

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

11064 *RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Corredor ferroviario Noreste de alta velocidad, tramo Zaragoza-Castejón (Zaragoza, Navarra).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del Grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de 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. Alternativas.

El objetivo del estudio informativo «Corredor ferroviario noreste de alta velocidad. Tramo Zaragoza-Castejón» es analizar las posibles soluciones que permitan enlazar la doble vía de ancho internacional de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa con la actual línea Zaragoza-Castejón-Logroño, desde Plasencia de Jalón hasta la salida de la estación de Castejón de Ebro (Navarra). Igualmente se estudia la adecuación del denominado triángulo de Grisén a los nuevos condicionantes de explotación.

En la primera fase del estudio informativo (escala 1:10.000) se estudiaron y analizaron dos alternativas básicas a partir de las cuales, se definieron diversas variantes locales de trazado con el propósito de mejorar puntos críticos de paso o mejorar el trazado en algunos tramos sin afectar a la actual vía de ancho ibérico. De la combinación de ambas, surgieron cinco alternativas A, B, C, D y E. En la comparación realizada, se definieron como más favorables desde el punto de vista funcional, económico, constructivo, medioambiental y de planeamiento urbanístico, las denominadas B y D. Se desestiman las variantes de Grisén, Luceni, Gallur, Cortes de Navarra, Fontellas y Ribaforada.

Las alternativas B y D se proyectan mayoritariamente mediante la construcción de una plataforma para doble vía de ancho internacional, adosada a la actual línea Zaragoza-Castejón-Logroño de ancho ibérico en el itinerario Plasencia de Jalón -Grisén -Cabañas de Ebro -Castejón de Ebro. En el triángulo de Grisén está prevista la conexión de vías de ancho ibérico mediante un ramal que conecte la línea Madrid-Zaragoza con la línea Zaragoza-Castejón. Por este ramal se desviará el tráfico de mercancías y se destinará la plataforma del ramal Grisén-Cabañas para la línea de alta velocidad. Ambas alternativas coinciden en la mayor parte de su trazado, diferenciándose entre sí, únicamente, en el paso por la localidad de Tudela. La alternativa B pasa por Tudela sobre la vía existente, mediante la implantación de tercer carril en la doble vía existente, y la alternativa D pasa en variante (variante de Tudela).

En la Fase II se analizaron a escala 1:5.000 estas dos alternativas, para las cuales se prevé además la rectificación del trazado de la doble vía de ancho ibérico en dos puntos (entre los pp.kk. 29+300 y 32+100, y a la altura del p.k. 40 +700) y las variantes que rectifican el trazado de la nueva plataforma con respecto al de la línea de ancho ibérico en los siguientes puntos: (pp.kk. 6+300 -8+000, pp.kk. 33+000 -33+900, pp.kk. 51+500 -52+600, pp.kk. 66+000 -67+200 (no se incluye en la alternativa D al quedar sustituida por la variante de Tudela) y pp.kk. 71+700 -73+000.

Se proyecta la instalación de una catenaria apta para electrificación a 3.000 V en corriente continua y a 25 kV en corriente alterna. Se prevé la ampliación de potencias de las subestaciones eléctricas instaladas actualmente en Plasencia de Jalón, Luceni, Cortes de Navarra, Tudela y Castejón de Ebro y la instalación de tendidos eléctricos de acometida en alta tensión a las subestaciones de Plasencia de Jalón, Cortes de Navarra y Castejón de Ebro, con 400 m, 2.200 m y 100 m de longitud de tendido, respectivamente.

Se contempla la instalación de tres puntos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET), situados entre los pp.kk. 19+500 -20+500, 37+500 -38+500, y en la actual estación de Tudela, situada a la altura del p.k. 61+000. En la alternativa D, el PAET proyectado en la actual estación de Tudela se sustituye por uno ubicado entre los pp.kk. 7+600 y 8+600 de la variante de Tudela.

La longitud total de la alternativa B es 78.368 m y de la Alternativa D 82.317 m. El movimiento de tierras previsto para la alternativa B es de 3.231.452 m³ de excavación en desmonte y 1.281.409 m³ de relleno en terraplén, lo que supone un excedente de 1.950.043 m³. El movimiento de tierras previsto en la alternativa D es de 4.099.997 m³ de excavación en desmonte y 1.756.753 m³ de relleno en terraplén, lo que supone un excedente de 2.343.244 m³.

Teniendo en cuenta que las dos soluciones planteadas se diferencian únicamente en su paso por Tudela, el análisis multicriterio llevado a cabo por el promotor para seleccionar la alternativa más adecuada, se ha realizado sobre el tramo diferenciado, valorándose conjuntamente las características geométricas de la vía, las características constructivas, funcionales, la integración ambiental, la afeción a zonas urbanas y a cultivos de regadío, los condicionantes geotécnicos y la valoración económica, concluyéndose que la solución B es la más económica y la que menos afeciones causa en el entorno, seleccionándose, por tanto, como la más adecuada para desarrollar en el estudio de impacto ambiental.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La zona de estudio se corresponde a la margen derecha del río Ebro, cuya red de afluentes se caracteriza por cursos de recorrido modesto, destacando los ríos Jalón, Queiles y Huecha. El régimen de estos ríos es irregular, con frecuentes estiajes y desbordamientos. La dinámica fluvial ha generado extensas llanuras aluviales que se aprovechan para el cultivo y los recursos hídricos son aprovechados para el riego mediante canales como el Canal Imperial de Aragón y el Canal de Lodosa, que alimentan una densa red de acequias. La calidad de las aguas del Ebro y sus afluentes en la zona está condicionada por la contaminación difusa procedente de poblaciones, industrias, y especialmente de fertilizantes y fitosanitarios procedentes de la actividad agrícola. Los objetivos de calidad establecidos en el Plan son de tipo salmónidos para vida piscícola y A2 para abastecimiento.

