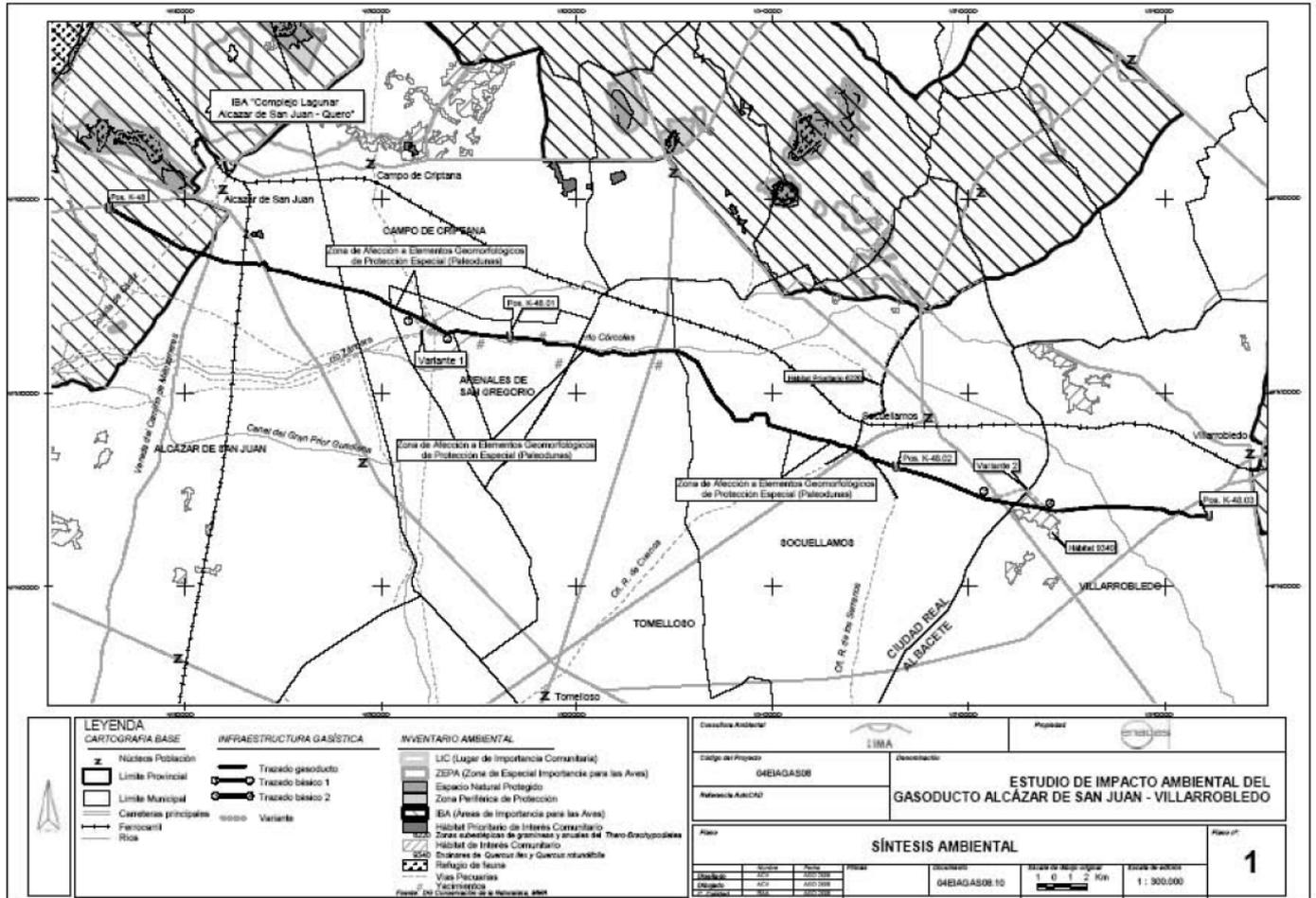


concluyendo que el proyecto es ambientalmente viable al no observarse impactos significativos adversos teniendo en cuenta las medidas contempladas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones establecidas en la presente declaración.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a Dirección General de

Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 15 de septiembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



18358 RESOLUCIÓN de 22 de septiembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del anteproyecto «Línea para transporte eléctrico a 45 kv de abastecimiento al túnel de Piqueras» (Soria).

La presente Resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto, justificación y localización del proyecto.* Promotor y Órgano sustantivo.—El objeto del proyecto consiste en ejecución de una línea eléctrica de transporte de 45 kv y 20,8 Km, que transportará energía desde las inmediaciones de Soria al Túnel de Piqueras para abastecer sus necesidades energéticas.

