

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO**

**3901** *Resolución de 16 de febrero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Modificado de la construcción de plataforma línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Maçanet-Sils, Gerona.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el grupo 9, letra k, del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

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

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

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

La actuación consiste en la modificación del proyecto de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Maçanet-Sils, promovido por ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) del Ministerio de Fomento. El órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento.

El objetivo del proyecto es la modificación de la plataforma de la línea de alta velocidad (LAV) de referencia, ya que dicho terraplén podría provocar inundaciones en el núcleo urbano de Ruidarenes (inundación desde aguas abajo) e invalidaría cualquier opción de actuar sobre el sistema de drenaje natural para evitar las inundaciones asociadas a avenidas de baja recurrencia. Estas conclusiones se obtienen tras la elaboración del documento «Estudio de inundabilidad de Ruidarenes», elaborado por el Ayuntamiento de Ruidarenes en mayo de 2005.

En el estudio se verificó que la presencia del terraplén provoca, entre pk 702,500 y el 704,100 una sobreelevación de la lámina de agua de 0,90 metros para avenidas de 500 años de periodo de retorno y una desviación suplementaria de caudales (respecto a los que ya se darían actualmente) hacia la riera Santa Coloma, superior a los 200 m<sup>3</sup>/s, en el tramo de aguas arriba del terraplén de la LAV. Esta sobreelevación está muy por encima del límite establecido pro la Agencia Catalana del Agua para obras de nueva construcción, que es de 0,30 m.

La solución adoptada consiste en evitar la interceptación del trazado de la LAV con el cauce del río Esplet, proponiéndose un nuevo encauzamiento para evitar sobreelevaciones y así eliminar los riesgos de interceptar la llanura de inundación de la riera de Santa Coloma con la plataforma de la LAV. El nuevo encauzamiento tiene una longitud de 1.350 metros de sección variable y transcurre aproximadamente paralelo a la traza de la LAV por el lado noroeste. En la fase de explotación, el nuevo curso fluvial con el tiempo evolucionará a ecosistema natural, autosuficiente. El encauzamiento proyectado se divide en tres tramos:

El primero de ellos comprende desde su unión con el río Esplet hasta la estructura 703,48 MI. Su sección es trapezoidal con una base de 10,00 m, un altura mínima de 3,00 m, taludes con pendiente 2H:1V y motas laterales de aproximadamente 1,00 m de altura.

El segundo tramo comprende entre la estructura 703,48 MI y el Rec del Molí. Su sección es trapezoidal con una base de 10,00 m, un altura mínima de 1,50 m, taludes con pendiente 2H:1V y motas laterales de aproximadamente 1,00 m de altura.

El tercer tramo comprende entre el Rec del Molí y su desembocadura en la riera de Santa Coloma. Su sección es idéntica a la del tramo anterior, incrementada lateralmente con motas con pendiente 2H:1V hasta conferirle una anchura variable de la lámina de agua de 30,00 a 40,00 m para el canal de aguas extraordinarias.

Además, se proponen otras modificaciones en el proyecto:

Eliminar el viaducto del proyecto, diseñado inicialmente entorno al punto de confluencia entre el río Esplet y la riera de Santa Coloma y sustitución por una obra de drenaje de fauna (OD.702,57) y paso inferior para vehículos (PI.702,48), dando así servicio a la cantera de Costabella y continuidad al río d'Esplet petit.

Cambios en varias obras de drenaje proyectadas. Las soluciones adoptadas responden a las recomendaciones de la Agencia Catalana del Agua.

El tramo total afectado es de 5.660 metros de longitud y atraviesa los Términos Municipales de Maçanet de la Selva, Ruidarenes y Sils (todos pertenecientes a la provincia de Girona), resultando la alternativa modificada finalmente elegida con las siguientes características:

El trazado comienza en el pk 700,000 en las inmediaciones de la Font de las Closes y de la línea de ferrocarril Barcelona-Port Bou. Cruza posteriormente la Séquia de Sils mediante el viaducto del mismo nombre. Tras 200 m de terraplén se construye un viaducto para atravesar la carretera GI-555. Para evitar el Espacio de Interés Natural asociado al cerro de Puigsardina y a la riera de Santa Coloma, se desvía el trazado mediante una curva. Posteriormente, para salvar la confluencia de la riera de Santa Coloma y el río Esplet, se produce un desvío mediante el encauzamiento de 1.350 metros del río Esplet. Finalmente, para evitar su paso por Camparra, zona de gran interés faunístico, se proyecta otra curva en el trazado que termina, desde el pk 704,400 hasta el 705,660, con un tramo recto.