Los tramos que discurren por la terraza baja del Ebro se consideran zona inundables.

Los materiales identificados en la zona presentan posibles problemas geotécnicos, asociados a los fenómenos de disolución en el sustrato yesífero y a los elevados contenidos en sulfatos de las aguas freáticas. También en los materiales aluviales puede suponer un problema geotécnico la variabilidad del nivel freático debido a las prácticas de riego.

La vegetación predominante en la zona corresponde a extensas áreas de cultivo de regadío y secano, apareciendo también áreas de vegetación, destacando el bosque de galería de saucedas y choperas de tipo mediterráneo asociadas al río Ebro y al río Jalón y las formaciones arbustivas de saladar húmedo. La vegetación arbórea y arbustiva ocupa dentro del ámbito de actuación una superficie muy escasa, representada por pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) con sotobosque de coscoja (*Quercus coccifera*) localizados principalmente en el entorno de la población de Tudela y en las estribaciones de los Montes de Cierzo.

Con respecto a la fauna, destacan por su importancia y buen estado de conservación los hábitats asociados a los cursos fluviales del río Ebro y Jalón así como las zonas arboladas con frondosas asociadas al Canal Imperial de Aragón. Entre los reptiles, destaca el galápagos erupeo considerado en Navarra como «sensible a la alteración de su hábitat». Entre los mamíferos las especies más relevantes son la nutria y el visón europeo, considerada como de «especial interés» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/90). En el canal Imperial de Aragón destaca la presencia del invertebrado Margaritifera auricularia, molusco bivalvo de agua dulce considerado en «peligro de extinción» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

En la zona de estudio se encuentra una zona incluida en el «Inventario y Categorización de Áreas de Interés para la Conservación de la Avifauna Esteparia en Navarra» denominada tipo «importante» por la presencia de ganga ortega, sisón, alcaraván, collalba negra, además de una posible ubicación de una pequeña colonia de cernícalo primilla.

El LIC Río Ebro ES220004 atraviesa el ámbito de estudio desde el límite provincial de Zaragoza y Navarra, en el término municipal de Cortes, hasta Castejón. El tramo incluye tres reservas y seis enclaves naturales declarados. Entre los enclaves naturales próximos al trazado se encuentran el Soto de Murillo de Las Limas (EN-10) y los Sotos de Traslapuente (EN-11) y entre las reservas naturales, el Soto del Ramalete (RN-32) y el Soto de la Remonta (RN-33). Estas zonas son de alto valor natural, albergando formaciones arbóreas donde predominan los álamos, sauces y alisos. Dentro del ámbito de estudio las zonas de relieves y muelas marginales son consideradas unidad paisajística de valoración media-alta, dada su elevada posición que las dota de una gran visibilidad.

El trazado de las alternativas planteadas y el ramal de conexión de mercancías discurren entre las provincias de Zaragoza y de Navarra afectando a 23 términos municipales:

Zaragoza: Bardallur, Plasencia de Jalón, Pedrola, Pleitas, Bárboles, Grisén, Figueruelas, Villa de Alagón, Cabañas de Ebro, Alcalá de Ebro, Luceni, Boquiñeni, Gallur, Novillas, Mallén, Sobradiel y Zaragoza.

Navarra: Cortes, Buñuel, Ribaforada, Villa de Fontellas, Tudela y Castejón de Ebro.

La zona de estudio se caracteriza por tener una baja densidad de población, con tendencia al despoblamiento rural de los municipios pequeños y a la concentración urbana en los núcleos de mayor tamaño. La actividad económica agraria se concentra en las zonas de las llanuras aluviales de los ríos, incrementándose progresivamente la superficie de cultivo de regadío frente al secano. La actividad industrial es notable, especialmente en las inmediaciones de Zaragoza, aunque se encuentra presente en toda la zona de estudio, que asimismo cuenta con una importante red de infraestructuras de comunicación (autopistas, carreteras, vías férreas), infraestructuras hidráulicas (Canal Imperial de Aragón, Canal de Lodosa, red de acequias), gaseoductos, líneas de saneamiento, abastecimiento de agua y conducción eléctrica.

El Patrimonio Cultural es abundante en la zona de estudio, destacando la presencia del tramo aragonés del Canal Imperial de Aragón, declarado Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico, por resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Diputación General de Aragón, el Monte de Santa Bárbara, Zona Protegida por el Decreto Foral 70/1997, de 10 de marzo, por el que se declara Bien de Interés Cultural y la zona arqueológica denominada Castillo y Monte de Santa Bárbara, sita en Tudela. La zona de estudio se encuentra recorrida por los trazados de numerosas vías pecuarias.

3. Tramitación.

Conforme al artículo 1.4 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 11 de julio de 2002, un documento comprensivo del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fechas 22 de noviembre y 13 de diciembre de 2002, y 7 de enero, 5 de febrero y 11 de febrero de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Ferrocarriles copia de las respuestas recibidas, indicándole el alcance y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental.

Con fecha 3 de noviembre de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió el expediente de información pública y, posteriormente, con fecha 23 de junio de 2004, solicitó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la interrupción de la elaboración de la declaración de impacto ambiental porque se estaba preparando un nuevo Plan de Transportes. Una vez desarrollado el nuevo planeamiento, y analizada la conformidad con el mismo de la solución sometida a información pública, con fecha 26 de diciembre de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles solicitó se retomara la elaboración de la declaración de impacto ambiental.