El túnel de Piqueras se encuentra en la carretera N-111 y comunicará la provincia de Soria con la comunidad de La Rioja, salvando el Puerto de Piqueras.

Los términos municipales de la zona que se verán afectados por la ejecución del proyecto son: Almarza y La Póveda.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación.*—La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) se inició, con fecha 26 de octubre de 2004, como proyecto incluido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, al considerarse como una modificación del «Proyecto del túnel de Piqueras» sobre el que ya se formuló declaración de impacto ambiental (BOE 22-8-1995).

Con fecha de 24 de febrero de 2005 se inicia el trámite de consultas previas. El resultado de las consultas realizadas por la DGCyEA se trasladó al promotor el 2 de junio de 2005, comunicándole la necesidad de someter el proyecto a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Transcurrido el trámite de información pública, con fecha 7 de marzo de 2006, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo.

3. *Descripción del anteproyecto.*—La línea eléctrica, de 45 kV, tiene su origen en la subestación situada junto al aerogenerador n.º 1 del parque Eólico de «Portelrubio», ubicado en el Cerro de San Juan y Coronillas, en los términos municipales de Almarza y Fuentelsaz de Soria (Soria). El final de dicha línea es una subestación de 45/20 kV emplazada en la boca del túnel de Piqueras, en la provincia de Soria

Se realizará con conductor de aluminio en simple circuito trifásico sobre apoyos metálicos de celosía. En algunos casos podrán instalarse apoyos de hormigón.

Se dispondrá de un total de 106 apoyos, instalándose tanto en el primero como en el último, sendos seccionadores de corte para maniobra y seguridad.

Se han previsto dos transformadores en la STR de 2,5 MVA, uno de ellos de reserva, para proporcionar los 1,8 MW de potencia prevista en consumo en el túnel.

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—Las principales características de la zona afectada son las siguientes:

La zona de estudio es recorrida de norte a sur por el río Tera, denominado «Piqueras» cuando nace bajo el puerto del mismo nombre. Existen también numerosos arroyos que vierten a este río y varias fuentes y manantiales.

El trazado de la línea cruza el río Tera y el río Zarranzano, además de doce arroyos de carácter intermitente.

La línea eléctrica atravesará las siguientes formaciones de vegetación: *Pinus sylvestris* (1050 metros), *Ilex aquifolium* (400 metros), bosque de ribera (200 metros), *Quercus pyrenaica* (2.500 metros), Cultivo de cereal y *Quercus ilex*.

La línea cruzará, durante 10,5 kilómetros, la zona designada:

LIC ES4170116 «Sierra de Urbión y Cebollera»

ZEPA ES4170013 «Sierra de Urbión»

IBA 046 «Sierra de Urbión y Cebollera».

Asimismo la Sierra de Urbión está incluida dentro de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, bajo la figura de «Espacio Natural».

En esta zona están presentes, entre otras, las siguientes especies de avifauna: Halcón Abejero (*Perisoreus inornatus*), Águila Culebrera (*Circus cyaneus*), Águila Calzada (*Hieraaetus pennatus*) y Perdiz Pardilla (*Perdix perdix hispanensis*).

Otro Lugar de Importancia Comunitaria presente en la zona y que atravesará la línea eléctrica es el LIC ES4170083 «Riberas del Río Duero y afluentes», incluido en la Red Natura 2000 por la importancia de su vegetación natural de ribera que constituyen el hábitat de una variada población faunística, considerándose como hábitat potencial y real de visón europeo (*Mustela lutrola*).

Además, destaca la presencia en la zona de La Laguna de los Llanos, ubicada en las inmediaciones del municipio de Espejo de Tera, incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León.

La alternativa elegida atravesará el Monte de Utilidad Pública N.º 234 (126-A) «Carrascal de Portearbol», en el término municipal de Almarza.

5. *Tratamiento del análisis de alternativas y selección de alternativa.*—Las alternativas que se plantean en el estudio de impacto ambiental consisten en:

Alternativa	Soterramiento	Pto. Partida	TT.MM.	Longitud
Este	A	Parque eólico del Portelrubio	Almarza La Póveda	20,8 km
	B			
Oeste	A	Set Ondagua	Soria Garray Almarza La Póveda	29,3 km
	B			

El estudio de impacto ambiental realiza un análisis multicriterio en el que se concluye que las alternativas con menor afección ambiental serán las que discurren aéreas en todo su recorrido. Esto se debe fundamentalmente al impacto que el soterramiento de la línea causaría sobre la vegetación, suelo e hidrología, pues la línea soterrada atravesaría el río Tera y doce arroyos de carácter intermitente, que deberían ser desviados durante las obras; supondría la eliminación de la vegetación a lo largo del soterramiento, así como mayor movimiento de tierras con los efectos erosivos que ello conlleva.

