

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

7425 *Resolución de 21 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea eléctrica a 220 kv Adrall-frontera de Andorra.*

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 (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

1. Información del proyecto

El promotor de la actuación es Red Eléctrica de España SA (REE), y el órgano sustantivo es la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. No obstante, en virtud de un convenio de encomienda de gestión suscrito entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, la tramitación ambiental correspondiente al órgano sustantivo, ha sido realizada por la Generalitat de Cataluña.

El proyecto se enmarca en la necesidad de nuevas instalaciones asociadas al refuerzo de la interconexión España-Andorra. Según el estudio de impacto ambiental, Andorra está experimentando un fuerte crecimiento de la demanda de energía eléctrica y ha puesto de manifiesto su interés de reforzar la conexión con el sistema eléctrico español. De este modo, se han llevado a cabo estudios para establecer posibles desarrollos de la interconexión España-Andorra, que incluye una perspectiva de operación mallada España-Andorra-Francia. Se obtendría así una línea estratégica de refuerzo que apoye la posibilidad de refuerzo estructural entre el sistema peninsular y el resto del sistema eléctrico europeo; lo que aporta ventajas al sistema eléctrico español en lo referente a calidad de servicio y en la eficiencia económica.

El tendido discurre desde la subestación eléctrica de Adrall (Ribera de L'Urgellet) a la frontera andorrana, según el pasillo 2 seleccionado. Pasa por los términos municipales de Ribera de L'Urgellet, Montferrer i Castellbó, La Seu d'Urgel, y Les Valls de Valira; todos ellos en la comarca del Alt Urgell, en la provincia de Lérida.

Se propone la ejecución de una línea eléctrica a 220 kV, con dos circuitos trifásicos y dos conductores por fase, con las siguientes características técnicas:

Sistema: Corriente alterna trifásica.

Frecuencia: 50 Hz.

Tensión nominal: 220 kV.

Capacidad térmica de transporte (RD 2819/1998): 421 MVA/Circuito.

N.º de circuitos: Dos.

N.º de conductores por fase: Según el anteproyecto: Dos.
Tipo de conductor: 6 cables de tipo CONDOR de Al-Ac, de 454,5 mm² de sección.
Altura apoyo suspensión/amarre: 42/46 m.
Anchura de las crucetas: 6,95 m.
Tipo de aislamiento: Aisladores tipo caperuza y vástago.
Apoyos: Metálicos de celosía.
Cimentaciones: Monobloque.
Puesta en tierra: Anillos cerrados de acero descarburado.
Cable de tierra: 1 cable de guarda de acero recubierto de aluminio de tipo 7N7 AWG y un compuesto tierra-óptico.
Longitud: 15,4 km.

Las obras incluirán actividades de apertura de accesos, creación de las bases de apoyos, cimentaciones, excavaciones y hormigonado; retirada de tierras y materiales de obra; montaje e izado de los apoyos, desbroce y tala de arbolado; acopio de material, tendido, tensado y regulado de los cables; y retirada de materiales y rehabilitación de daños.

Asimismo, está previsto el desmantelamiento de la actual línea a 110 kV entre Adrall y la subestación de Margineda (Andorra), que se verá sustituida por la nueva línea. Dicho desmantelamiento se presentará mediante proyecto específico.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación abarca, al sur, el aluvial del Segre o fosa de La Seu d'Urgell, que presenta un terreno ondulado con pendientes más o menos suaves, y por otro lado, el sector norte, con un relieve mucho más escarpado, siendo el río Valira un elemento destacado de esa zona.

La zona de estudio no alberga espacios de la Red Natura 2000 ni otras figuras de protección según la legislación estatal y autonómica (Plan de Espacios de Interés Natural).

Existen diversas formaciones vegetales en la zona. Se puede destacar la presencia de hábitats de interés comunitario ubicados fuera de la Red Natura 2000. En distintos tramos fluviales del área de estudio se encuentran los hábitats 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Otros hábitats presentes son el 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, el 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) y el 5110 Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas (*Berberidion* p.p.). Dentro de las especies que aparecen en estas zonas, se puede citar el acebo (*Ilex aquifolium*), especie protegida en el ámbito de Cataluña y poblaciones de *Sideritis bubanii*, considerada una especie amenazada con la categoría de vulnerable en el Catálogo de Flora Amenazada de Cataluña. También se destaca la presencia del árbol monumental Encina de Can Cotet, situado en las inmediaciones de la línea propuesta.

Ligadas a estas formaciones vegetales se presentan dos áreas de especial interés faunístico. Por un lado, destacan las áreas de roquedos de Sant Joan Fumat y la Farga de Moles, zona en la que nidifican y reposan especies de rapaces rupícolas como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el alimoche (*Neophron percnopterus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) o el águila real (*Aquila chrysaetos*). Esta zona se ha calificado como área crítica de reproducción del quebrantahuesos incluida en el Plan de recuperación del quebrantahuesos de Cataluña. Por otro lado, destaca en la zona el vertedero de Urgellet, el cual proporciona alimento a distintas especies de córvidos, rapaces, etc., siendo importante como punto de atracción y fijación comarcal de una considerable población de cuervos (*Corvus corax*) y atrayente, por su proximidad, de uno de los dormideros más destacados de milano real (*Milvus milvus*) en Cataluña.

Dentro del ámbito de estudio se localizan varios elementos culturales con la categoría de Bien Cultural de Interés Nacional de Cataluña, destacando por su proximidad a la línea Sant Serni de Tavèrnoles / Monestir de Sant Serni.

El ámbito de estudio incluye las vías de comunicación N-260 (eje pirenaico), la N-145 de conexión con Andorra y a 6,5 km de La Seu d'Urgell se localiza el aeropuerto del mismo nombre.