Respecto a las alternativas, en la DIA emitida ya se determinó la alternativa que mejor se adaptaba a la zona de estudio, evitando las zonas de mayor sensibilidad.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El proyecto se ubica en la provincia de Girona, en la comarca de La Selva. La orientación de la franja es de suroeste a noreste. Geológicamente se localiza en la Cordillera Costero Catalana.

La actuación se localiza dentro de la cuenca de la riera de Santa Coloma de Farners, afluente de la Tordera. El funcionamiento hidráulico del sistema de eje de drenajes naturales es deficiente dando lugar a pequeños humedales o estanques intermitentes (espacio declarado de interés natural «Estany de Sils»). Por otro lado, dichas características hidrológicas suponen un riesgo de inundación para la población de Ruidarenes.

La zona se encuentra afectada por el acuífero protegido de la riera de Santa Coloma (Decreto 328/1998, de 11 de octubre). En este lugar se localizará la zona de préstamos «Soliva».

En las inmediaciones del proyecto, al este de la actuación, aproximadamente a 1,5 km, se encuentra el LIC/ZEPA «Estany de Sils-Riera de Santa Coloma» (ES5120017), en el que se encuentran dos hábitats prioritarios, y que podría verse afectado. Además, el proyecto podría afectar a los Espacios de Interés Natural (EIN) «Turons de Maçanet», en el Puigsardina, «Estany de Sils» y «Riera de Santa Coloma».

Las áreas de más interés para la fauna son:

El cercano Estany de Sils, protegido según un Plan especial e incluido en la Red Natura 2000.

La riera de Santa Coloma y hábitats cercanos, así como la zona de la Camparra, dentro la zona inundable entre el río Esplet y riera de Santa Coloma, con presencia de algunas especies acuáticas, destacando algunas aves acuáticas, el barbo meridional (*Barbus meridionalis*) y el galápago europeo (*Emys orbicularis*).

Puigsardina, dentro del EIN de «Turons de Maçanet», que sirve de refugio a numerosas especies de la zona, por tratarse de un espacio arbolado en un entorno dominado por los espacios abiertos y los cultivos.

Los cursos fluviales del área actúan como corredores biológicos. En concreto, la riera de Santa Colomba cumple esta función, permitiendo la movilidad y desplazamiento de especies a través del río agua arriba y entre las zonas llanas de la Selva (en la que se ubica este proyecto) y la parte más montañosa de Santa Coloma.

Un corredor biológico, que incluye diversos canales, y que en este caso no es de carácter hidro-forestal pero tiene una gran importancia en la zona del proyecto es la zona de la Camparra y los Recs Vall Madrals. Esta área, conjuntamente con otras, está incluida como área de interés herpetológica. En esta zona se ha de garantizar la máxima permeabilidad para no perjudicar la dinámica poblacional de los reptiles. La construcción de la LAV podría actuar como importante barrera y en este sentido, se han hecho diversos estudios de manera que se garantice la conectividad ecológica de los distintos hábitats.

En el LIC/ZEPA «Estany de Sils-Riera de Santa Coloma» están inventariados las especies de reptiles *Emys orbicularis* (Galápago europeo) y *Mauremys leprosa* (Galápago leproso) y el mamífero *Lutra lutra* (Nutria), incluidas en los anexos II y IV de la Directiva 92/43 y catalogadas como especies protegidas por la normativa autonómica.

Existen diversas aves ligadas al hábitat fluvial, que se verán afectadas por el encauzamiento, además de especies de murciélagos y peces, como la Anguila (*Anguilla anguilla*), el Barbo de montaña (*Barbus meridionalis*) y la Madrilla (*Leuciscus cephalus*).

La modificación del proyecto de construcción de plataforma LAV, en el tramo Maçanet-Sils, conlleva un aumento de las emisiones sonoras debidas a la maquinaria que desarrolla las obras.