Con fecha 16 de enero de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles información adicional al estudio de impacto ambiental referente a: solución para minimizar la potencial afección a la formación vegetal asociada al río Jalón, propuesta de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, medidas para minimizar la potencial afección al Canal Imperial de Aragón y medidas para minimizar la afección a la avifauna en los terrenos que forman parte del ámbito de aplicación del Plan de Conservación del cernícalo primilla. Esta información se recibió el día 16 de febrero de 2007.

4. Fase de consultas previas

A continuación se recoge la relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	-
Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de RENFE	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Delegación del Gobierno en Aragón	-
Subdelegación del Gobierno en Zaragoza	-
Diputación Provincial de Zaragoza	-
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Diputación General de Aragón	-
Dirección General de Estructuras Agrarias del Departamento de Agricultura de la Diputación General de Aragón	-
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Transportes y Comunicaciones del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Diputación General de Aragón	-
Dirección General del Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón	X
Delegación del Gobierno en Navarra	-
Dirección General de Agricultura y Ganadería del Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Diputación Foral de Navarra	-
Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra	X
Dirección General de Cultura "Institución Príncipe de Viana" del Departamento de Educación y Cultura de la Diputación Foral de Navarra	X
Dirección General de Obras Públicas del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Diputación Foral de Navarra	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra	-
Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Diputación Foral de Navarra	-
Ayuntamiento de Zaragoza (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Plasencia de Jalón (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Bárboles (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Bardallur (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Grisén (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Pinseque (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de la Villa de Alagón (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Figueruelas (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Cabañas de Ebro (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Pedrosa (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Alcalá de Ebro (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Luceni (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Utebo (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Casetas (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Sobradiel (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Torres de Berrellen (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de La Joyosa (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Boquiñeni (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Gallur (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Novillas (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Mallén (Zaragoza)	-
Ayuntamiento de Cortes (Navarra)	-
Ayuntamiento de Buñuel (Navarra)	X
Ayuntamiento de Ribaforada (Navarra)	-
Ayuntamiento de la Villa de Fontellas (Navarra)	X
Ayuntamiento de Cabanillas (Navarra)	-
Ayuntamiento de Tudela (Navarra)	X
Ayuntamiento de Castejón de Ebro (Navarra)	X
Departamento de Geografía de la Universidad de Zaragoza	-
Cátedra de Biología de la Universidad de Zaragoza	-
Instituto Tecnológico de Aragón	-
Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro	-
Departamento de Zoología de la Universidad de Navarra	-
Centro de Estudios de Ecología Urbana (Navarra)	-
Instituto de Suelo y Concentración Parcelaria (Navarra)	-
Laboratorio de Biología Vegetal (Navarra)	-
Colegio Oficial de Geólogos de España	X
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	-
ADENA (Madrid)	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (Madrid)	-
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España (Madrid)	-
Ecologistas en Acción (Madrid)	-
Sociedad Española de Ornitología. SEO. (Madrid)	-

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Sociedad de Conservación de Vertebrados (Madrid)	-
Grupo Ecológico y Cultural Geka (Navarra)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Fundación Ecología y Desarrollo (Zaragoza)	-
Asociación Ecologista de Zaragoza (Zaragoza)	-
Asociación Naturalista de Aragón (Zaragoza)	-
Asociación Naturalista MEDOPASA (Zaragoza)	-
Asociación Landazuria (Navarra)	-

Las principales cuestiones puestas de manifiesto durante la fase de consultas previas han sido:

La Dirección General del Medio Natural y la Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón consideran que:

La actuación no afecta directamente a espacios de la Red Natura 2000. Existencia de posibles afecciones indirectas de las obras al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) n.º 67 «Sotos y Mejanas del río Ebro».

No se prevén afecciones a especies catalogadas, salvo que se ubiquen préstamos en el río Ebro donde podría incidir sobre la especie Margaritifera auricularia», catalogada en «peligro de extinción» de acuerdo con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

No se afecta a Humedales del Convenio Ramsar ni directamente a las Zonas Húmedas de Importancia Nacional existentes en la banda de trazado como son: la Balsa de Sarralde y el Galacho de Juslibol, sistemas de dolinas en el entorno de Sobradiel y Utebo (Ojo del Cura-Ojo del Fraile), pero deben estudiarse los potenciales efectos indirectos.

No se afecta a Áreas importantes para las aves, ni a Zonas de Especial Protección para las Aves.

La actuación podría afectar al Monte de Gestión Pública: consorcio en Monte de libre disposición en Alagón (Z-3053) y cruza varias vías pecuarias por lo que, en su caso, será necesario tramitar los oportunos expedientes.

Los municipios de Pedrola, Luceni y Zaragoza forman parte del ámbito de aplicación del Plan de Conservación del Hábitat del Cernícalo Primilla, aprobado por Decreto 109/2000, de 29 de mayo, del Gobierno de Aragón.

Se deberán estudiar los posibles problemas geotécnicos por la presencia de materiales yesíferos colapsables.

La Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra considera necesaria la realización de un estudio detallado de la inundabilidad de la zona en el tramo final y el análisis de las potenciales afecciones a: áreas y puntos de interés botánico y faunístico, Red de Corredores Ecológicos de Navarra, Vía Verde de Tarazona y Red de Cañadas y Plan Especial del Ebro en Tudela.

El Ayuntamiento de la Villa de Fontellas señala la potencial afección de la variante de Fontellas a la zona de «El Bocal», de interés turístico y especialmente protegida.

RENFE señala la potencial afección al Área de Importancia para las Aves Esteparias «Agua Salada-Planas Montes de Cierzo» y al LIC río Ebro y la necesidad de que se minimice dicha afección en el tramo Ribaforada-Tudela-Castejón de Ebro.

Afección al planeamiento urbano tal y como indican los Ayuntamientos de Pinseque, La Villa de Alagón, Gallur, La Villa de Fontellas y Sobradiel.