El mayor impacto que causará la línea aérea, peligro de electrocución y colisión de la avifauna, será minimizado con las oportunas medidas correctoras.

Entre los dos recorridos posibles, Este y Oeste, la alternativa seleccionada es la Este A, al ser el recorrido más corto y que permite unificar las

líneas del túnel de Piqueras y la del Parque eólico de Portelrubio. Además, esta alternativa evita la afección a la «Ciudad del Medio Ambiente» y a la zona de cortados entre los pueblos de Chavaler y Espejo del Tera.

El trazado de las alternativas se puede observar en el croquis adjunto.

6. Consultas.

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Dirección General para la Biodiversidad	X
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la JCyL	—
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la JCyL	X
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la JCyL	—
Diputación Provincial de Soria	X
Asociación de Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN) S.E.O.	X
Ayuntamiento de Soris	X
Ayuntamiento de Almarza	—
Ayuntamiento de Garray	X
Ayuntamiento de La Almarza	—
Ayuntamiento de Poveda De Soria	—

Las principales cuestiones tratadas en las contestaciones recibidas a las consultas realizadas son las siguientes:

Valoración de la alternativa de soterramiento de la línea a su paso por la ZEPA «Sierras de Urbión, Cebollera y Cameros».

Valoración de las propuestas de la Comisión Territorial de Prevención Ambiental de la Junta de Castilla y León:

Inicio de la línea en la subestación Soria-Este coincidente con la línea de evacuación del parque eólico de Portelrubio, determinando la posibilidad de compartir línea con el citado parque, de manera que se evite la duplicidad de infraestructuras.

Inicio de la línea desde la citada subestación en dirección noreste para girar dirección norte pasando entre Garray y Velilla de la Sierra y finalmente subir a la boca del túnel por el inicio de la falda de la sierra, al Este de Barriomartín y La Póveda.

Presencia del LIC «Riberas del Duero y sus afluentes» y a la ZEPA «Sierras de Urbión, Cebollera y Cameros».

La línea atravesará los parajes «Dehesa de Garray» y «Las Cerradillas», incluidos en la futura «Ciudad del Medio Ambiente».

Se debe evitar el paso por los cortados existentes entre los pueblos de Chavaler y Espejo de Tera.

La línea proyectada atraviesa vías pecuarias y Montes de Utilidad Pública

Presencia de yacimientos arqueológicos catalogados u otros elementos patrimoniales.

7. *Fase de información pública.*—Durante el periodo de Información Pública se han recibido alegaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, la Diputación Provincial de Soria, la Confederación Hidrográfica del Duero, SEO/BirdLife y ASDEN-Ecologistas en Acción.

Las asociaciones ecologistas muestran su preferencia por las alternativas enterradas, considerando crítico el impacto que la línea aérea generará sobre la avifauna y el medio ambiente. Solicitan una declaración de impacto ambiental negativa.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que la alternativa Este B (soterrada), supone mayor movimiento de tierras, excavar en material rocoso de difícil restauración, cruzar el río Tera y doce arroyos de curso intermitente, lo que podría implicar desviar o alterar el curso de estos ríos produciendo un impacto severo y mayor afección que la aérea a bosque de ribera, acebal y hábitats de interés. Considera que el principal impacto ambiental de la alternativa Este A, el riesgo de colisión y electrocución de aves, se minimizará con las medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental.

La Diputación Provincial de Soria muestra su conformidad con la alternativa elegida, al coincidir su trazado con el que propusieron en la fase de consultas.

Por último, la Confederación Hidrográfica del Duero propone medidas a llevar a cabo durante la ejecución de las obras, independientemente de la alternativa que finalmente sea elegida.

8. *Integración en el proceso de evaluación.*—En cuanto a las alternativas estudiadas, en el estudio de impacto ambiental se contempla la alternativa propuesta por la Comisión Territorial de Prevención Ambien-

tal de Castilla y León, denominándola Alternativa Este. Esta alternativa tiene la ventaja, además de acortar la longitud de la línea, de unificar en una las líneas del Túnel de Piqueras y la del Parque eólico del «Portelrubio», cumpliendo así lo solicitado durante la fase de consultas por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y otros organismos.

Además, esta alternativa evita la afección a la «Ciudad del Medio Ambiente» y a la zona de cortados entre los pueblos de Chavaler y Espejo del Tera.