Se ha realizado una prospección arqueológica preventiva (marzo de 2008) comprobándose la inexistencia de restos arqueológicos, muebles y/o inmuebles que se pudieran ver afectados durante los procesos de construcción del encauzamiento. No se localiza ningún elemento patrimonial con la catalogación y protección de bienes culturales de interés nacional en la zona donde se realizarán las modificaciones. Tampoco se localizan yacimientos arqueológicos, elementos patrimoniales con la catalogación y protección de patrimonio arqueológico ni yacimientos paleontológicos. Se ha identificado una edificación relevante no catalogada: Can Sola.

### 3. Resumen del proceso de evaluación:

#### a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

El 25 de septiembre de 2001, la Secretaría General de Medio Ambiente, formula declaración de impacto ambiental (DIA) sobre el estudio informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, subtramo Llinars del Vallés-frontera francesa.

En mayo de 2005 el Ayuntamiento de Ruidarenes realiza un estudio de inundabilidad, donde se determina que la presencia del terraplén de la línea de alta velocidad podría provocar inundaciones en su núcleo urbano.

Esta modificación del proyecto supone una modificación significativa y tal y como aparece en el condicionado de la DIA cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o posteriores modificados de ésta durante la ejecución de la obra, de la alternativa objeto de la presente declaración, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada la Dirección General Calidad y Evaluación ambiental.

Con fecha 27 de septiembre de 2006 se presenta en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental del proyecto con las principales características de la solución prevista.

El 19 de febrero de 2007 se inicia la fase de consultas previas, remitiéndose posteriormente las respuestas al promotor para la elaboración del estudio de impacto ambiental.

En la siguiente tabla se recogen los organismos a los que se le realizaron las consultas y los que contestaron a las mismas:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Antigua Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . . .	X
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya . . . . .	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat de Catalunya . . . . .	-
Dirección General de Medio Natural de la Generalitat de Catalunya . . . . .	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya . . . . .	X
Diputación Provincial de Girona . . . . .	-
Delegación del Gobierno en Cataluña . . . . .	-
Subdelegación de Gobierno en Girona . . . . .	-
Departamento de Ciencias Ambientales. Facultad de Ciencias . . . . .	-
ADENC . . . . .	-
Agencia Catalana del Agua . . . . .	X
A.D.E.N.A. . . . .	-
Ecologistas en Acción . . . . .	-
Ecologistas en Acción en Cataluña . . . . .	-
Greenpeace . . . . .	-
S.E.O. . . . .	-
Ayuntamiento de Riudarenes . . . . .	-
Fundación CIDOB . . . . .	-
Departamento de Biología. Sección Botánica . . . . .	-

A continuación se reflejan los principales aspectos de los informes recibidos de los organismos consultados en esta fase:

Desde la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat se considera más adecuada la solución del viaducto del río Esplet tal y como estaba previsto. Se realizan sugerencias respecto a las obras de drenaje y su adaptación como pasos de anfibios y reptiles. Además se indica que para minimizar las afecciones sobre el acuífero clasificado de Santa Coloma se incorporen al proyecto las prescripciones establecidas por la Agencia Catalana del Agua.

Desde la antigua Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente se coincide con el anterior organismo en que el viaducto es necesario para garantizar la conectividad. Por otra parte propone adecuar una vía de salida para los vehículos pesados procedentes de la cantera. Por último sugiere que el proyecto sea sometido al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental por las repercusiones significativas que pudiera haber sobre la biodiversidad.

Desde la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña se informa favorablemente del proyecto.

Desde la Agencia Catalana del Agua se ratifica en su informe emitido en septiembre de 2006. Se sugieren algunos cambios respecto a las secciones del segundo y tercer tramo del encauzamiento.

Con fecha 28 de mayo de 2007 se remiten a ADIF las consideraciones planteadas por los distintos organismos, con el fin de que dicho organismo realice las modificaciones necesarias al proyecto.

ADIF, con fecha 11 de julio de 2007, remite un informe en el que da respuesta a lo planteado por la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat, la antigua Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña y la Agencia Catalana del Agua. En este informe se justifica la sustitución del viaducto del río Esplet por un paso inferior y un paso de fauna segregados, ante el impacto del paso de

camiones de la cantera y la permeabilidad para la fauna bajo el mismo viaducto. Además da respuesta a las distintas observaciones planteadas por los organismos citados.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remite dicho informe tanto a la antigua Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente como a la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat con el fin de que se pronuncien ante la información adicional aportada por ADIF.

