

Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 25 de mayo de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

12108 *RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la decisión de no sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto Construcción de obra de paso y acondicionamiento de cauces en la Morera (Badajoz).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su Anexo III.

El proyecto construcción de obra de paso y acondicionamiento de cauces en la Morera (Badajoz) no se encuentra incluida en ninguno de los Anexos del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, pero se desarrolla en lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, por lo que sólo deberá someterse a una evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental tras un análisis caso por caso, si se aprecia que el proyecto puede causar un perjuicio a la integridad de dichos lugares.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El ámbito geográfico del proyecto de construcción está ubicado al sur de Badajoz, en la margen izquierda del Guadiana sobre el arroyo Entrín a su paso por el Término Municipal de La Morera. Por su localización en las zonas bajas de las laderas, se facilita la inundación del núcleo urbano que está en el recorrido natural de evacuación de las aguas de lluvia.

El promotor y órgano sustantivo es la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

2. *Tramitación y consultas.*—La consulta previa al órgano ambiental competente de Red Natura 2000 en la Junta de Extremadura se produjo con fecha 15/01/07, habiendo sido remitida por el promotor dicha respuesta vía fax con fecha 18/04/07. En la misma, la Dirección General de Medio Ambiente informa que las actuaciones proyectadas no suponen afección a zonas especialmente sensibles designadas con arreglo a lo dispuesto por las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE.

El promotor también trasladó a esta Dirección General la declaración de autoridad responsable de supervisar los lugares de Red Natura 2000 emitida por la Dirección General de Biodiversidad, con fecha 13/12/06, en la que se declara que no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas en la red Natura 2000, por lo que no considera necesario efectuar una evaluación adecuada conforme al artículo 6.3.

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 a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto:

Se trata del acondicionamiento del canal de evacuación mediante la limpieza mecanizada del cauce a lo largo de 1.720 m de longitud total, con una anchura de entre 1,4-3 m y una profundidad de 0,7-1 m. El material extraído se extenderá en ambas márgenes del cauce en los tramos en los que sea posible y resto será retirado a vertedero autorizado. Por otro lado se construirá un paso de dimensiones: 9,2*4 m, con 8 marcos prefabricados de hormigón armado de 2 m de luz interior, 1,5 m de altura interior y 2 m de longitud, con paredes de 15 cm de espesor.

Los residuos solo se producirán durante la fase de construcción y serán básicamente el polvo del tránsito de la maquinaria, y posibles vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos que se acopiarán y serán trasladados a vertedero.

Previo a la construcción del paso se demolerá y retirará a vertedero el badén existente, generándose 67.94 m³ de residuos. De la limpieza mecani-

zada de los 1.720 m de canal, se extraerán 2.047,5 m³, de los cuales 345 m³ serán transportados a vertedero y el resto se extenderá a ambos lados del mismo.

No se prevé su acumulación con otros proyectos.

Ubicación del proyecto:

Los terrenos donde se va a actuar son de Dominio Público Hidráulico. Los terrenos ocupados por el canal de derivación, antiguo canal de evacuación, ocupa fincas particulares.

El tramo objeto de la actuación carece de vegetación de ribera, habiendo herbáceas anuales. En el punto de desembocadura del canal en el arroyo destaca la presencia de *Ulmus minor* y *Ficus carica*. Las zonas que atraviesa el canal están cubiertas por matorrales, olivos e higueras.

Los primeros 720 m del canal de derivación que se va a acondicionar se encuentran incluidos en el LIC «Sierra de María Andrés» ES4310066. Este espacio destaca por la presencia de hábitat de vegetación casmófitica calcícola, pero ninguno de éstos se encuentra representado en la zona de actuación.

Características del potencial impacto:

El Término Municipal de la Morera (Badajoz) cuenta con 766 habitantes (dato de Enero 2006). El impacto previsto no tiene carácter transfronterizo.

El impacto producido sobre el aire en la fase de construcción será de intensidad baja, puntual, inmediato, con grados de persistencia e irreversibilidad mínimos. No se prevé ningún efecto durante la fase de explotación, salvo el producido por el tránsito de vehículos por los caminos existentes.

El impacto sobre el suelo será de intensidad baja y puntual, producido por el tránsito de la maquinaria y posible contaminación por vertidos. Será de carácter temporal y reversible.