Por último, en el paraje denominado del Roc de Queral, en el término municipal de Les Valls de Valira, se localiza el monte de utilidad pública Emprius de Joan Fumat.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental: La tramitación se inició con fecha 30 de agosto de 2004, momento en que se recibe en la anterior Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, como órgano ambiental, la documentación inicial del proyecto.

El órgano ambiental, con fecha 20 de enero de 2005, 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:

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Subdelegación del Gobierno en Lérida de la Delegación del Gobierno en Cataluña . . .	X
Agencia Catalana del Agua del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.	—
Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña.	—
Diputación Provincial de Lérida	—
Ayuntamiento de La Seu d'Urgell (Lérida)	—
Ayuntamiento de Montferrer i Castellbó (Lérida)	—
Ayuntamiento de Alàs i Cerc (Lérida)	—
Ayuntamiento de Ribera de L'Urgellet (Lérida).	—
Ayuntamiento de Les Valls de Valira (Lérida).	—
Parroquia de Sant Julià de Lòria (Andorra)	—
ADENA	—
DEPANA	—
Ecologistas en Acció.	—
Greenpeace	—
SEO	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad Autónoma de Barcelona	—
Departamento de Medio Ambiente y Ciencias del Suelo de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agraria de la Universidad de Lérida	—
Instituto Geológico y Minero de España (IGME)	—

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

La Confederación Hidrográfica del Ebro cita las principales acciones generadoras de impacto: movimientos de tierra, deforestación, ocupación de suelo, introducción de elementos artificiales, contaminación del aire, radiación electromagnética y afección al

plan de recuperación del quebrantahuesos. Según el informe emitido, los factores ambientales asociados al dominio público hidráulico que podrán ser afectados son hidrológicos, geomorfológicos y paisajísticos. Señala que se producirán repercusiones sobre el entorno especialmente durante la fase de construcción, repercusiones que deben ser evaluadas conjuntamente con los demás factores del territorio. Además, incluye numerosas prescripciones para el proyecto relacionadas con posibles afecciones a cursos de agua, al dominio público hidráulico o al uso del agua durante la ejecución del proyecto. Finalmente hace constar que el estudio de impacto ambiental deberá contar con un inventario ambiental adecuado de medio físico, biológico, socioeconómico e hidrológico, con cartografía específica de este último y mapas temáticos de estados erosivos, usos del suelo y de la vegetación. Las medidas preventivas y correctoras deberán estar definidas y desarrolladas en términos técnicos y económicos.

La anterior Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente señala que el proyecto podría afectar a los taxones presentes en los espacios LIC y ZEPA presentes en la zona, informando de la presencia de colonias de rapaces. Hace constar que la zona de estudio contiene numerosos hábitats naturales de interés comunitario fuera de la Red Natura 2000, citando siete hábitats en estado de conservación buena o excelente, y recalca la presencia de dos hábitats prioritarios. Destaca que la zona de estudio está incluida en el ámbito de actuación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Cataluña, detalla el grado de protección de esta especie, su distribución y expresa la importancia que debe tener para la evaluación ambiental del proyecto, e insta a realizar una adecuada evaluación de las repercusiones, atendiendo a lo establecido para la recuperación de la especie en la estrategia nacional, así como a lo incluido en el plan de recuperación de Cataluña, analizando los trazados propuestos así como los métodos de señalización del tendido, aportando una planificación de las obras que minimice la afección y considerando un seguimiento de los posibles choques de aves, así como la oportuna adopción de medidas adicionales. Por otro lado, informa de que la línea intercepta un dormitorio de milano real.

El informe de la Subdelegación del Gobierno en Lérida detalla los aspectos que resulta necesario contemplar para cada fase del proyecto: estudio de alternativas, cambios en las condiciones de la vegetación, cálculo de superficies de vegetación afectada, repoblaciones posteriores, efecto barrera, destrucción de hábitats, estabilidad de taludes, optimización de materiales, efectos sobre la población, impacto sociocultural, paisaje, molestias a la fauna, posibles vertidos de sustancias peligrosas, afecciones al suelo, producción de campos electromagnéticos, posible uso de herbicidas para labores de control de la vegetación, etc.

La Agencia Catalana del Agua señala una serie de prescripciones y criterios a cumplir en cuanto a altura del tendido en el dominio público hidráulico, ocupación de la zona de servidumbre, elección de los trazados, ubicación de los apoyos frente a inundaciones, realización de actividades susceptibles de degradación del dominio público hidráulico, y posible necesidad de autorización de concesión o de vertido de aguas.

Según hace constar la Dirección General de Medio Natural de la Generalitat de Cataluña, el estudio de impacto ambiental debe mencionar la incidencia del proyecto sobre el hábitat del quebrantahuesos. Además, se insta a incluir la incidencia sobre especies de fauna protegida, medidas de protección a la fauna, posibles afecciones a viviendas, efectos sobre cursos de agua, y al menos una alternativa que minimice las afecciones a hábitats de interés comunitario.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 26 de julio de 2005, 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. Una vez realizado el estudio de impacto ambiental por el promotor, la solicitud de autorización administrativa y evaluación de impacto ambiental se sometió a información pública mediante anuncio de los Servicios Territoriales del Departamento de Economía y Finanzas de la Generalitat de Cataluña, en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 24, de 28 de enero de 2008, y en el «Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña», n.º 5055, de 24 de

enero de 2008. Además, con fecha 12 de febrero de 2008, los Servicios Territoriales en Lérida del Departamento de Economía y Finanzas solicitaron informes a las Administraciones públicas afectadas.

Como consecuencia de estas consultas, a petición de la Dirección General de Políticas Ambientales y Biodiversidad y de la Agencia Catalana del Agua, ambas del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, el promotor realizó una adenda al estudio de impacto ambiental. Con fecha 22 de julio de 2010 se realizó una nueva consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, adjuntando el estudio de impacto ambiental y la adenda, dándoles un plazo de 30 días para emitir informe.