Ambos organismos insisten en las conclusiones aportadas en sus informes iniciales.

Con fecha 28 de diciembre de 2007 se comunica tanto al promotor como al sustantivo la decisión de someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto.

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

El estudio de impacto ambiental junto con el proyecto informativo se someten a información pública, con publicación en el BOE núm. 173, de 18 de julio de 2008. Paralelamente se da traslado a los distintos organismos y entidades consultados en la fase de consultas.

Finalizado el periodo de información pública se reciben las alegaciones de los siguientes organismos: Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat, Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, la Agencia Catalana del Agua y Departamento de Medio Ambiente y Territorio de la Diputación de Girona.

Desde la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat se indica que la modificación propuesta garantiza la conectividad y permeabilidad faunística entre ambos lados de la infraestructura siempre y cuando se ejecuten las medidas indicadas, tanto en el estudio de impacto ambiental, como en el informe presentado por este organismo. La conectividad se mantiene ya que la sustitución del viaducto por los dos marcos propuestos queda compensada por el aumento de luz de los otros viaductos y obras de drenaje, y con el incremento de medidas correctoras.

Desde la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino se centra en cuestiones relativas a la posible fragmentación de los hábitats y efecto barrera que supondrán la construcción del LAV. Sin embargo, no se hace ninguna referencia concreta a la sustitución del viaducto por un paso inferior y un paso de fauna segregados.

Los aspectos más relevantes, desde un punto de vista ambiental, recogidos por los cuatro organismos que han emitido informe en el periodo de información pública son los siguientes:

i) Dado que la futura LAV discurre por el EIN asociado al Cerro de la Puigsardina, se deberán tener en cuenta las consideraciones que se realicen desde la Dirección General de Medio Natural.

ii) Se han detectado carencias relativas a las afecciones al espacio de la Red Natura 2000 «Estany de Sils-Riera de Santa Coloma», así como a los PEIN «Turons de Maçanet» y «Estany de Sils».

iii) Se indica la necesidad de hacer un estudio específico sobre las especies de reptiles *Emys orbicularis* (Galápago europeo) y *Mauremys leprosa* (Galápago leproso) y el mamífero *Lutra lutra* (Nutria), incluidas en los anexos II y IV de la Directiva 92/43 y catalogadas como especies protegidas por la normativa autonómica, especies inventariadas en el LIC/ZEPA «Estany de Sils-Riera de Santa Coloma». También se deberá estudiar la presencia de la Tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) y del Aguilucho cenizo, requerimiento contemplado en la DIA.

iv) Se deberán estudiar las afecciones sobre las aves ligadas al medio fluvial, así como otras especies de murciélagos y peces presentes.

v) No se ha tenido en cuenta el hecho de poder encontrar nidos y refugios de fauna durante las obras. Tampoco se ha considerado la mortandad de avifauna por colisiones o electrocuciones con los trenes, con la catenaria y con las línea eléctrica asociadas.

vi) Se deberá de prever un plan de prevención de incendios y un plan de actuación en caso de producirse, tanto durante la realización de las obras como durante el funcionamiento de la LAV, ya que según se desprende del estudio de impacto ambiental se trata de un área con una frecuencia de incendios bastante alta, con combustibilidad media y con especies moderadamente inflamables.

vii) Se deberá evitar la conexión entre acuíferos y la contaminación del agua subterránea (las obras se encuentran incluidas en la zona de influencia del acuífero clasificado en la riera de Santa Coloma).

viii) Se informa favorablemente de las obras de drenaje propuestas y demás actuaciones proyectadas. Se sugiere que las obras de drenaje adaptadas al paso de anfibios y reptiles tengan un diámetro mínimo de 1,80 metros.

ix) Se deberá favorecer el uso de técnicas de bioingeniería en la excavación del encauzamiento. Además, se recomienda el uso de especies autóctonas propias de ribera de la masa de agua de referencia más próxima al ámbito de actuación, con representatividad de especies por los diferentes estratos que conforman la ribera, en función de la accesibilidad de agua y la adaptación a la dinámica fluvial.

x) Se deberá recuperar paisajísticamente diversas zonas que no se han contemplado en el estudio de impacto ambiental.

xi) Se deberá mejorar el cauce del actual río Esplet entre el pk 702,6 a 702,85 (al lado del Puigsardina).

