

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 2101** *Resolución de 3 de febrero de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se convalida la de 15 de noviembre de 2013, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Actuaciones para la implantación del ancho estándar en el subtramo Castellbisbal-Martorell del Corredor Mediterráneo.*

El 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), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Actuaciones para la implantación del ancho estándar en el subtramo Castellbisbal-Martorell del Corredor Mediterráneo, se encuentra encuadrado en el apartado 9, del grupo k, del referido Anexo II, por lo que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural tramitó el procedimiento de evaluación ambiental del citado proyecto.

Como conclusión del mismo, se formuló la Resolución de fecha 15 de noviembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental del citado proyecto («BOE» de 29 de noviembre de 2013), en la que se concluye que no es previsible que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no es necesario someterlo al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Con posterioridad a la publicación de la Resolución se detectó, que no se había tenido en cuenta el informe emitido durante la fase de consultas por el Ayuntamiento de Castellbisbal. En la citada respuesta se indica que pueden producirse algunos impactos significativos (sobre la evacuación de las aguas pluviales y las residuales, impacto sonoro y de vibraciones sobre la población de las urbanizaciones Costa blanca y Colonia de Carne), por lo que el citado informe concluye que el proyecto debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, prevé en su artículo 67 que la Administración podrá convalidar los actos anulables, subsanando los vicios de que adolezcan.

Por ello, con fecha 11 de diciembre de 2013, se solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles, organismo promotor del proyecto, respuesta a los aspectos planteados en el informe del Ayuntamiento de Castellbisbal. Con fecha 18 de diciembre de 2013 la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural un documento denominado Actuaciones complementarias para la implantación del ancho estándar en el subtramo Castellbisbal-Martorell del Corredor Mediterráneo. Análisis de actuaciones, en el que se realiza un análisis y evaluación de los impactos mencionados y se proponen actuaciones y medidas preventivas y correctoras para la corrección y minimización de los citados impactos.

Por todo lo anterior, y a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, esta Secretaría de Estado resuelve:

Primero.

Convalidar la Resolución de 15 de noviembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la Evaluación de impacto ambiental del proyecto Actuaciones para la implantación del ancho estándar en el subtramo Castellbisbal-Martorell del Corredor Mediterráneo.

Segundo.

La Resolución convalidada, una vez subsanada constará del siguiente contenido:

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es compatibilizar los tráficos de transporte ferroviario de mercancías que existen en la actualidad, que utilizan ancho ibérico, con los que se incorporen progresivamente de ancho estándar europeo y en la progresiva incorporación de los principales corredores y nodos vertebradores dentro de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). El proyecto se encuentra en el corredor mediterráneo y es uno de los que se pretenden potenciar puesto que se ha definido como prioritario en la citada red TEN-T.

Las actuaciones proyectadas son las mínimas imprescindibles para la consecución de la funcionalidad ferroviaria necesaria, y se llevan a cabo en su práctica totalidad en los actuales límites de Dominio Público Ferroviario.

Para poder implantar el ancho estándar europeo, se necesita realizar las siguientes actuaciones:

La implantación de ancho mixto en los ramales norte y sur de acceso a la factoría Seat en Martorell, desdoblando parte de los ramales actualmente existentes. Este desdoblamiento originará pequeñas ocupaciones que exceden mínimamente los actuales límites ferroviarios de su dominio público.

La recuperación del túnel de vía única en Castellbisbal para acceder a la factoría Seat, en la actualidad fuera de servicio, para lo que es necesaria la recuperación de este túnel, la reconstrucción de la plataforma ferroviaria actualmente desmantelada y la construcción de un pequeño ramal de conexión con la vía actual.

La actuación se ubica al suroeste de la localidad de Martorell, dentro de los límites de su término municipal, en la provincia de Barcelona, Comunidad Autónoma de Cataluña.