Con fecha 16 de junio de 2011, el órgano ambiental recibió el expediente, procedente de la Dirección General de Política Energética y Minas del anterior Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en el que se incluía el estudio de impacto ambiental y su adenda, el anteproyecto y la documentación generada como resultado de la información pública y consultas realizadas.

A continuación se muestran los aspectos ambientales más relevantes señalados en las respuestas de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas. Las conclusiones sobre las mismas y la forma en que el promotor les ha dado respuesta se incluyen en el apartado 4 (Integración de la evaluación).

3.2.1 Resultado de las consultas a las Administraciones ambientales afectadas: La Confederación Hidrográfica del Ebro informa que con la documentación obrante en el expediente no se puede emitir informe pormenorizado al respecto y que, previo al comienzo de las obras, el promotor deberá obtener la preceptiva autorización administrativa en la confederación, que será presentada en la Agencia Catalana del Agua.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, del Ministerio de Fomento, comunica que el trazado de la línea eléctrica ocupa la franja de terreno prevista por la futura variante de La Seu d'Urgell, en fase de estudio informativo.

La Agencia Catalana del Agua emitió dos informes. En su primer informe, de fecha 8 de junio de 2009, pide que se evite la afección sobre la vegetación de ribera y la función conectora de los espacios fluviales y que se respeten íntegramente los cauces y el sistema hídrico. Considera que el ámbito del proyecto no afectará a ningún acuífero protegido aunque pide que se haga una analítica del agua de las balsas de decantación en el seguimiento ambiental de la obra. Concluye que, para la implementación de la solución constructiva el proyecto, se deben tener en cuenta algunas consideraciones, en especial: selección de los puntos de emplazamiento de los apoyos fuera del sistema hídrico; seguimiento de los criterios que determina la agencia en el documento «Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial»; tener en cuenta, en caso de afección a los espacios fluviales de los ríos Segre y Valira, la zonificación que se está realizando en relación con la Planificación de los Espacios Fluviales del río Segre, y en su defecto, se tomará como referencia el INUNCAT; para el resto de los cursos fluviales que no estuvieran modelizados, se seguirían los documentos «Recomendaciones técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local» y «Recomendaciones técnicas para el diseño de las infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial»; y se tendrá en cuenta la normativa vigente en cuanto a las condiciones específicas a observar en el cruce de líneas eléctricas aéreas sobre espacios fluviales.

Una vez analizada la adenda al estudio de impacto ambiental, la Agencia Catalana del Agua emitió un segundo informe, de fecha 4 de febrero de 2011, en el que reitera las consideraciones del primer informe sobre la afección sobre la vegetación de ribera y la función conectora de los espacios fluviales, y calcula que la nueva línea se habrá de situar a una altura superior a 9,2 m sobre la cota de agua de la avenida de 500 años de punto de retorno, en aplicación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y recuerda que los apoyos se deberán situar fuera de la zona de dominio público hidráulico y de servidumbre. Concluye que la información aportada en la adenda al estudio de impacto ambiental tiene en cuenta la interacción entre la propuesta inicial de trazado y las zonas inundables, previéndose medidas preventivas y correctoras e incorporando las consideraciones del anterior informe de la agencia.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad emitió tres informes. En su informe de 25 de septiembre de 2009, sobre la información aportada en el estudio de impacto ambiental, manifiesta que el proyecto afecta a una zona de valor faunístico para el quebrantahuesos, águila real, halcón peregrino y milano real, al área donde habita *Sideritis bubanii*, especie vulnerable en el catálogo de Flora Amenazada de Cataluña, así como al monte de utilidad pública Emprius de Joan Fumat en Les Valls de Valira, y a hábitats de interés comunitario con carácter prioritario. Considera que el estudio de impacto ambiental debe ampliar la información aportada en aspectos como: estudiar la distribución de *Sideritis bubanii* en el trazado y proponer las medidas que se requieran, eliminar las especies alóctonas, valorar la afección a los hábitats de interés comunitario y proponer las oportunas medidas, incluir el monte de utilidad pública Emprius de Joan Fumat, señalar el cable de tierra con salvapájaros cada 5 m de longitud de línea, incluir un plan de previsión de desmantelamiento de la línea de 110 kV existente, restaurar los accesos y las vertientes afectadas con trabajos de bioingeniería y priorizar el trazado de la línea de 110 kV, excepto en el tramo del vertedero, aplicando las medidas técnicas que sean necesarias durante la fase de obras o de diseño.

Una vez analizada la adenda al estudio de impacto ambiental, la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña emite un segundo informe de fecha 11 de octubre de 2010. En él, esa dirección general considera que el promotor finalmente ha tenido en consideración y se ha analizado todas las peticiones de ampliación de información realizadas previamente. Sin embargo, informa sobre algunos aspectos que considera no quedan resueltos de forma satisfactoria, como son la inclusión de un calendario o un plan de previsión de desmantelamiento de la línea de 110 kV y un proyecto de restauración de los caminos de acceso y las vertientes afectadas por los trabajos, con actuaciones de bioingeniería. Según este organismo, se debería priorizar el trazado actual de la línea de 110 kV, excepto en el tramo del vertedero, por ser el que menos impacto produce sobre el medio ambiente, aplicando las medidas técnicas que sean necesarias durante la fase de obras o en el diseño, sin que esté justificada la necesidad de afectar un nuevo corredor por un nuevo valle con un estado de conservación muy favorable (valle de los ríos Castellbò y Aravell).