Algunas de las cuestiones planteadas, como el estudio específico sobre algunas especies (*Emys orbicularis*, *Mauremys leprosa*, *Lutra lutra*, *Testudo hermanni*), estudio de la avifauna, estudio de refugios de fauna durante las obras... ya habían sido contempladas por el promotor en la Integración Ambiental del Proyecto de Construcción de la Plataforma Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa; tramo: Maçanet-Sils.

El resto de observaciones planteadas han sido asumidas por el promotor.

#### 4. Integración de la evaluación.

##### a. Calidad y adecuación del estudio de impacto.

La propuesta de alternativas se estructura en base a los elementos principales de la modificación, y por tanto:

Riesgo de inundación al núcleo de Ruidarenes.

Localización del préstamo.

Estructuras.

Características básicas constructivas.

Una vez definidos estos elementos clave, hay elementos en su formulación que son consecuencia de la alternativa escogida, y por lo tanto, no generan alternativas, al menos desde un punto de vista estratégico:

Encauzamiento del río Esplet.

Préstamo «Soliva».

Modificación de estructuras.

Desmante camino acceso pila 1 viaducto Sèquia de Sils.

La alternativa «0», de no actuación, implicaría mantener el proyecto vigente original, por lo que se mantiene el problema del riesgo de inundabilidad para el núcleo de Ruidarenes. También implicaría mantener el cruce en 4 puntos del actual río Esplet, dando lugar a problemas de conectividad ecológica.

Respecto a los impactos significativos de la alternativa elegida, se destacan:

Geomorfología y Suelo. Préstamos y vertederos. Se prevén impactos directos asociados a los trabajos de explotación y restauración del préstamo «Soliva», a las obras del nuevo encauzamiento del río Esplet, al desmante del camino del estribo 1 del viaducto de la Sèquia de Sils, y en menor medida al cambio de terraplén de la carretera de Ruidarenes, dando lugar a un aumento del riesgo de inestabilidad de vertientes generado

por las excavaciones y los rellenos, tanto en la propia obra, como en las zonas de préstamos y vertederos.

También existen impactos indirectos que afectan a la estabilidad de vertientes y están relacionados con procesos de erosión hídrica, distinguiéndose:

Erosión de carácter superficial, que con el tiempo puede llegar a ser concentrada.

Inestabilidad de los márgenes de los ríos y torrentes por la modificación de las características morfológicas del lecho fluvial o del régimen hidrológico de sus cuencas.

Edafología. La cubierta general está compuesta por bosque mediterráneo. En todo el ámbito el suelo es relativamente profundo. La profundidad del suelo y la distribución continua que tiene, favorece la recuperación, en el caso de realizar un decapado previo a cualquier ocupación.

El impacto se produce por la destrucción directa del suelo por las excavaciones, tanto el préstamo «Soliva» (ocupación de 9,1 ha) como en el encauzamiento del río Esplet (la ocupación de nuevo cauce es de 50.352,09 m<sup>2</sup>). En el nuevo encauzamiento del río Esplet, los taludes que se formarán serán los de los nuevos márgenes del cauce, con una geometría máxima 2H:1V y una altura de 3 m, valorándose unas pérdidas mínimas que se puede corregir mediante la protección con espigón y restauración de los mimos.

La circulación de maquinaria en las instalaciones auxiliares y los accesos dará lugar a la compactación del suelo.

La pérdida del suelo por erosión hídrica se podrá producir tanto durante la construcción, como durante la explotación.

Atmósfera. Calidad del aire e impacto acústico. Se espera una cierta alteración de la calidad del aire como consecuencia de las acciones generadoras de polvo durante la fase de ejecución. Dada su proximidad al núcleo de Ruidarenes, estas emisiones, junto con las acústicas, tendrán cierta relevancia.