Sobre el paisaje el impacto será el producido por la presencia de maquinaria, que será de intensidad baja, inmediato y reversible una vez finalizadas las obras.

La alteración que se podrá producir sobre el régimen hídrico derivada de la limpieza del canal tendrá efectos de baja intensidad, inmediato y de extensión baja. Durante la fase de funcionamiento la construcción del paso de agua tendrá carácter permanente e irreversible.

Los efectos sobre la flora tendrán una intensidad media, puntuales y de manifestación inmediata, aunque de carácter temporal y reversible a medio plazo.

Los efectos sobre la fauna serán producidos por la asimilación de los posibles contaminantes y el efecto barrera durante la fase de construcción y caracterizados por ser de intensidad baja, puntuales y reversibles.

Durante la fase de construcción el proyecto producirá un impacto positivo por la creación de mano de obra de la zona, y en la fase de funcionamiento será también positivo por evitar los problemas de inundaciones que sufre dicha población.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 24 de mayo de 2007, no se observa que el proyecto, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

Madrid, 25 de mayo de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

12109 *RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Sants-Sagrera (Barcelona).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 7 del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental mediante oficio de fecha 25 de junio de 2003, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

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

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

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

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

La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Cataluña, en el término municipal de Barcelona y se desarrolla dentro del núcleo urbano.

El túnel de conexión Sants-La Sagrera, de 5,8 kilómetros de longitud, forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Su trazado de desarrolla íntegramente en el término de Barcelona y se corresponde con la alternativa propuesta en el Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del trazado en el tramo Sants-La Sagrera, redactado en abril de 2006. Dicho túnel se inicia en la Estación de Sants y discurre por la calle Provenza, hasta la avenida Diagonal (PK 2+700). Seguirá un breve tramo por ésta, para pasar posteriormente por la calle Mallorca (PK 3+000), hasta llegar al ámbito de la futura estación de La Sagrera.

En el primer tramo de 400 metros, comprendido entre la Estación de Sants y la calle Rocafort y el tramo final, entre las calles Navas de Tolosa y la Estación de la Sagrera (tramo aproximado de 374 metros), la obra se realiza entre pantallas. El resto del túnel se ejecuta con tuneladora.

El trazado proyectado discurre en su totalidad bajo viales del ensanche, eliminando la necesidad de construir tramos bajo edificios, tal y como se preveía en las alternativas de los Estudios Informativos anteriores.

El perfil longitudinal del trazado del túnel se compone de los siguientes tramos, con diferentes perfiles:

1.º tramo: Rasante del túnel en descenso. Salida de la playa de vías de la Estación de Sants; en la calle Nicaragua (profundidad: 9,80 m.) hasta la calle Comte Borrell (profundidad: 28,89 m.).

2.º tramo: rasante del túnel en ascenso, en paralelo a la cota del vial desde la calle Comte Borrell hasta la calle de Enric Granados (profundidad aprox.: 28,89 m.).

3.º tramo: Rasante del túnel horizontal desde la calle de Enric Granados hasta prácticamente el límite de parcela de La Pedrera (profundidad aprox.: 29,00 m.), para posibilitar la construcción de una futura estación.

4.º tramo: Rasante del túnel en descenso, en paralelo a la cota del vial desde el punto anterior hasta la calle de la Muntanya (junto a la avenida Meridiana; profundidad aprox.: 32,56 m.)

5.º tramo: Rasante del túnel en ascenso, desde el punto anterior hasta la calle de Espronceda (profundidad aprox.: 12,17 m.).

Todas las circulaciones de alta velocidad en la ciudad de Barcelona efectuarán parada en las estaciones de Sants y La Sagrera, habiéndose definido un esquema de servicios cruzados que permitirá que todos los trenes atiendan ambas instalaciones, y así proporcionar a todos los usuarios un acceso alternativo a estos dos grandes centros intermodales, lo que favorecerá una gran accesibilidad a la nueva línea de alta velocidad desde toda la ciudad de Barcelona.