En un tercer informe de fecha 7 de abril de 2011, la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña considera la respuesta del promotor al anterior informe y concluye que el promotor responde a todas sus peticiones de manera satisfactoria, siempre que se tengan en cuenta las siguientes consideraciones: el proyecto de desmantelamiento requerirá una tramitación que incluya la consulta al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña; el proyecto de construcción incluirá la definición exacta de los apoyos y accesos y los trabajos de integración y restauración y será informado por ese organismo; la alternativa elegida es la única opción para mantener una distancia de seguridad adecuada sobre las viviendas cercanas a la traza, de acuerdo con los criterios legales y exigidos por ese organismo, aunque, por otro lado, afecta a un nuevo corredor que no está afectado por ninguna línea eléctrica y sólo cuenta actualmente con una carretera secundaria.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña informa favorablemente siempre que se realice un seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras y, en caso de que aparecieran restos arqueológicos, se acometan las intervenciones arqueológicas pertinentes para salvaguardar los valores culturales de los restos identificados. El seguimiento arqueológico tendrá que abarcar toda el área afectada por las obras, y se deberá realizar bajo la dirección de un arqueólogo, con la correspondiente autorización de la Dirección General del Patrimonio Cultural.

Según los Servicios Territoriales de Lérida del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, la propuesta se ha de formular y tramitar en base a un plan especial urbanístico, cuya aprobación inicial y la aprobación provisional correspondiente a la Comisión Territorial de Urbanismo de Lérida.

Los ayuntamientos de Montferrer-Castellbó, Ribera de L'Urgellet, La Seu d'Urgell, Les Valls de Valira, solicitan que se tramite el plan especial o correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, que se justifiquen las razones del cambio de la línea y su impacto sobre el territorio, que se soterre la línea, que se coordine la construcción de la nueva variante de la N-260 en un único corredor de servicios y que se haga un estudio de la influencia electromagnética. Además de estas alegaciones comunes, el Ayuntamiento de La Seu d'Urgell solicita que el trazado se aleje del vertedero de Urgellet (vertedero de Benabarre), para no afectar a una colonia de milano real, y manifiesta que la línea está dentro del ámbito de distribución y reproducción del quebrantahuesos, especie en peligro de extinción. Por su parte, el Ayuntamiento de Les Valls de Valira considera que el proyecto debe incorporar el compromiso de retirar la línea actual y la regeneración ambiental de la zona afectada; propone que los apoyos se pinten de color verde oscuro para integrarlos paisajísticamente en el entorno; señala que se ha de estudiar el paso por la zona del monasterio Sant Serni de Tavèrnoles; y solicita que se redacte un programa de vigilancia ambiental que asegure el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

La Subdelegación del Gobierno en Lérida y la Diputación Provincial de Lérida no tienen ninguna objeción al proyecto.

3.2.2 Resultado de la información pública y de las consultas a las personas interesadas: Durante el período de información pública se recibieron 30 escritos de particulares con diversas alegaciones, la mayoría sobre aspectos no ambientales referidos al paso de los tendidos por sus propiedades. Otro aspecto señalado en ellas es la posible afección de la línea al aeropuerto de La Seu d'Urgell.

La Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero recomienda que se proceda al inventario del patrimonio geológico y minero existente en la zona con objeto de preservarlo de una posible afección por la línea eléctrica.

SEO/BirdLife, por su parte, comunica que el plazo concedido para emitir informe no es suficiente.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas: En el estudio de impacto ambiental se han diseñado 6 pasillos formados por la combinación de tramos A a G, teniendo todos ellos en común el tramo C.

Tramo A: parte de la subestación de Adrall y finaliza junto al núcleo de Benavarre donde converge con la alternativa del tramo B. Presenta una longitud de 5.700 m y discurre en paralelo a la carretera N-260, frente al núcleo urbano de Montferrer y Adrall, al este del aeropuerto de La Seu d'Urgell. Esta alternativa cruza el río Segre a la salida de la SE.

Tramo B: parte de la subestación de Adrall y finaliza junto al núcleo de Benavarre donde converge con la alternativa de tramo A. Presenta una longitud de 6.500 m y discurre en paralelo por la parte occidental del aeródromo. Cruza el río Segre y el Aravell, atravesando el valle del río Aravell.

Tramo C: parte del núcleo de Benavarre hasta el lado contrario del río Valira, en el Tossal de Bordar, donde comienzan los tramos E y D. Presenta una longitud de 1.500 m. Este tramo mejora respecto a la actual línea de 110 kV porque se aleja de la zona de influencia del vertedero de Urgellet.

Tramo D: Presenta una longitud de 1.700 m y cruza el río Valira llegando al Tossal del Bordar, pasa por el este de Calbinyá pero a mucha menor altitud y al oeste de Anserall. No hay accesos y la pendiente es muy pronunciada, por lo que implicaría la realización de accesos y calle de seguridad en una zona con presencia de robles.

Tramo E: Presenta una longitud de 1.500 m y no cruza el río Valira llegando al barranco del torrente de Cortingles. El pasillo propuesto incluye la línea existente y es el tramo donde se pretende pasar más cerca de la actual línea, respetando tan sólo los 30 m de distancia de seguridad física para la obra, con objeto de aprovechar el camino existente.

Tramo F: Presenta una longitud de 4.800 m, cruza el río Valira y discurre por el este del mismo hasta la frontera por el lado este. Discurre al noroeste del núcleo de Arcaveli y al este de la Farga de Moles hasta llegar a la frontera con Andorra.

Tramo G: Presenta una longitud de 5.300 m y discurre por el oeste del río Valira, sin llegar a cruzarlo, en paralelo a la actual línea de 110 kV, excepto en la zona en la que la actual línea cruza el río y la carretera.

Los tramos seleccionados finalmente son los tramos B, C, E y G, definidos por el pasillo 2.