Se prevé que los valores de partículas totales en suspensión estén por debajo de los valores legislados. El encauzamiento del río Esplet, en cierta medida, se excava en una zona húmeda con un nivel freático muy superficial, por lo que la generación de polvo se prevé muy reducido, aunque el préstamo «Soliva» se sitúa en un ambiente más seco que el nuevo encauzamiento.

Respecto al ruido en el préstamo «Soliva», como consecuencia de la fase extractiva se alcanzarán valores de 90 dB.

Hidrología subterránea. El ámbito de estudio presenta interés por el acuífero protegido de la Riera de Santa Coloma y las excavaciones prevista se estima que lleguen a la zona saturada, por lo que el impacto es cierto, aunque no se prevé una afección del flujo subterráneo.

En el caso del encauzamiento, se evita que las aguas del río Esplet circulen próximas a la zona industrial, por lo que el impacto es positivo, ya que se evitará la posible inundación de esa zona y se mejorará las condiciones de drenaje.

Si las excavaciones llegaran a la zona saturada se podría producir una contaminación directa de los acuíferos.

Respecto a la contaminación por recarga, los vertidos superficiales pueden, dadas las condiciones climáticas de la zona, las características de los suelos, y la permeabilidad de la base geológica, alcanzar la formación acuífera.

Hidrología superficial. El encauzamiento del río Esplet solucionará las afecciones derivadas de la construcción de la plataforma, que supone una barrera importante para el drenaje y ha motivado en buena parte la modificación del proyecto. También se evitará la contaminación por las aguas potencialmente contaminadas con hidrocarburos generadas en la plataforma de la LAV en funcionamiento.

La construcción del nuevo encauzamiento supone un impacto severo, aunque se trata de una obra que va a mejorar el funcionamiento hidráulica de toda la zona, tal y como ha avalado la Agencia Catalana del Agua. Sólo se prevé un consumo de recursos hídricos para el préstamo de «Soliva», dado que estará en explotación un tiempo posterior al de las obras de la plataforma. Este consumo se deberá al riego de los caminos de acceso para

evitar la contaminación por polvo, y para la instalación temporal de balsas de limpieza de camiones a la entrada de la explotación.

Vegetación y fauna. El impacto causado por la tala y desbroce se considera severo. Igualmente se considera la afección a los hábitats de interés comunitario dada la importancia de estos hábitats y su carecer prioritario.

Respecto al efecto barrera, se han previsto las estructuras necesarias para mejorar la permeabilidad de la zona.

En cuanto a las afecciones a la Tortuga mediterránea, al Aguilucho cenizo y a la avifauna ligada al medio fluvial, desde el inicio de las obras el promotor realizó un inventario de individuos y un estudio del ecosistema para la determinación de la existencia de las citadas especies o su potencial existencia o aparición durante la ejecución de las obras.

En la Integración ambiental del Proyecto de Construcción de Plataforma Línea de alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo Maçanet-Sils, se justifica que no se tienen constancia de la existencia de Tortuga mediterránea y ni asentamientos de Aguilucho cenizo en la zona de afección. Únicamente se dan condiciones para la posible existencia de la Tortuga mediterránea junto al Puig Sardina en el EIN «Turons de Maçanet» y esto se tuvo en cuenta al diseñar la traza obligando a discurrir entre la elevación del Puig Sardina y la riera de Santa Coloma, en su parte más degradada, junto a una cantera en explotación, no afectando al hábitat más propicio para el desarrollo de la Tortuga mediterránea.

Por otro lado, se ha realizado un estudio de los corredores, incluido en Proyecto de Construcción de Plataforma Línea de alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo Maçanet-Sils.

Respecto a las aves ligadas al medio fluvial, se ha realizado un inventario de las diferentes especies y el modo en el que se presentan en el medio, incorporado en el estudio de impacto ambiental. Se han identificado especies migratorias en el entorno, distribuyéndose estas preferentemente, en espacios protegidos y menos antropizados. Por otro lado no se localizan especies endémicas o de extraordinaria sensibilidad, por lo que las aves existentes podrían ocupar entornos cercanos durante las obras para luego retomar el entorno fácilmente una vez finalicen las obras.

Además, en la Integración ambiental del Proyecto de Construcción de Plataforma Línea de alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo Maçanet-Sils, se realizó un estudio de presencia de nidos de especies protegidas en el entorno de la traza siendo negativo el resultado del mismo.