Potencial afección al «Corredor Verde» previsto por la Diputación General de Aragón en la margen izquierda del Canal Imperial de Aragón tal y como indica el ayuntamiento de Pinseque.

Necesidad de que el estudio de impacto ambiental contemple medidas correctoras y protectoras para:

Sistema hidrológico: de acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Ebro y RENFE se establecerán medidas de control de vertidos y de prevención de la contaminación durante la fase de obras. El Ayuntamiento de Utebo indica la necesidad de evitar el efecto barrera y represa de la infraestructura, así como de reponer los servicios afectados.

Geología: ante los posibles riesgos geotécnicos en la zona Casetas-Utebo-Zaragoza, tal y como indica la Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Gobierno de Aragón. La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra requiere un estudio de la inundabilidad de la zona dada la ubicación del trazado por la terraza baja del Ebro.

Fauna: estudio de fragmentación de hábitats y corredores; instalación de elementos de protección para las nuevas líneas de acometida eléctrica, tal y como indica RENFE.

Paisaje: plan de integración urbana y paisajística de la actuación, tal y como indican los Ayuntamientos de la Joyosa y Utebo.

Patrimonio cultural: la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón señala la afección por cruce al Bien de Interés Cultural (BIC) «Canal Imperial de Aragón» por lo que la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural deberá informar el proyecto. Considera necesaria la realización de prospecciones arqueológicas previamente a las obras y supervisión por los organismos competentes. La Dirección General de Cultura «Institución Príncipe de Viana» del Departamento de Educación y Cultura de la Diputación Foral de Navarra señala la presencia en la zona de estudio de los BIC «El Alto de la Cruz» (Cortes) y «El Castillo» (Castejón de Ebro) que no podrán ser afectados por el proyecto. La Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones y la Dirección General de Obras Públicas, del Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra ponen de manifiesto la importancia de considerar en el trazado definitivo la existencia del Canal de Navarra y su zona regable.

Población: por posible impacto acústico, tanto RENFE como la Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra y los Ayuntamientos de La Joyosa, Pinseque y Utebo prescriben la realización de estudios acústicos y vibratorios en los pasos por núcleos habitados. El Ayuntamiento de Tudela propone el desplazamiento del trazado de la línea actual y de la proyectada fuera del núcleo urbano, con doble vía para cada línea.

Suelos: la Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra considera que el estudio de impacto ambiental debe incluir un estudio específico para la localización de zonas de préstamos y vertederos, en los cuales se desarrollen sus correspondientes proyectos de restauración.

5. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

Durante el periodo abierto de información pública se presentaron un total de 385 alegaciones: 10 procedentes de los ayuntamientos afectados, 6 de organismos pertenecientes a la Administración General del Estado, 3 de distintas asociaciones y/o empresas y el resto de particulares.

De las alegaciones particulares, 329 pertenecen a vecinos del término municipal de Sobradiel oponiéndose al trazado del ramal de mercancías por su afección a suelo urbanizable de uso industrial, por afección a una futura zona verde, por el efecto barrera que produce y por el ruido que ocasiona, además de la falta de seguridad.

El resto de las alegaciones de particulares hacen referencia a las afecciones producidas por la solución D (variante de Tudela), entre otras: efecto barrera, afecciones visuales y paisajísticas, afecciones a zonas agrícolas e industriales y afección a la avifauna estepárica.

Todos los ayuntamientos que han alegado están de acuerdo con la solución B, a excepción del Ayuntamiento de Tudela que solicita la solución D, pero incluyendo las vías convencionales en la nueva plataforma y el Ayuntamiento de Sobradiel que se opone a la construcción del ramal de mercancías (alega que en caso de tener que hacerse el ramal de mercancías por considerarse una obra de interés general, deberá hacerse en viaducto). Los ayuntamientos que han participado en la información pública consideran que la alternativa propuesta producirá una importante afección acústica a la población dada la proximidad de la vía a viviendas, importantes afecciones paisajísticas, ya que en algunos puntos los desmontes superan los 12 m, efecto barrera para la fauna y la población y afección a suelos de importancia agrícola.

Los organismos de la Administración General del Estado que han acudido a la información pública han sido: Confederación Hidrográfica del Ebro, Dirección General de Transportes y Comunicaciones y Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra y de ellas se deduce la necesidad de que el proyecto constructivo contemple:

Las medidas correctoras y protectoras recogidas en el estudio de impacto ambiental y las sugerencias realizadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro, Ayuntamiento de Gallur, Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón y Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

Medidas para evitar los riesgos geotécnicos directos e indirectos derivados de la presencia de materiales yesíferos solubles y colapsables.

Estudio acústico para implantar medidas correctoras adicionales en orden a conseguir que los niveles máximos de ruido inducidos en las zonas en las que el planeamiento municipal califique como residenciales, docentes o sanitarias, aunque no tengan uso consolidado, no superen los límites establecidos reglamentariamente.

Estudio del efecto barrera para la fauna y propuesta de medidas correctoras.

Plan de vertederos y préstamos antes del inicio de las obras.

Estudio de detalle de los hábitats comunitarios. La Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra recuerda que la afección a estos hábitats llevaría consigo un criterio de protección a añadir a los recogidos en el estudio de impacto ambiental. Por otro lado, considera que es necesario aplicar un criterio de compensación como pérdida de dichos hábitats dentro de los Lugares de Interés Comunitario y que en los puntos donde el proyecto sea aledaño o se solape con un LIC, se debe evitar la utilización de especies vegetales invasoras.