En la selección del pasillo 2 como el óptimo, en el estudio de impacto ambiental se ha tenido en cuenta la presencia de viviendas, la lejanía a zonas urbanas, la existencia de accesos, el paralelismo con la actual línea de 110 kV y la recomendación por parte del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña de no cruzar el río Valira para evitar saturar el valle con la presencia de la infraestructura. La comparativa por tramos realizada en el estudio de impacto ambiental se expone a continuación:

El tramo B, pese a crear un corredor diferente al ya existente, se considera menos impactante que el tramo A. Se descarta el tramo A, ya que una posible traza aérea cercana al actual trazado que evite las incompatibilidades reglamentarias que se presentan en la zona por edificaciones y servidumbres, supondría una distancia mínima a las viviendas de unos 25 m, unos 40 m a la vivienda aislada situada en la serrería, unos 95 m a viviendas del núcleo de Mare de Déu de la Trobada, y podría suponer unos 140 m de distancia al Ayuntamiento de dicha localidad. Por tanto, aun siendo técnicamente viable, el promotor considera que sería conveniente evitar que se acerque a los núcleos de Adrall y Mare de Déu de la Trobada.

En el tramo C no se ha planteado ninguna otra alternativa, ya que al este de la carretera no es posible otro paso debido a las servidumbres del aeródromo. La traza actual se mejora respecto a la línea existente dado que se aleja del vertedero.

El tramo E no cruza el río Valira, mientras que el tramo D lo cruza, por lo que el paisaje se vería afectado por los accesos a la línea y la calle de seguridad de la misma.

El tramo G no cruza el río Valira, mientras que el tramo F discurre por el oeste del río. En el tramo G, aunque se propone cerca del área del quebrantahuesos, la posibilidad elegida permite alejarse de dicha zona en su zona más próxima unos 300 m y la baja altitud hace reducir el riesgo de colisión.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida y su corrección: Se resumen a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras de esos impactos propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental y su adenda y en su respuesta a las alegaciones efectuadas por las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

4.2.1 Calidad del aire: El paso de la maquinaria implica la generación de polvo y de partículas en suspensión. Asimismo, las actividades de construcción ocasionarán un incremento de los niveles sonoros de la zona. Estos efectos serán temporales y reversibles, sólo incidirán en el entorno inmediato de las obras y se minimizarán con medidas preventivas, como el riego en épocas de escasez de precipitaciones.

Durante la fase de explotación se genera el efecto corona de los conductores, que origina un ruido de baja frecuencia y pequeña intensidad en la proximidad inmediata de la línea. Se considera que las edificaciones cercanas están lo suficientemente alejadas para resultar afectadas.

En cuanto a la generación de campos electromagnéticos, éstos descienden rápidamente al aumentar la distancia a la línea. El estudio de impacto ambiental estima que debajo de los conductores la intensidad es de 1 a 3 kV/m para el campo eléctrico y de 1 a 6 μ T para el campo magnético, mientras que a 30 m de distancia es de 0,1 a 0,5 kV/m para el campo eléctrico y de 0,1 a 1,5 μ T para el campo magnético, mientras que los niveles de referencia establecidos por la Recomendación del Consejo relativa a la exposición del público a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz) (1999/519/CE), son

de 5 kV/m para el campo eléctrico y 100 μ T para el campo magnético. Según el estudio de impacto ambiental, con el trazado finalmente elegido las edificaciones más cercanas se encontrarían a más de 70 m de distancia, suficientemente alejadas para sentir estos efectos.

4.2.2 Suelo: La apertura de nuevos accesos puede provocar la alteración del terreno y el posterior paso de maquinaria pesada favorece la compactación del terreno. Aunque informa que en fase de anteproyecto no es posible la determinación de los accesos y los apoyos, que serán incluidos en el proyecto de ejecución, el promotor señala que se aprovecharán al máximo los caminos existentes y divide los tramos según su accesibilidad. Considera que hay una buena accesibilidad, a través de caminos existentes o campos de labor y prados, en los tramos de los vértices 1 a 3, del vértice 6 a 500 m después del vértice 8, de 500 m antes del vértice 18 al río Civís y de los vértices 19 a 20, por lo que sólo se tendrá que proceder a la recuperación de la zona de cultivo una vez finalizadas las obras. En los tramos de los vértices 3 a 6, de 500 m después del vértice 8 al vértice 14 y del vértice 20 al final, la accesibilidad es limitada o regular, siendo necesaria la apertura de cortos accesos hasta los puntos de instalación de los apoyos, que se inutilizarán posteriormente, salvo que sean necesarios para el mantenimiento de la línea. Por último, se consideran de accesibilidad difícil los tramos del vértice 14 al vértice 19 (excepto el tramo de 500 m antes del vértice 18 al río Civís, por la existencia de un camino), en donde se utilizarán medios de acceso no convencionales, como helicóptero o medios no mecánicos, para evitar grandes movimientos de tierras.

Durante la fase de construcción del proyecto, puede haber posibles vertidos accidentales de aceites, combustibles, etc. Para paliar este impacto, entre otras medidas, el promotor indica que se evitarán, cuando sea posible, los cambios de combustible y aceite o la reparación de maquinaria pesada en la zona, se dispondrá de una plataforma estanca para el lavado de hormigoneras y maquinaria, en lugar alejado de los cursos de agua, y se llevarán a vertedero los materiales de rechazo y residuos del hormigón al finalizar los trabajos.

4.2.3 Hidrología: Se estima que en los cursos de agua podrían producirse cambios mínimos en la calidad de las aguas, debidos a las obras de construcción de la línea y las obras adicionales que se lleven a cabo, así como la alteración puntual de la escorrentía superficial.

Con las medidas preventivas consistentes en el lavado de la maquinaria, su ubicación adecuada o la habilitación de pasos rústicos temporales sobre los cauces que deban cruzarse, se minimizan los riesgos de contaminación de las aguas.