Espacios naturales protegidos. No se va a producir un impacto diferenciado entre el proyecto original y la modificación del proyecto, ya que no afectan nuevos espacios naturales protegidos que no se viesen afectados por el proyecto de la plataforma ya aprobado.

Respecto al encauzamiento del río Esplet el impacto es positivo ya que esta nueva canalización permitirá la recuperación y mejora de espacios fluviales a medio plazo. El actual río Esplet es un cauce artificial con márgenes de elevada pendiente y vegetación de ribera de baja calidad. La restauración de los nuevos márgenes y de parte del río Esplet implica una recuperación significativa de las condiciones óptimas para la colonización de fauna asociada a estos ambientes especialmente la herpetofauna y anfibios, ya que se transforma en un hábitat que con los años permitirá recuperar unos de los ecosistemas más alterados de esta zona, como es la aliseda, la saucedada, y la vegetación de ribera.

Socioeconomía. En cumplimiento con la condición 8 de la DIA y con objeto de mantener la permeabilidad transversal del territorio previa a la actuación, deben reponerse todas las vías y servicios que resulten afectados (líneas eléctricas, líneas telefónicas y un tramo del oleoducto Pallejá-Girona).

En nuevo encauzamiento (1.350 metros de longitud y más de 50.000 m<sup>2</sup> de ocupación) supone una afección a bienes y medio de vida importantes, ya que el desarrollo de actividades forestales está muy arraigado en la cultura de la comarca.



b. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Impactos coincidentes con la alternativa original.	El proyecto constructivo incluirá el desarrollo de las restantes medidas previstas en la Declaración de Impacto Ambiental del estudio informativo (Boletín Oficial del Estado de 26 de septiembre de 2001).

*Geomorfología y Suelo. Préstamos y vertederos*

Aumento del riesgo de inestabilidad de vertientes generado por la explotación.	Restauración del préstamo «Soliva» mediante el relleno de los frentes de explotación con tierras procedente del rechazo de la obra. Se prevén frenes de pendiente 2H:1V. Restauración del nuevo cauce y curso fluvial (río Esplet). Se prevén taludes dependiente 2H:1V.
Generación de riesgo de inestabilidad de taludes por efecto de la erosión hídrica.	Se establecerán disipadores de energía agua debajo de la OD, se definirán protecciones de escollera, etc. Revegetación.

*Edafología*

Destrucción directa del suelo.	Decapado de las tierras vegetales en todo el ámbito de la excavación. Realización de acopios temporales de no más de 2 m.
Pérdida suelo por erosión hídrica.	Revegetación, taludes.
Contaminación suelo.	Plan de control de combustible y lubricantes. Plan de gestión de residuos.

*Atmósfera. Calidad del aire e impacto acústico*

Aumento sólidos en suspensión.	Riegos periódicos, pantallas, etc. Revegetación por fases.
Ruido por movimiento de maquinaria.	Limitar horarios de trabajo en las obras, de 8 a 22 horas. Mantenimiento maquinaria estricto, itinerarios adecuados.

*Hidrología subterránea*

Contaminación directa.	Retención de sedimentos en balsas de decantación o mediante barreras de sedimentos. Dimensionamiento de la pendiente de las obras de drenaje suficiente.
Contaminación indirecta.	Capa geotextil de 300g/m <sup>2</sup> como filtro anticontaminante.

*Hidrología superficial*

Contaminación por sólidos en suspensión y otros vertidos.	Retención de sedimentos en balsas de decantación o mediante barreras de sedimentos y dimensionamiento de la pendiente de las obras de drenaje suficiente.
---	---