El promotor del proyecto es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y el órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 30 de abril de 2013, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la documentación ambiental del proyecto con objeto de determinar la necesidad de someterlo a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 11 de junio de 2013 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural consultó a los siguientes organismos y administraciones:

Consultados	Respuesta
Subdirección General de Biodiversidad de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	-
ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) de la Dirección General de Explotación de la Infraestructura	-
Agencia Catalana del Agua del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña	X
Dirección General de Carreteras del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña	-
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento	-
Subdelegación del Gobierno en Barcelona	-
Diputación Provincial de Barcelona	X
Ayuntamiento Castellbisbal (Barcelona)	X
Ayuntamiento de Martorell (Barcelona)	X
Ecologistas en Acción de Cataluña. Centre Civic Can Basté	-

De las respuestas recibidas cabe destacar lo siguiente:

La Diputación de Barcelona señala que previo al inicio de las obras se obtendrá la preceptiva autorización de las obras previstas, que tendrá que contemplar entre otras: el proyecto de la modificación de la estructura en el p.k. 1+130 de la carretera BV-2433; las actuaciones de adecuación de la estructura superior de la carretera C-243ant de acuerdo con las prescripciones de la Instrucción 28/2009 sobre elementos de contención de vehículos y criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas; actuaciones de protección, ya sea frente a caídas o de reducción de sonido, si procede, de las instalaciones que la Diputación de Barcelona dispone en la zona indicada.

El Ayuntamiento de Martorell considera que el proyecto debería prever los impactos derivados del posible incremento de ruido en fase de ejecución y explotación, y en concreto sobre las viviendas y equipamientos públicos situados en la calle Gelida y en el camino de la Torrasa. Estos impactos pueden ser evitados incorporando en la zona de afección elementos de atenuación acústica, siendo también adecuados para garantizar las medidas de seguridad necesarias que impidan el acceso a las vías del tren desde el entorno urbano próximo.

La Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña indica que el proyecto no afecta de forma directa a ningún espacio de Red Natura 2000. Hace observaciones en cuanto a las medidas preventivas y correctoras que debería incluir el proyecto de construcción, que se deberán desarrollar y presupuestar en referencia al paisaje, la conectividad de infraestructuras, la contaminación atmosférica, lumínica y acústica, y también hace observaciones a las medidas que se incluyen en el documento ambiental.

Entre otras medidas contempladas por la Dirección General, se encuentra la protección lumínica, puesto que el espacio donde se ubica el proyecto afecta a áreas de protección lumínica alta (E3) y moderada (E2), de acuerdo con el mapa contra la contaminación luminosa en Cataluña, por lo que en la fase de construcción se deberá tener en cuenta la eficacia de las lámparas en cada área y las distintas tonalidades de las mismas.

La Agencia Catalana del Agua del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña indica que no hay afecciones directas sobre espacios fluviales en el ámbito del proyecto. Señala que en la zona de la recuperación del túnel de vía única de Castellbisbal, las actuaciones que se desarrollan, no presentan afecciones ambientales significativas, aunque es importante determinar el tipo de vegetación existente en las bocas del túnel, así como en las conexiones con el trazado actual. Señala las dos masas de agua superficial y los dos cursos de agua localizados en el entorno del proyecto.

Además, indica la existencia de cuatro masas de agua subterránea y que el ámbito de actuación del proyecto no presenta ningún acuífero protegido. Indica que las zonas húmedas quedan fuera del ámbito de influencia de las actuaciones. En las conclusiones señala que se deberán tener en cuenta como referencia las «Recomendaciones para los estudios de inundabilidad del ámbito local» (GT1) y las Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial (GT4). En relación a las afecciones sobre la calidad de las aguas, se deberán establecer medidas preventivas para interceptar los vertidos de aceites, carburantes, grasas, etc durante la fase de obras, y durante la fase de explotación se deberán tener en cuenta los posibles efectos de los vertidos accidentales para establecer medidas de retención que minimicen los efectos de la escorrentía sobre la red de drenaje natural. En relación a la afección de la zona húmeda Can Albareda y en la proximidad al PEIN río Llobregat se deberían minimizar las afecciones sobre el hábitat, el paisaje y la permeabilidad local de la fauna y la flora.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña señala que la afección del proyecto a elementos del patrimonio cultural, una vez consultados los inventarios de patrimonio arqueológico y arquitectónico, es nula, por lo que valora el impacto como compatible. Propone que como medida general de atenuación al patrimonio histórico no conocido, que pudiera aparecer como consecuencia de la realización de las infraestructuras, se llevará a cabo un seguimiento arqueológico integral de la totalidad de las obras que impliquen remoción del terreno, sea esta remoción de la naturaleza que sea.