En la adenda al estudio de impacto ambiental, el promotor hace una caracterización hidráulica de avenida y la inundabilidad asociada a los tramos de los principales cursos fluviales cruzados por la línea. A partir de este estudio, determina que los vértices 4, 6 y 21 se encuentran en zona inundable, por lo que es necesaria una reubicación puntual, para la que se excluye la zona delimitada por la inundación asociada a avenidas con período de retorno de 500 años. Los apoyos adicionales entre vértices, que todavía no están definidos, se ubicarán fuera del sistema hídrico (delimitado a partir de la inundación para un período de retorno de 100 años). Para ello, también podría ser necesaria la modificación de la ubicación del vértice 2, aunque éste no se ubique en zona inundable.

4.2.4 Biodiversidad: El trazado seleccionado no incide sobre espacios naturales protegidos, Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) o zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

Afecciones a la vegetación. La ejecución de la línea eléctrica proyectada va a inducir una pérdida de vegetación en las bases de los apoyos a construir y los accesos, junto con la tala derivada de la apertura de la calle de seguridad bajo la línea.

Se llevará a cabo una tala selectiva en el cruzamiento de la línea con las masas forestales, cumpliendo con lo establecido en el Real Decreto 3151/1968, de 28 de noviembre, el cual aprueba el Reglamento de Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión, y en el Decreto 268/1996, del 23 de julio, de la Generalitat de Cataluña, por el cual se establecen medidas de tala periódica y selectiva de vegetación en la zona de influencia

de la línea aérea para la prevención de incendios forestales y para la seguridad de las instalaciones. El área afectada es principalmente una zona cubierta por pinares entre los vértices 14 y 350 m después del vértice 17. El promotor indica que se delimitará la calle de seguridad con el fin de incidir estrictamente sobre la vegetación afectada, fomentando, a su vez, la presencia de vegetación compatible, que permita la contención de procesos erosivos. Asimismo, los restos de tala y poda serán retiradas con la mayor brevedad posible y en ningún caso se producirán las quemaduras de estos vegetales en la obra. De la misma manera, no se utilizarán herbicidas para el mantenimiento de la calle de seguridad y se llevará a cabo una revegetación de las zonas afectadas temporalmente y que no vayan a ser necesarias para el mantenimiento de la línea.

En la adenda al estudio de impacto ambiental, el promotor estima la afección a los hábitats de interés comunitario presentes en el área (ubicados fuera de la Red Natura 2000), suponiendo una anchura de la calle de seguridad de 35 m, aunque sin considerar las superficies de montaje de los apoyos ni los accesos a los mismos, a definir en el proyecto de ejecución, junto con las medidas preventivas y correctoras para la minimización de dichos impactos.

En relación con los hábitats de ribera presentes, el hábitat prioritario 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) se verá afectado principalmente en la zona del río Aravell (del vértice 3 al vértice 6). En este tramo el promotor hará un recrecimiento de los apoyos y su desplazamiento puntual hacia una cota topográfica mayor en la vertiente de la sierra de Santa Llúcia, para evitar la tala y/o poda de la vegetación, así como el tendido manual o por medios aéreos de los conductores, para evitar la apertura de un sendero de tendido. Este hábitat prioritario se encuentra también en una calidad muy buena en el cruce de la línea con el río Civís (entre el vértice 18 y 19), si bien se estima que existirá una altura suficiente para mantener la distancia de seguridad con los conductores, sin que sea necesaria ninguna actuación sobre la vegetación, aunque también se realizará el tendido manual o por medios aéreos en este punto, para evitar la apertura de un sendero de tendido. Por otro lado, la afección al hábitat 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* se produce por el cruce de la línea por encima del Segre, que implicará la tala de una franja de vegetación, en una zona ya degradada, de aproximadamente unos 35 m de anchura, estimándose una superficie de vuelo afectada de unas 0,20 ha.

A lo largo de toda la línea, y sobre todo en la mitad norte, más cercana a Andorra, se puede afectar al hábitat de interés comunitario 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*. La superficie de vuelo afectada se estima en una 17 ha, aunque, debido a la relativa baja altitud media de esta formación boscosa, en una parte significativa del trazado la distancia de seguridad con los conductores será suficientemente amplia como para no ser necesarias actuaciones de tala y poda, limitándose en muchos puntos a la zona estricta de ubicación de los apoyos. Esta conclusión es también válida, aún en mayor medida, para la afección a los hábitats herbáceos y de matorral 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) y 5110 Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas (*Berberidion* p.p.).

En relación a las posibles afecciones a especies protegidas, los tramos del proyecto en los que se pueden ver afectadas son: en el río Aravell (de los vértices 3 al 6), posible presencia de *Stellaria nemorum*; en Borda Cadena y los Rocs de la Mixela (de los vértices 8 al 11), posible presencia de *Dictamnus albus* y de *Ilex aquifolium*; en la Farga de Moles (de los vértices 18 al 20), matorrales de boj (*Buxus sempervirens*) con posible presencia de *Ilex aquifolium*; y, en general, todo cruzamiento con lindes de caminos, por la presencia de *Sideritis bubanii* (especie endémica). Se realizará una inspección botánica con marcaje de zonas de interés durante la apertura de calles de seguridad o de accesos. El promotor hace en la adenda al estudio de impacto ambiental, un análisis específico de la afección del proyecto a las poblaciones de *Sideritis bubanii*. Las poblaciones detectadas se encuentran únicamente en los márgenes de las carreteras de Sant Joan Fumat y de Argollell, por lo que es poco probable que la instalación de la línea pueda afectarlas. Como

medidas preventivas, el promotor llevará a cabo un seguimiento botánico de la zona afectada por las obras, incluyendo los accesos, durante los meses de junio a agosto. En caso de detectarse algún ejemplar se procederá al marcaje y protección efectiva de los individuos afectados. Sólo se asume el trasplante de los pies en caso estrictamente necesario, debido a los condicionantes vitales de la especie.