Como resultado de la información pública el promotor se compromete a:

- a. Ajustar el trazado en la zona de afección a la reserva Natural del Soto del Ramalote, incluida en el LIC «río Ebro», a la altura del p.k. 72+500 durante la redacción del proyecto constructivo. De esta forma se evitaría afectar hábitats comunitarios dentro del citado LIC.
- b. Realizar un estudio de detalle de los ruidos y vibraciones introducidos por la línea durante la redacción del proyecto constructivo.
- c. Mantener las reuniones y conversaciones necesarias con la Confederación Hidrográfica del Ebro para recoger los aspectos técnicos necesarios para el diseño de las obras de drenaje.

6. Integración de la evaluación:

Con respecto a la alternativa propuesta por el promotor, alternativa B, el estudio de impacto ambiental considera como impactos significativos, los producidos por la destrucción de suelos por ocupación del terreno, la afección a la vegetación de ribera y la afección directa a la fauna. No obstante, para cada uno de ellos el promotor propone medidas correctoras y protectoras tras cuya aplicación considera que ningún impacto supera el nivel de moderado.

Afección a espacios protegidos: Con respecto a la afección al LIC río Ebro, la línea actual de RENFE cruza por su extremo más occidental la Reserva Natural del Soto del Ramalote (Reserva Natural RN-32). En esta zona está prevista una variante de trazado para rectificar una curva que cruzaría el LIC, en concreto entre los pp.kk. 71+000 y 73+000. De acuerdo con el informe de alegaciones realizado por la Dirección General de Ferrocarriles, durante la elaboración de los proyectos constructivos, se realizarán ajustes de trazado para llevarlo fuera de la zona catalogada como Reserva Natural. Posteriormente, con fecha de entrada 3 de mayo de 2007, la Dirección General de Ferrocarriles remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la propuesta de modificación del trazado propuesto, en planta y alzado, entre los puntos kilométricos 71+257 y 73+564. Con esta modificación, la plataforma adoptada para alojar la doble vía de ancho ibérico actual, que se desplaza, y la futura vía doble de ancho internacional, no afectarían al citado LIC, reponiéndose además la Cañada Real o Pasada Principal del Ebro de forma análoga a la solución anteriormente contemplada.

En las proximidades de Fontellas y Tudela el LIC queda, respectivamente, a menos de 200 y 100 m de la solución propuesta por la vía derecha, en concreto entre los pp.kk. 55+200-55+400 y 63+900-65+500. En el entorno de Tudela se localizan los Sotos de Traslapuente, enclave natural catalogado como tal por la Ley Foral 6/1987, de 10 de abril, de Normas Urbanísticas Regionales para la protección y uso del territorio. El promotor se compromete a extremar las medidas correctoras propuestas para la fase de obras en esta zona así como el jalonamiento de la zona de ocupación e instalación de cerramiento. En el municipio de Tudela, el promotor propone la realización de un proyecto de restauración de la margen del río Ebro, entre el cauce y el ámbito de actuación de las obras.

El LIC Sotos y Mejanas del Ebro se localiza adyacente al corredor propuesto, no viéndose afectado de forma directa por la actuación.

Afección a la vegetación: La acción proyectada podría afectar a algunas masas de vegetación de interés y elevada naturalidad que se localizan en zonas de vega en los meandros del Ebro y en las terrazas altas, en zonas de ladera. Destacan las formaciones de ribera asociadas al río Ebro y Jalón. Las formaciones de galería arbórea mixta asociada al río Ebro quedan incluidas en la figura del LIC «río Ebro» y no se verán afectadas con el ajuste de trazado propuesto por el promotor a la altura de los pp.kk. 71+000-73+000. Con el fin de minimizar la afección a la vegetación de ribera asociada al río Jalón, en la documentación adicional aportada por el promotor, se incluye una nueva solución para el ramal de conexión desplazándolo 400 m hacia el Este de manera que el río Jalón solo se cruza en un único punto y mediante viaducto. En el proyecto de construcción se definirá la tipología estructural de manera que las pilas del viaducto queden fuera del cauce y del dominio público y no afecten a la vegetación de ribera.

Entre los pp.kk. 12+200 y 12+400 la solución propuesta afecta a vegetación asociada al saladar húmedo. No obstante, la alternativa propuesta no afecta directamente a ninguna de las Zonas Húmedas de importancia nacional identificadas durante la fase de consultas previas.

Para minimizar la afección a la vegetación el promotor propone la reforestación de una superficie, no inferior a la ocupada, y en todas las áreas afectadas por las obras y caminos de acceso: la restitución geomorfológica, restauración de la cubierta vegetal y siembras y plantaciones con especies autóctonas similares a las existentes en cada área afectada. Las zonas en las que se implantará una nueva cobertura vegetal será: taludes de terraplén, entorno de las estaciones en las zonas urbanas, áreas de préstamos y vertederos, zonas de ribera y espacios bajo viaducto y obras de drenaje acondicionadas para el paso de fauna. En la ribera del río Jalón se realizarán plantaciones que restituyan la estructura original con especies propias de la ribera. El promotor propone el jalonamiento de la zona de ocupación e instalación de cerramiento en zonas sensibles, entre ellas espacios protegidos y masas arbóreas o arbustivas. Los apoyos situados en las inmediaciones de los cauces naturales, se diseñarán con la sobre elevación suficiente para no afectar a la vegetación de ribera.

Con el fin de desarrollar con mayor concreción estas medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, el promotor propone la realización, durante la redacción del proyecto de construcción, de un estudio de detalle encaminado a determinar el estado de las formaciones vegetales y caracterizar y evaluar la situación de las poblaciones que habitan en su interior. Las medidas que se deriven de este estudio, se establecerán en coordinación con los órganos ambientales competentes de Aragón y Navarra.

Afección suelo: Los suelos de mayor calidad, son los situados en las terrazas bajas del Ebro y sus afluentes principales, dedicados en su mayor parte al cultivo de regadío. El promotor propone el establecimiento de la mínima superficie de ocupación, la adecuada gestión de la tierra vegetal y la recuperación de los suelos de ocupación temporal.