El Ayuntamiento de Castellbisbal, tras hacer unas consideraciones sobre el encuadre del proyecto en la legislación de evaluación ambiental estatal y autonómica, indica que no es previsible que se produzcan afecciones directas ni indirectas sobre la Red Natura 2000. Considera que la recuperación del túnel de vía única que pasa por debajo de Costa Blanca y la Colonia de Carne puede tener, en su entrada oeste, un impacto respecto a la evacuación de aguas pluviales y las todavía no definitivamente conectadas aguas residuales. Asimismo, en la citada entrada oeste se producirá un impacto sonoro y de vibraciones sobre la población de las dos urbanizaciones mencionadas. Por todo ello, considera que hay que someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En relación con este informe del ayuntamiento de Castellbisbal, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, órgano ambiental competente, solicitó informe complementario al promotor del proyecto, la Dirección General de Ferrocarriles, sobre su valoración de los impactos descritos en el informe del ayuntamiento y, en su caso, las medidas complementarias propuestas para corregir o minimizar estos impactos.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 20 de diciembre de 2013, un documento de medidas complementarias del proyecto. En él se realiza un análisis de los impactos mencionados en el informe municipal y se proponen medidas complementarias. Estas consisten, en síntesis, en lo siguiente:

Drenaje longitudinal: disposición de cunetas de plataforma y de guarda en coronación de taludes de desmonte, conectadas éstas con las primeras, además de las correspondientes bajantes de talud, para el tramo entre los pp.kk. 74+061 al 74+630, dividido en tres subtramos para el análisis.

Drenaje transversal: aprovechamiento de la obra de drenaje existente en el p.k. 74+415, ampliándose si su capacidad fuese insuficiente.

Reposición y dimensionamiento de los servicios de saneamiento y abastecimiento de agua afectados por el proyecto.

Efecto barrera sobre la urbanización Costablanca y la colonia del Carne: en la zona en estudio, entre los pp.kk. 74+450 y 74+510, se propone una pasarela peatonal sobre las vías del ferrocarril, con una longitud horizontal de 30 m y anchura de 2,5 m. Se describen las características y dimensiones de los accesos en ambas márgenes.

Ruido: se realiza un estudio de ruido y del mismo se deduce que en 11 edificaciones de carácter residencial y una de tipo industrial se superan los límites establecidos en la

normativa. Como medidas correctoras se proponen pantallas acústicas metálicas, dos en la margen izquierda (de 108 y 126 m de longitud) y tres en la margen derecha (de 74, 164 y 66 m de longitud), cuya altura varía entre 3 y 6,5 m.

Vibraciones: se realiza un estudio y se deduce que ningún edificio se verá afectado en el tramo estudiado, no superándose los límites autorizados en la legislación, por lo que no son precisas medidas correctoras.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.^a del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto: Las actuaciones proyectadas son las mínimas imprescindibles para la consecución de la funcionalidad ferroviaria necesaria, y se desarrollan en su práctica totalidad en los actuales límites de Dominio Público Ferroviario. Según se indica en el documento ambiental, se considera que no existen soluciones alternativas que cumpliendo los objetivos funcionales definidos, sean compatibles con las infraestructuras y elementos ferroviarios ya existentes. Las actuaciones que se van a llevar a cabo son:

La implantación de ancho mixto en los ramales de acceso a la factoría Seat-Martorell: Se desdoblaron los ramales norte y sur actualmente existentes, en unas longitudes de 100 y 135 m respectivamente, excediendo mínimamente de los ramales ferroviarios en el primero de ellos. El movimiento de tierras asociado es prácticamente nulo.