El estudio de impacto ambiental recoge la presencia de todos los espacios protegidos presentes en el área de estudio. Se ha tenido en cuenta el impacto que la línea aérea puede tener sobre las aves presentes en la zona y se ha contemplado las alternativas de soterramiento en los tramos donde la línea afecta al LIC «Sierras de Urbión y Cebollera» y ZEPA «Sierra de Urbión».

Sin embargo, tras el análisis multicriterio realizado el estudio de impacto llega a la conclusión de que el soterramiento de la línea puede provocar más impactos de los que evitaría.

En primer lugar se considera el impacto que causaría el soterramiento de la línea sobre la hidrología, al cruzar el trazado de la línea dos ríos y doce arroyos, debiéndose desviar su curso durante el transcurso de las obras.

También se tiene en cuenta el impacto que el soterramiento de la línea causaría sobre la vegetación, debiéndose eliminar la vegetación existente a lo largo de todo el soterramiento, afectándose la unidad de acebal y de bosque de ribera, con un valor alto.

Por último, el estudio de impacto ambiental considera que el impacto que la línea eléctrica aérea tendrá sobre la avifauna, debido fundamentalmente al riesgo de electrocución y colisión, se paliará con la aplicación de las medidas correctoras siguientes.

La distancia mínima entre conductor y zona de posada en el armado, sea superior a 70 centímetros.

Se señalará con salvapájaros, tanto los conductores como los hilos de tierra. Los salvapájaros serán de materiales opacos y estarán dispuestos cada 5 metros (si el cable de tierra es único) o alternadamente, cada 10 metros (si son dos cables de tierra paralelos o, en su caso, en los conductores), y del tamaño mínimo siguiente: espirales con 30 centímetros de diámetro por 1 metro de longitud o tiras en X de 5 por 35 centímetros.

No se trabajará en los periodos nocturnos y las obras se realizarán en las épocas en las que la fauna sensible no esté en periodo de cría o de reproducción, así como en los periodos migratorios de las aves.

Durante la fase de explotación se hará un seguimiento de siniestralidad debida a la electrocución y/o colisión de las aves con la línea eléctrica para verificar que las medidas preventivas propuestas minimizan este riesgo.

El estudio de impacto ambiental contiene las siguientes medidas mitigadoras de impactos:

Vegetación: Se eliminarán únicamente aquellos pies ubicados en la zona de los apoyos. El resto serán protegidos para no verse afectados directamente por la ejecución del proyecto.

Se procederá a la revegetación de las zonas que quedan desprovistas de vegetación con especies autóctonas para obtener cubierta vegetal en las zonas afectadas por las obras.

Se propone la conservación y trasplante de los ejemplares de acebo que se vean directamente afectados, siempre que estos tengan la posibilidad de ser transplantados, tanto por su tamaño como por la ubicación de su enraizamiento, tomando el cepellón con suficiente volumen previamente escayolado.

Vías Pecuarias: Las vías pecuarias atravesadas son el Cordel Tablado, Cordel Ganados, Paso de Ganado. Se señalarán las vías, manteniendo su

funcionalidad y dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 3/1995, de vías pecuarias.

Patrimonio arqueológico: Los puntos de interés arqueológico y etnológicos que se ubican en la franja prospectada y se verán afectados por la línea en mayor o menor medida son los siguientes:

Código	Toponimio	Localidad	Nivel de protección
	Chozo 3.	Portearbol.	4
	Chozo 4.	Portearbol.	4
	Chozo 5.	Portearbol.	4
	Chozo 6.	Segoviela.	4
42-019-0005-11	Llanos Rajeros.	Portearbol.	2
42-019-0005-01	Los Cerradillos.	Portearbol.	4
42-019-0005-03	El Royo.	Portearbol.	2
42-019-0005-09	San Millán.	Portearbol.	1
42-019-0004-02	La Cerveriza.	Gallinero.	1
	Vía Numancia-Vareia.		4
42-141-0001-04	Vadillo.		1

Se balizarán los enclaves con nivel de protección 1, se realizará un seguimiento de los movimientos de tierra en todos los apoyos que se asienten sobre la zona definida como yacimiento con nivel de protección 2. Por último, no se deberá ubicar ningún apoyo de la línea en aquellos yacimientos considerados con un Nivel de Protección 4.

9. *Especificaciones para el seguimiento.*—El estudio de impacto ambiental contiene un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el mismo; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El PVA contempla las fases de construcción y de explotación.

El promotor debe explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

10. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 20 de septiembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del anteproyecto de «Línea para transporte eléctrico a 45 kV de abastecimiento al Túnel de Piqueras» (Soria), concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado en la alternativa Este A, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica al Ministerio de Fomento para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de septiembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

