcionamiento, el promotor de la instalación, o en su caso el titular de la misma, pondrá en conocimiento del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón de forma inmediata cualquier incidente que se produzca en las instalaciones objeto del presente proyecto, con relación a la avifauna existente en la zona (colisión, nidificación, etc.), al objeto de determinar las medidas suplementarias necesarias, las cuales serán de obligado cumplimiento para el promotor o titular.

En caso de que eventualmente se instalasen nidos de especies amenazadas sobre los apoyos, de manera que pudieran suponer un problema para el funcionamiento o mantenimiento de las líneas, el promotor notificará estas incidencias al Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

5.5 Protección del paisaje y restauración ambiental.—Deberá elaborarse un proyecto de revegetación y de restauración de las zonas afectadas por el trazado, que deberá contemplar todas las superficies afectadas por las obras incluyendo los accesos provisionales, las instalaciones anejas, los acopios de materiales sobrantes, el parque de maquinaria, etc. El proyecto deberá prever asimismo su cronograma y financiación.

5.6 Protección del patrimonio cultural.—Se efectuará una prospección arqueológica intensiva del ámbito del proyecto, y en especial de los espacios donde se produzcan remociones de tierra y se cumplirá con lo establecido en la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés. Tal estimación deberá ser realizada por un técnico competente y someterse a informe del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.

Si durante los trabajos de ejecución del proyecto apareciera algún yacimiento, hallazgo suelto o indicios de los mismos que pudieran tener un significado arqueológico o paleontológico de importancia valorable por especialistas, la empresa responsable de las obras, o las subcontratas, deberán paralizar cautelarmente las labores que pudieran suponer afección de los restos y/o evidencia de los mismos y remitir, de forma inmediata,

al Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural un informe del hecho para su valoración y determinación de si procede la realización de una excavación de urgencia para recuperar los restos arqueológicos. En todo caso, la actividad no se reanudará en dicho punto hasta que no exista una comunicación del Servicio mencionado en tal sentido.

En caso de afección a vía pecuarias, se deberá cumplir con lo establecido en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. Para poder realizar cualquier actuación sobre los terrenos de las vías pecuarias afectadas deberá contarse previamente con la autorización del organismo autonómico competente.

5.7 Protección del medio socioeconómico.—Los apoyos se situarán preferentemente en los límites de las fincas afectadas, con el fin de no fragmentar las zonas dedicadas a la actividad agrícola, forestal y ganadera. Se garantizará que los movimientos de maquinaria y de tierra se reduzcan a los mínimos imprescindibles y se realicen en los momentos en que menores efectos negativos produzcan sobre las personas, cultivos, fauna silvestre y ganado.

5.8 Desmantelamiento de líneas. Una vez finalice el periodo de vida útil de las líneas eléctricas proyectadas, se procederá a su desmantelamiento y tras éste se llevará a cabo una revegetación y restauración de las zonas afectadas, que deberá contemplar todas las superficies de las obras, incluyendo las áreas de los apoyos a desmontar, los accesos provisionales que no se consideren necesarios por parte de los propietarios, las instalaciones anejas, los acopios de materiales sobrantes, parque de maquinaria, etc.

Los materiales procedentes del desmantelamiento se almacenarán junto con los residuos de construcción, siguiendo lo establecido, respecto a su manejo y tiempo de almacenamiento, por las indicaciones del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, hasta su traslado definitivo a una planta de reciclaje o almacén autorizado. Los restos de las cimentaciones de los apoyos desmontados deberán trasladarse a un depósito de sobrantes apto para este tipo de residuos. Asimismo, se retirarán los aisladores desmontados.

Una vez desmanteladas las líneas se ejecutará el proyecto de integración ambiental y paisajística de la calle, caminos de acceso y apoyos de la misma.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El promotor, completará el Programa de Vigilancia Ambiental propuesto, de manera que permita comprobar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones establecidas en esta declaración. Especificará los objetivos a cumplir para cada una de las fases y actividades del proyecto, las actuaciones a realizar, los indicadores a utilizar para la detección de los impactos, los umbrales de alerta, el tipo de inspecciones, su frecuencia, los informes de las inspecciones, etc. Asimismo, para la ejecución práctica del Programa de Vigilancia Ambiental, se realizarán visitas periódicas a las obras con el fin de comprobar que la ejecución del proyecto se ajusta a las medidas preventivas y correctoras propuestas. La frecuencia de visitas que se ha estimado para este proyecto es:

Fase de construcción: una visita semanal en todas las obras.

Fase de explotación: una visita mensual durante tres años, incrementando la frecuencia en la época de máxima densidad de avutarda, en el periodo de junio a octubre. También se propone un incremento de visitas en el periodo de mayor presencia de grulla común en el entorno del río Jiloca, entre los meses de diciembre y enero.

Así, se establece la idoneidad de elaborar un Diario de Obra, anotando los aspectos más significativos relacionados con la afección medioambiental con una frecuencia determinada.

Por otro lado, con el fin de facilitar el seguimiento efectivo de los aspectos más relevantes del medio que puedan verse afectados durante la fase de construcción, se han diseñado una serie de fichas de control. Éstas permitirán sistematizar y estandarizar la recogida de información concreta y cuantificable a través de los indicadores que contienen.

La información necesaria para rellenar estas fichas deberá ser recogida por personal cualificado designado para la vigilancia ambiental durante la fase de construcción en los plazos que sean determinados para un correcto muestreo de las variables medidas.

Tanto el diario de obra como las fichas de control se complementarán siempre con referencias fotográficas para la elaboración de un archivo gráfico de seguimiento de los trabajos.

Una vez finalizadas las obras, a partir del Diario de Obra y del estudio de las fichas de control se elaborará el informe final de seguimiento ambiental que será remitido a las partes interesadas. Asimismo, los informes del Programa de vigilancia ambiental, quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

Por último, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la Declaración de Impacto Ambiental.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Línea alta velocidad Teruel-Zaragoza. Electrificación, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 2 de noviembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO. LÍNEA ALTA VELOCIDAD TERUEL-ZARAGOZA. ELECTRIFICACIÓN