*Vegetación y fauna*

Riesgo de incendios.	Se definirán franjas de seguridad y protección, se definirán los modelos de plantación en base a la inflamabilidad de las especies. Plan estival de prevención de incendios
Pérdida biomasa vegetal. Afección habitats prioritarios.	Restauración de toda la explotación: márgenes del encauzamiento (se restaurará como hábitat de ribera), préstamos y vertederos, desmontes y terraplenes generados pro las obras, pasos de fauna. Recuperación de formas húmedas alargadas para evitar la afección al actual cauce del río Esplet.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Alteración fauna por aumento de ruido.	Se evitará la ocupación de los terrenos en los meses más sensibles. Se iniciarán las obras entre julio y octubre.
Efecto barrera.	La conectividad ecológica se garantizará gracia a: viaducto sobre Séquia de Sils, viaducto sobre carretera Gi-555, paso inferior de vehículos y obra de drenaje de paso de fauna (río Esplet), encauzamiento río Esplet. Obras de drenaje restaurados como pasos de fauna (según los criterios de la DIA), adaptados a las necesidades de los distintos animales presentes, quedando de referencia para el grupo de grandes vertebrados como el jabalí. Pasos de fauna para anfibio y reptiles. Importante para garantizar al conectividad de galápago europeo. El único paso para anfibios (0,80 m de diámetro) contemplado inicialmente ha pasado a ser 8 pasos, con diámetro entre 2,00 y 1,50 m (este mínimos es por restricciones de cota de plataforma).

*Espacios naturales protegidos*

Afección a hábitats y especies.	Se contemplan las medidas previstas para la vegetación y la fauna. Se incluirán las medias establecidas en la Integración ambiental del Proyecto de Construcción de Plataforma Línea de alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo Maçanet-Sils.
---------------------------------	--

*Socioeconomía*

Afección a bienes y medio de vida.	Mecanismos compensación socioeconómica.
------------------------------------	---

*Patrimonio cultural*

Seguimiento arqueológico sobre los movimientos de tierras. Se incorporará al proyecto de construcción de la obra un programa de actuación, compatible con el plan de obras, que considere las iniciativas a adaptar en el caso de aparición de algún yacimiento arqueológico o paleontológico no inventariado ni localizado en las prospecciones.

El promotor deberá indicar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado la fecha del BOE en el que se publica la presente DIA.

Además se seguirán las medidas descritas en el estudio de impacto ambiental de los siguientes planes ambientales:

- Planificación de la obra: viabilidad y accesos.
- Plan Gestión de tierras.
- Plan de control de la erosión.
- Plan de control atmosférico.
- Plan de gestión de residuos.
- Plan de combustibles y lubricantes.
- Plan instalaciones auxiliares.
- Plan prevención de incendios.
- Plan de señalización.

La revegetación y/o restauración general de los espacios generados tiene como fin, además de la restauración del paisaje de las zonas afectadas y los taludes generados por la construcción del nuevo encauzamiento:

A corto plazo, la disminución de la erosión de los taludes generados y la mejora en el futuro de la estabilidad.

- Favorecer la restauración de la cubierta vegetal.
- Restablecer hábitats para la fauna.

Se utilizarán especies autóctonas de la zona y no se utilizarán especies pirófitas. Se contemplan 6 modelos de plantación según la zona: margen externo del nuevo cauce, margen interno del nuevo cauce, zona inundable del encauzamiento del río Esplet, préstamos y vertederos, desmontes y terraplenes y pasos de fauna.

#### 5. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

Se incluye un plan de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que se superan los impactos previstos o si son insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La vigilancia ambiental contempla tanto la fase de construcción como de explotación.

Se redactará un libro de obra ambiental en el que se recogerán tanto las incidencias ambientales como el seguimiento de las medidas aplicadas.

Además, se realizarán informes periódicos:

Informe inicial.

Informes mensuales durante la realización de la obra:

Sobre desafectación a las zonas excluidas.

Sobre condiciones generales de la obra.

Sobre protección y conservación de los suelos y de la vegetación.

Sobre las medidas de protección de los acuíferos.

Sobre las medidas de protección de la fauna.

Sobre las medidas de prospección arqueológica y medidas de protección.

Sobre las recuperaciones ambiental e integración paisajística de la obra.

Informes semestrales durante los tres años siguientes al acta de redacción de la obra sobre la eficacia de las medidas de protección a la fauna.

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración paisajística de la obra y la defensa contra la erosión.

Informes especiales ante cualquier situación especial que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental: lluvias torrenciales, accidentes...

Informe final.

Con carácter complementario, el contratista de las obras elaborará y entregará al promotor, antes del comienzo de las mismas un manual de buenas prácticas ambientales.

Conclusión:

En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto modificación del proyecto de construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Maçanet-Sils concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa descrita y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 16 de febrero de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