El estudio informativo define las posibilidades respecto a la procedencia de los materiales a emplear para terraplén, capa de forma, subbalasto, hormigones y balasto, realizando un inventario de yacimientos, canteras e instalaciones de suministro situadas en el entorno de la actuación y recoge una cartografía de las zonas de exclusión (elementos ambientales significativos, suelos urbanos y urbanizables, suelos forestales constituidos por vegetación de ribera, pinos y chopos) donde no será posible la apertura de vertederos o préstamos.

Afección fauna: Con respecto a la fauna, las actuaciones propuestas producirán destrucción o alteración de hábitats como consecuencia indirecta de la destrucción de la vegetación por el desbroce; molestias e incremento de la mortalidad durante la construcción; alteraciones en el comportamiento habitual e incremento del riesgo de atropello y colisión. Como medidas correctoras el promotor propone la programación de las obras de modo que no interfieran con los ciclos de reproducción y cría de las especies de mayor valor presentes en el ámbito (aunque no se estima necesario el uso de explosivos en ningún tramo, en las áreas de campeo para las aves, se limitará el periodo de obras respetando el tiempo de cría y reproducción, estimado entre febrero y junio); reconocimiento previo a las obras del terreno para evitar afecciones a nidos y madrigueras; adecuación obras de drenaje como pasos de fauna, restitución de las características de los biotopos afectados por las obras y, en las zonas donde la solución se aproxima o atraviesa canales de riego, en especial el Canal Imperial de Aragón ante la presencia de Margaritifera auricularia, la adopción de medidas preventivas para evitar la afección durante la fase de obras que serán establecidas en coordinación con el organismo ambiental competente. En las cercanías del Canal Imperial de Aragón el promotor propone el jalonamiento de su entorno de protección y la instalación de barreras de sedimentos.

El estudio de impacto ambiental considera suficiente el acondicionamiento de las obras de drenaje como pasos de fauna, no obstante, propone la realización, en fases posteriores del proyecto, de estudios específicos encaminados a determinar la presencia o no de especies y valorar el estado de las poblaciones y su grado de conservación, que servirán de base para concretar todas las medidas propuestas y, en su caso, establecer medidas correctoras adicionales, como pudiera ser la construcción de nuevos pasos de fauna. Estos estudios se realizarán en coordinación con los organismos ambientales competentes.

De acuerdo con la información aportada por la Dirección General del Medio Natural de la Diputación General de Aragón no se prevén afecciones a especies catalogadas, salvo que se ubiquen préstamos en el río Ebro, donde podría incidir sobre la Margaritifera auricularia, catalogada como en peligro de extinción. El promotor no propone la ubicación de préstamos en el río Ebro.

La alternativa B no afecta al Área de Importancia para las Aves Esteparias «Agua Salada-Planas Montes de Cierzo».

Los terrenos municipales de Luceni y Pedrola se encuentran incluidos dentro del ámbito de aplicación del Plan de Conservación del hábitat del cernícalo primilla. El promotor propone, durante la redacción del proyecto de construcción, estudiar la posible afección a edificaciones de las actuales estaciones de ferrocarril. En función de este estudio, en coordi-

nación con el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, se planteará la posibilidad de construir nuevos primillares y que los nuevos edificios se diseñen con el propósito de facilitar la capacidad de acogida de nidos. La ubicación de vertederos e instalaciones auxiliares en dicho tramo, quedará supeditada a la justificación de su necesidad y su restauración se realizará con especies forrajeras y de cereales.

La mayoría de los suelos afectados están categorizados como de «alta productividad agrícola» y «no urbanizable de protección del regadío».

A continuación se recoge una tabla en la que se identifican otros impactos que produce la actuación y las medidas correctoras propuestas por el promotor:

Impactos	Medidas correctoras
<p>Afección hidrología: las actuaciones proyectadas no cruzan el río Ebro en ningún punto, si bien se encuentra próximo a su llanura de inundación. De acuerdo con la información aportada por la Confederación Hidrográfica del Ebro, los acuíferos son de moderado interés hidrogeológico por lo que no son predecibles impactos significativos.</p>	<p>Adecuación de las obras de paso y la evitación del efecto represamiento de las aguas de avenida. El criterio seguido por el promotor para la adecuación de las infraestructuras hidráulicas ha sido informado favorablemente por la Confederación Hidrográfica del Ebro, siempre y cuando el proyecto recoja una serie de previsiones relativas al diseño de las estructuras en cauce y drenaje transversal y que han sido aceptadas por el promotor en el informe de alegaciones.</p>
<p>Afección a la población cercana, vegetación y animales por emisiones de polvo y gases en la fase de construcción (movimientos de tierra, tránsito de maquinaria y vehículos, volteo y carga del material en los camiones). Riesgos derivados del empleo de carburantes y aceites.</p>	<p>Control del movimiento de maquinaria, vehículos pesados y asentamientos de personal; riegos en la plataforma, caminos de obra y otras zonas de actividad de las obras; utilización de maquinaria con mínima emisión de ruido; transporte de materiales en camiones cubiertos; instalación de filtros en los silos de cemento; adecuado mantenimiento de la maquinaria; adecuado manejo de sustancias inflamables.</p> <p>En las proximidades núcleos urbanos: utilización de silenciadores y aislamiento de equipos en casetas insonorizadas. Limitación actuaciones en horario nocturno y trazado de rutas que eviten núcleos urbanos.</p>
<p>Ocupación y compactación de suelo. Riesgo de erosión. Alteraciones del relieve debido a los movimientos de tierra. Afección al paisaje.</p>	<p>Restauración de terreno afectados y ubicación de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria fuera de elementos ambientales significativos. Movimiento de tierras, siempre que sea posible, mediante plumas. Reutilización de los materiales excavados. En fase de proyecto, redacción de un plan de medidas contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que contemplará el tratamiento y revegetación de los desmontes y terraplenes, préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares.</p> <p>Taludes en desmonte 3H:2V y terraplenes 2H:1V y construcción de un muro de contención en las inmediaciones de Gallur, donde la línea férrea atraviesa arcillas y limos rojos con intercalaciones de yesos.</p> <p>Creación de pantallas vegetales en carreteras principales, zonas de interés patrimonial o áreas turísticas.</p>
<p>Modificaciones del régimen de circulación de las aguas superficiales, destacan las intersecciones con el río Jalón, a su paso por Bardallur, río Marga, río Huecha en Cortes, río Quiles y el barranco de Valdelafuente. Destaca también los cruces de acequias y canales como el Canal Imperial de Aragón y Canal de Lodosa.</p> <p>Alteraciones de la calidad del agua.</p>	<p>No se desviará en ningún caso el cauce de los cursos de mayor entidad. Se evitará la colocación de los estribos de viaductos e infraestructuras de paso en zonas propicias a la erosión y se situarán al menos a 5 m a cada lado del cauce.</p> <p>Adopción de medidas preventivas y correctoras para que las aguas procedentes de excavaciones cumplan la normativa vigente. En el caso en que no se proceda a un lavado de las superficies hormigonadas, las aguas de lluvia deberán ser tratadas antes de su evacuación a cauce.</p> <p>Elaboración de un plan de gestión de residuos que será remitido a los órganos ambientales competentes.</p>
<p>Riesgos geofísicos.</p>	<p>Diseño adecuado de la geometría de los taludes y ejecución de obras de estabilización con criterios biológicos (siembras y plantaciones). Ejecución de medidas de ingeniería ambiental de acuerdo con las especificaciones de la CH del Ebro (asumidas por el promotor en el informe de alegaciones).</p>
<p>Riesgo de incendio forestal.</p>	<p>El proyecto incluirá un plan de prevención de incendios que contemplará la posibilidad de disponer de balsas contra incendios.</p>
<p>Afección a la población por incremento de las emisiones acústicas en la fase de explotación</p>	<p>El estudio acústico realizado por el promotor identifica la franja en la cual no se cumple la normativa de ruido (Decreto Foral 135/1989): 250 m. En esta franja se identifican las zonas sensibles donde implantar pantallas acústicas que quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.</p> <p>Estudio de detalle durante la redacción del proyecto que incluirá características del aislamiento.</p>
<p>Afección a suelo urbanizable de uso industrial y por terreno de uso común o zonas verdes por el ramal de mercancías.</p>	<p>Ajuste del trazado durante la redacción del proyecto constructivo desplazándose hacia la estación de Casetas.</p>
<p>Afección al patrimonio cultural (Canal Imperial de Aragón, vías pecuarias, vía verde del Tarazonica e indirectamente a yacimientos arqueológicos).</p>	<p>El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas y de la vía verde del Tarazonica.</p>

Impactos	Medidas correctoras
Afección a infraestructuras existentes.	<p>De acuerdo con las sugerencias de los Departamentos de Cultura durante la fase de consultas previas: presencia constante de un arqueólogo a pie de obra, prospección arqueológica en fase de redacción del proyecto incluyendo zonas de préstamo y vertidos en un área de afección de 500 m en torno al trazado y control de obra en materia paleontológica. Elaboración de un estudio de detalle en fase de redacción de proyecto que permita definir las medidas preventivas para la protección de los elementos existentes y de los nuevos hallazgos.</p> <p>Los viaductos que atraviesan el Canal Imperial de Aragón (p.k. 27+700) situarán sus pilas fuera del cauce y los estribos fuera del ámbito de protección, siempre que sea técnicamente viable. Se trabajará en coordinación con el Departamento de Cultura del Gobierno de Aragón.</p>
	<p>Cerramiento de las propiedades afectadas según las instrucciones de los propietarios y apertura de caminos previa autorización propietarios.</p> <p>Reposición de las infraestructuras afectadas manteniendo contactos con los organismos implicados durante la redacción del proyecto constructivo. Durante la fase de explotación, medidas necesarias encaminadas a garantizar el correcto acceso a propiedades limítrofes con la línea ferroviaria o afectadas por su influencia.</p>

7. Condiciones al proyecto:

Además de las medidas correctoras y protectoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y de las asumidas por el promotor a la vista de las alegaciones realizadas durante la información pública, el proyecto de construcción para la Alternativa B deberá tener en cuenta las siguientes medidas:

Durante la fase de construcción se instalarán balsas de decantación provisionales en las zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria así como barreras de sedimentos en todos los tramos del trazado que discurren próximos a cauces de agua (prestando especial atención al Canal Imperial de Aragón). Estas balsas también se instalarán a las salidas de obras de drenaje transversal que viertan sus aguas directamente a cauces naturales y en las salidas del drenaje longitudinal de las zonas en desmonte de la línea ferroviaria con longitudes superiores a 300 m en ambas márgenes. Se colocarán barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad media y alta. No se realizarán excavaciones por debajo del nivel freático, considerado en su posición más elevado dentro de sus oscilaciones anuales.

Las aguas residuales vertidas a cauce deberán cumplir los estándares de calidad fijados en la normativa de aguas vigente y requerirán autorización administrativa previa del Organismo de Cuenca.