Afecciones a la fauna. La ejecución del proyecto puede producir molestias en los refugios de fauna cercanos a la zona de actuación, debido a los ruidos que se puedan generar durante la fase de obras y durante la fase de explotación se produce el riesgo de colisión de las aves con el cable de tierra, de menor grosor que los cables conductores y, por ello, menos visible para las aves.

Se destacan al norte de la actuación las áreas de roquedos de Sant Joan Fumat y la Farga de Moles, por la presencia de rapaces rupícolas como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el alimoche (*Neophron percnopterus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) o el águila real (*Aquila chrysaetos*), siendo un área crítica de reproducción del quebrantahuesos, incluida en el Plan de recuperación del quebrantahuesos de Cataluña. Asimismo, en la zona del vertedero de Urgellet se localiza uno de los dormideros más importantes de Cataluña de milano real (*Milvus milvus*).

Para paliar estos impactos, el trazado finalmente elegido se aleja más de 300 m del límite del área de reproducción del quebrantahuesos y más de 200 m de la zona de influencia del vertedero de Urgellet.

El promotor asume una parada de la obra desde enero hasta julio (ambos incluidos), entre los vértices 17 a 22, coincidiendo con el área mas próxima a la zona crítica del quebrantahuesos, la cual se alargará hasta finales de agosto en el caso de que se comprobara la nidificación en el área del alimoche (*Neophron percnopterus*). En la zona del vertedero de Urgellet no se precisa un calendario de actuación, ya que se considera que no se incidirá sobre el ciclo reproductor del mismo, pues las molestias no serán más acusadas que las producidas por trabajos agrícolas o del mismo vertedero. Además, con el fin de minimizar el impacto por colisión, el promotor establece que se instalarán elementos anticolidión (salvapájaros) en el cable de tierra en el tramo próximo al área crítica para el quebrantahuesos (tramo entre el vértice 15 hasta la frontera con Andorra). En la zona próxima al área crítica del quebrantahuesos (del vértice 17 al 22), se instalarán apoyos de menor altura de manera que no sobrepasen la rasante de altura máxima forestal, quedando la línea fuera del nivel de vuelo seleccionado, a priori, por la especie.

También se puede dar una alteración por las obras de los hábitats faunísticos, si bien ese cambio se considera mínimo. Con el fin de evitar afecciones sobre madrigueras o diversa fauna herpetológica, el promotor propone que se realice una inspección faunística con marcaje de las zonas de interés o, si se considera necesario, translocación de individuos a otros hábitats favorables. En el caso de localizar nidos en la vegetación que sea susceptible de tala, se paralizarán de forma inmediata las obras en esa zona y se señalará.

4.2.5 Patrimonio cultural: En la zona de estudio existen varios elementos pertenecientes al patrimonio arqueológico y arquitectónico. El estudio de impacto ambiental destaca el monasterio de Sant Serni de Tavèrnoles, declarado Bien Cultural de Interés Nacional, de Cataluña, que se encuentra a unos 250 m de la línea, que en ese tramo está proyectada por el mismo trazado de la línea antigua.

Para evitar que el movimiento de tierras o la apertura de nuevos accesos puedan provocar el afloramiento de elementos arqueológicos de interés, el promotor realizará un seguimiento de toda el área afectada por las obras por parte de un arqueólogo. Si se encontrara algún indicio de la presencia de yacimientos arqueológicos, se paralizarán las obras de forma inmediata y se avisará a la administración competente.

4.2.6 Bienes materiales: La instalación de la línea eléctrica proyectada conllevará nuevos condicionantes que deberán ser tenidos en cuenta en el planeamiento urbanístico de los municipios afectados. El promotor informa de que la línea forma parte de la red de transporte mallada peninsular, de competencia de la Administración General del Estado,

por lo que no resultaría de aplicación lo establecido en la normativa urbanística autonómica, en relación con la necesidad de tramitación de un plan especial urbanístico.

Según informa el promotor, el trazado de la línea respeta las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de La Seu d'Urgell.

El trazado de la línea eléctrica, en la zona de los ríos Castellbó y Aravell, podría interferir con alguna de las alternativas previstas para la futura variante de la CN-260 en La Seu d'Urgell. Esta variante está actualmente en procedimiento de evaluación de impacto ambiental, sin que se haya definido todavía el trazado definitivo, por lo que no es posible una coordinación entre ambos proyectos en esta fase del procedimiento. En todo caso, si para la elaboración del proyecto de ejecución ya estuviera definido el trazado de la variante de la carretera, el promotor se compromete a solicitar las correspondientes autorizaciones ante la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, adaptando el proyecto a la variante prevista.

La línea proyectada discurre por el monte de utilidad pública Emprius de Joan Fumat, en una longitud de 1055 m, de las que unos 900 m corresponden a pinares de pino silvestre. El efecto sobre la vegetación forestal del monte equivale a la pérdida de la misma en la calle de seguridad, ya comentado anteriormente. El promotor obtendrá el prescriptivo permiso por parte de la Generalitat de Cataluña, como administración titular del mismo.