Recuperación del túnel de vía única de Castellbisbal: Tiene una longitud de 815 m y un trazado en planta recto, una pendiente ascendiente máxima del 8%. Tras su boca oeste situada en el p.k. 1+830, el trazado continúa discurriendo sobre la plataforma de vía única existente mediante una curva de 485 m de radio que finaliza en una curva de radio 1000 m con la que pasa bajo las vías de FGC, un antiguo camino ya abandonado y la carretera C-234c aprovechando íntegramente las estructuras existentes. Una vez superado el paso superior de la citada carretera en el p.k. 2+200, el trazado se desvía de la traza de la anterior vía única.

En la parte final y con objeto de evitar la ejecución de un nuevo paso inferior bajo la Autovía A2 se exceden los límites de la plataforma de vía única preexistente en una longitud aproximada de 115 m y en un área ya actualmente cercada por diversas infraestructuras de transporte.

Ubicación del proyecto: El proyecto se ubica en la provincia de Barcelona, en el término municipal de Martorell al suroeste de esta localidad. No está situado en ningún lugar perteneciente a la Red Natura 2000.

Características del potencial impacto: El proyecto no afecta significativamente a elementos de interés ambiental como la vegetación, fauna, flora, paisaje, espacios naturales, hidrología subterránea, patrimonio cultural, vías pecuarias. En el documento de medidas complementarias realizado por el promotor se analizan los efectos del ruido y las vibraciones, las afecciones sobre la hidrología superficial y el efecto barrera sobre la población de las urbanizaciones colindantes. Se detecta afección a 11 edificaciones residenciales y una de carácter industrial en las que se sobrepasan los límites máximos establecidos en la normativa. Con las medidas correctoras propuestas (pantallas acústicas en 5 tramos) se cumple con los límites marcados. También se produce una pérdida de permeabilidad transversal por la puesta en servicio del ferrocarril, por lo que se propone una pasarela peatonal sobre el ferrocarril para comunicar las urbanizaciones de ambos márgenes. En la fase de obras se prevén las afecciones normales en este tipo de obras: aumento de la contaminación atmosférica y sonora, molestias para la población por sus efectos sobre la movilidad y por la circulación de maquinaria de obra y camiones, etc.

Como medidas preventivas y correctoras hay que destacar:

Diseño adecuado del drenaje longitudinal y transversal, pantallas acústicas, pasarela peatonal sobre el ferrocarril. A estas medidas ya se ha hecho referencia anteriormente.

En la actuación de implantación de ancho mixto el volumen de desmonte es de 2.793,2 m³ y el de terraplén de 173,1 m³. En la recuperación del túnel de Castellbisbal el desmonte es de 34.132,7 m³ y el terraplén de 1.411,9 m³. Para las tierras sobrantes el promotor deberá localizar vertederos autorizados. En el caso de la necesidad de utilizar materiales para la ejecución de las obras, estos procederán de canteras autorizadas.

El promotor deberá tener en cuenta las recomendaciones realizadas en el informe de la Agencia Catalana del Agua, entre otras en lo referente a la calidad del agua prestando especial atención a la proximidad del PEIN del río Llobregat y a la zona húmeda Can Albareda. También se deberán establecer, en la fase de obras, medidas de protección lumínica, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento del Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña.

El promotor deberá tener en cuenta en la realización del proyecto las medidas recogidas por los diferentes organismos en el trámite de consultas previas, así como las medidas preventivas y correctoras recogidas en el documento ambiental y en el documento de actuaciones complementarias, así como la forma de realizar el seguimiento que garantice su cumplimiento. El documento de Actuaciones complementarias –remitido por la Dirección general de Ferrocarril con posterioridad a la realización de las consultas– forma parte a todos los efectos de la documentación del expediente del proyecto y deberá ser integrado en las fases posteriores de redacción del proyecto de construcción, ejecución de las obras y explotación.

En consecuencia, de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Actuaciones para la implantación del ancho estandar en el subtramo Castellbisbal-Martorell del Corredor Mediterráneo, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Tercero.

La convalidación producirá efectos desde la fecha de la presente resolución.

Cuarto.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Quinto.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciasse expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 3 de febrero de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

IMPLANTACIÓN DEL ANCHO ESTÁNDAR EN EL SUBTRAMO CASTELLBISBAL – MARTORELL DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