El proyecto de construcción deberá garantizar la no afección a fuentes y manantiales de aguas naturales, respetando todos los espacios húmedos de igual forma que se dan en la actualidad. Se estudiará la posibilidad de que los terraplenes de la línea ferroviaria, localizados en zonas especialmente sensibles a estos fenómenos, se cimenten sobre pedraplenes o escollerados de alta dimensión, de forma que permitan el flujo de láminas de aguas subterráneas entre ambas márgenes de la plataforma, en aquellos puntos donde el nivel freático está próximo a la superficie. Se estudiará igualmente la ejecución de este tipo de escollerado en la zona propuesta por el ayuntamiento de Sobradiel.

En las zonas con riesgo de inundación temporal, se realizarán un estudio de mayor detalle de la inundabilidad para establecer las medidas correctoras y protectoras necesarias, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Ebro.

El proyecto de construcción incluirá en sus documentos de planos, y por tanto con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. El estudio informativo recoge una cartografía de las zonas de exclusión (elementos ambientales significativos, suelos urbanos y urbanizables, suelos forestales constituidos por vegetación de ribera, pinos y chopos) donde no será posible la apertura de vertederos o préstamos. No obstante, entre dichas zonas, se contarán también las manchas de vegetación arbórea, terrenos de alta permeabilidad, entornos de núcleos urbanos, cauces, yacimientos arqueológicos y todas aquellas zonas de alto valor agrícola y ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico. En cualquier caso y de forma general, se procurará no utilizar las zonas localizadas en la margen derecha de la línea Zaragoza-Castejón, excepto en los tramos en los que la nueva traza no vaya adosada a la actual, minimizando así la afección al territorio.

El emplazamiento final de los préstamos y vertederos deberá contar con la preceptiva aprobación de los órganos ambientales competentes.

Los caminos de tierra construidos para acceso a las obras y emplazamientos de equipos y materiales que no sean necesarios para la explotación deberán ser recuperados e integrados paisajísticamente.

El estudio acústico de detalle propuesto por el promotor, prestará especial atención a la zona propuesta para el ramal de mercancías. La ubicación y diseño definitivo de las pantallas acústicas se establecerán en coordinación con los ayuntamientos afectados. Se llevará a cabo la integración paisajística de todas las pantallas acústicas.

En los tramos en que la línea ferroviaria discurra a menos de 300 metros de núcleos urbanos o zonas sensibles a elevados niveles acústicos, el trazado, siempre que sea técnicamente viable, se proyectará en desmonte de altura mínima de 4 m. En caso de que esto no sea viable, se estudiará disponer caballones de tierra paralelos al trazado.

En los tramos urbanos, el proyecto de construcción estudiará la viabilidad de introducir elementos que actúen sobre las fuentes de las vibraciones, es decir, en las características de la infraestructura y armamento de vía.

Con el fin de minimizar la afección a la fauna y al paisaje, durante la redacción del proyecto, se estudiará la posibilidad de ejecutar viaductos donde la altura del terraplén supere los 12 m o aumentar la longitud de los mismos hasta conseguir que los terraplenes no superen la citada altura, o ejecutando túneles o falsos túneles en aquellos puntos de la traza donde los demontes superen los 12 m de altura en una longitud considerable.

Como mínimo, se construirán pasos para fauna o se sobredimensionarán y adecuarán obras de drenaje con este fin en las masas forestales y de matorral. En las embocaduras de pasos de fauna, marcos ampliados para este uso u obras de drenaje acondicionadas, los proyectos de construcción incluirán tratamientos de revegetación.

Los tendidos de alta tensión deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

El proyecto planteará la reposición de la vía Verde del Tarazona mediante un paso a distinto nivel convenientemente acondicionado y se establecerán las correspondientes medidas correctoras y protectoras para garantizar la seguridad de los usuarios.

De acuerdo con el informe del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno, el proyecto ha de ser informado por parte de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural y el gálibo que se proponga en las intesecciones de la vía ferroviaria con el Canal Imperial de Aragón, debe ser similar al existente en dichos puntos, 4.00 m y permita una posible actividad futura de navegación fluvial.

En el área de Tudela se tendrá en cuenta las previsiones del documento denominado «Plan Especial del Ebro en Tudela».

El plan de prevención de incendios determinará las zonas de mayor riesgo, incluyendo obligatoriamente los espacios protegidos. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación se seleccionará para la revegetación de taludes de desmonte y terraplén, especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

8. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El promotor propone un programa de vigilancia ambiental para la fase de construcción que contempla: el seguimiento del desarrollo de las obras, de los residuos generados, de la afección al patrimonio cultural y la medición de los niveles sonoros, tanto durante la ejecución de las actuaciones, como en la situación preoperacional en el entorno de las áreas residenciales, escolares y sanitarias.

Para la fase de explotación el promotor contempla la realización de mediciones acústicas, con periodicidad mensual, para comprobar la efi-

cacia de las medidas acústicas; realización de inspecciones mensuales durante 3 años de las plantaciones efectuadas y control del cumplimiento de las operaciones de mantenimiento; inspecciones periódicas del estado de las obras de drenaje y pasos inferiores; control de la calidad de las aguas en los ríos Ebro, Jalón, Huecha, Quiles, Canal Imperial de Aragón y Canal de Lodosa, así como de las aguas subterráneas, mediante la realización de análisis trimestrales de muestras tomadas aguas abajo de los puntos de drenaje. En las muestras se analizará como mínimo: hidrocarburos, metales pesados, DBO5 y sólidos en suspensión.

Además de todo esto, el programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, deberá incluir el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En los corredores faunísticos más importantes, el mencionado programa incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna con los tendidos y la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 9 de mayo de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Corredor ferroviario Noreste de alta velocidad, tramo: Zaragoza-Castejón (Zaragoza, Navarra)» concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice de acuerdo con las condiciones señaladas en la presente resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 10 de mayo de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