4.3 Cuadro resumen de los principales impactos y las medidas propuestas por el promotor para corregir los mismos:

Elemento	Impactos significativos	Medidas preventivas y correctoras
Aire	Generación de polvo y ruidos durante las obras.	Buenas prácticas ambientales durante las obras.
Suelo	Ocupación del suelo, alteración de la morfología e incremento del riesgo de erosión.	Recuperación de la zona de cultivo afectada una vez finalizadas las obras, e inutilización de accesos, salvo que sean necesarios para el mantenimiento de la línea. Utilización de helicóptero o medios no mecánicos para el acceso a los puntos de instalación de los apoyos, en el tramo del vértice 14 al vértice 19, excepto el subtramo desde 500 m antes del vértice 18 al río Civís.
	Riesgo de contaminación.	Buenas prácticas en el uso de la maquinaria.
Hidrología	Alteración de la escorrentía superficial.	Reubicación de los vértices 2, 4, 6 y 21, para excluir la zona delimitada por la inundación asociada a avenidas con período de retorno de 500 años. Ubicación fuera del sistema hídrico de los apoyos adicionales entre vértices, todavía no definidos.
	Riesgo de contaminación.	Buenas prácticas en el uso de la maquinaria.
Biodiversidad	Afección a vegetación arbórea por tala derivada de apertura de calle de seguridad.	Delimitación de la calle de seguridad con el fin de incidir estrictamente sobre la vegetación afectada, y fomento de vegetación compatible, que permita la contención de procesos erosivos.
	Afección al hábitat 91E0* «Bosques aluviales de <i>Alnus glutinosa</i> y <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)», ubicado fuera de la Red Natura 2000.	Recrecimiento de los apoyos del vértice 3 al vértice 6, y su desplazamiento puntual hacia una cota topográfica mayor, para evitar la tala y/o poda de la vegetación. Tendido de los conductores de forma manual o por medios aéreos, para evitar la apertura de un sendero de tendido, del vértice 3 al vértice 6 y del vértice 18 al 19.
	Posible afección a la especie endémica <i>Sideritis bubanii</i> y otras especies vegetales protegidas.	Seguimiento botánico de la zona afectada por las obras, incluyendo los accesos, durante los meses de junio a agosto. Marcaje y protección efectiva de los individuos detectados.

Elemento	Impactos significativos	Medidas preventivas y correctoras
Biodiversidad	Afección a rapaces rupícolas (especialmente quebrantahuesos).	Elección del trazado para evitar áreas críticas. Parada de la obra desde enero hasta julio entre los vértices 17 y 22, y prolongación hasta finales de agosto en el caso de que se comprobara la nidificación en el área del alimoche. Instalación de elementos anticolidión en el cable de tierra entre el vértice 15 hasta la frontera con Andorra. Instalación de apoyos de menor altura del vértice 17 al 22.
	Otros impactos sobre la fauna.	Inspección faunística previa a las obras.
Patrimonio cultural	Posibilidad de afloramiento de elementos arqueológicos por el movimiento de tierras.	Seguimiento arqueológico de toda el área afectada por las obras.
Bienes materiales	Posible interferencia con la futura variante de la CN-260 en La Seu d'Urgell.	Solicitud de las correspondientes autorizaciones ante la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y, en su caso, adaptación del proyecto a la variante prevista.
	Afección al monte de utilidad pública Emprius de Joan Fumat.	Solicitud del permiso correspondiente ante la administración titular.

4.4 Seguimiento ambiental: El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental, con el objeto de establecer un sistema que permita el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, así como la cuantificación de impactos difícilmente cuantificables y la identificación de los no previstos en la fase del proyecto, y la posterior implantación de nuevas medidas. Dicho programa de vigilancia ambiental incluye los siguientes controles y seguimientos:

En la fase de construcción se contemplarán los siguientes controles: control sobre la empresa contratista, obtención de permisos previos a la construcción, control sobre los daños efectuados en los predios, control en el diseño de los caminos de acceso, control en el acopio de materiales, control en la excavación de las cimentaciones, control en el armado e izado de apoyos, control en la poda o corta de arbolado, protección de la vegetación, protección de la fauna y control del patrimonio.

En la fase de operación y mantenimiento, se hará un análisis de la incidencia del tendido sobre la avifauna y un control de la nidificación en apoyos.

Según el estudio de impacto ambiental, se realizará un informe con anterioridad a las obras que contendrá el programa de vigilancia ambiental durante la fase de construcción y se designarán los responsables de la ejecución del mismo. Los primeros tres meses de construcción se redactará otro informe que incluya los aspectos ambientales supervisados en la construcción e izado de los apoyos, tendido de los conductores y caminos de acceso, así como el control y seguimiento de las operaciones de talas y podas puntuales. Una vez finalizada la construcción, se redactará un último informe con las especificaciones técnicas para la operación y mantenimiento de las instalaciones y los aspectos ambientales supervisados en la construcción e izado de los apoyos, tendido de cables y construcción de accesos.

Durante la fase de operación y mantenimiento, se redactará un informe tras el primer año en funcionamiento, en el que se recogerán las revisiones y la eficacia de las medidas correctoras llevadas a cabo, así como la colocación de salvapájaros adicionales, en caso de considerarse necesario en función de los datos obtenidos tras las visitas de campo, con objeto de evaluar la colisión de aves con la instalación.

5. Condiciones al proyecto

5.1 El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento contempladas durante el proceso de evaluación de impacto ambiental (incluidas en el estudio de impacto ambiental y su adenda y en la respuesta del promotor a las alegaciones efectuadas en la fase de consultas e información pública), las cuales se resumen en el apartado 4 de esta declaración de impacto ambiental.

5.2 Se llevará a cabo el desmantelamiento de la actual línea a 110 kV entre Adrall y la subestación de Margineda, cuyas obras se realizarán con las mismas precauciones y condicionados ambientales adoptados para la construcción de la nueva instalación. El proyecto de desmantelamiento de la línea actual incluirá la revegetación y restauración de las zonas afectadas, y será informado previamente por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña. En la gestión de los materiales procedentes del desmantelamiento, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

5.3 Los informes que se realicen en cumplimiento del programa de vigilancia ambiental se pondrán a disposición de las administraciones públicas afectadas.

5.4 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 esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Línea eléctrica a 220 kv Adrall-Frontera de Andorra, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 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 texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 21 de mayo de 2012.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