Se ha previsto la colocación de vía doble en placa sobre plano único mediante bloques elásticos extraíbles montados sobre losas de hormigón. Las características de la vía son:

Longitud aproximada de 5,8 Km.
Ancho de vía: 1,435 m.
Distancia entre ejes de vía: 4 m.
Carril de 60 Kg/m tipo UIC.
Velocidad de referencia: 180 Km/h.

Han sido proyectadas seis secciones distintas para el trazado del túnel de conexión.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

Hidrogeología.—El trazado de la Línea de Alta Velocidad se dispone paralelo a las isopiezas del llano de Barcelona. Desde la calle Conde Borrell hasta la altura de Rambla Catalunya, el nivel freático se mantiene alrededor de la cota 15 m.s.n.m. A partir de ahí, el nivel asciende hasta los 20 m.s.n.m., a la altura de la calle Bruc. En ese punto se inicia un des-

censo del nivel, que aunque con algunos picos puntuales, se extiende hasta el final del trazado, donde la lámina de agua se sitúa alrededor de 4 m.s.n.m. Según estos datos, prácticamente la totalidad de la excavación del túnel se realizará en terreno saturado, por debajo del nivel freático.

Patrimonio Cultural.—Respecto al patrimonio cultural y etnográfico, existen elementos en el ámbito de la actuación que podrían verse afectados por el desarrollo del proyecto, así como yacimientos arqueológicos, varios refugios catalogados de la Guerra Civil, y una serie de edificaciones singulares, clasificadas como Patrimonio Arquitectónico, entre las que destacan el templo de la Sagrada Familia y la Casa Milá-La Pedrera, clasificadas ambas como Bien Cultural de Interés Nacional y la Torre del Fang.

3. *Resumen del proceso de evaluación*

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Antecedentes.—Con fecha 30 de agosto de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó el Estudio Informativo de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Aeropuerto de Barcelona-Hospitalet-C/Mallorca (Barcelona)». Dicho Estudio Informativo fue sometido a información pública, publicándose en el «B.O.E.» número 228, de 22 de septiembre de 2000, enviándose el expediente de información pública con fecha 16 de mayo de 2002. Dentro de esta actuación se incluía la conexión entre las estaciones de Sants y La Sagrera, mediante un túnel urbano a lo largo de la calle Mallorca. Con fecha 30 de octubre de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles solicitó la segregación de dicho tramo, iniciándose su tramitación como expediente independiente.

Como consecuencia de las alegaciones recibidas en la fase de información pública y de las conversaciones con otras administraciones, entre ellas el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Cataluña, se estudiaron otras alternativas que evitaran el paso junto al templo de la Sagrada Familia, plasmándose una posible solución en el «Proyecto Básico de Plataforma y Estudio de Impacto Ambiental del túnel de la calle Mallorca. Tramo Sants-La Sagrera» (2003). En este proyecto se planteaba una variante de la alternativa 1 del citado Estudio Informativo, discutiendo su trazado por la calle de Valencia, entre la avenida Diagonal y la calle de Los Castillejos. En base al nuevo proyecto se realizó un segundo trámite de información pública, redactándose el Informe de Alegaciones en junio de 2004.

Posteriormente, en abril de 2006, como consecuencia del debate ciudadano originado por las soluciones contempladas hasta de fecha, se estudió una nueva solución, redactada en el «Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del trazado en el tramo Sants-La Sagrera (Barcelona). Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa». Este Estudio Informativo Complementario, desarrolla una alternativa de trazado que, partiendo de la estación de Sants, discurre por la calle Provenza, hasta la avenida Diagonal, desde la que se encamina a la calle Mallorca, hasta llegar a La Sagrera. No incluye estaciones intermedias, aunque entre la calle de Balmes y el paseo de Gracia se define una rasante horizontal compatible con una estación que se decidiera construir en un futuro.

b) Entrada de la documentación inicial.—La tramitación del expediente correspondiente al proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Túnel de la calle Mallorca (Barcelona)» comenzó el 12 de febrero de 2003, con la entrada de la Memoria-resumen del Estudio Informativo.

c) Consultas previas.—Relación de consultados y de contestaciones.—Con fecha de 13 de febrero de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas.

En la tabla adjunta se han recogido los tres organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe en relación con la Memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Catalunya.	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.	X
Ayuntamiento de Barcelona.	X

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

Hidrogeología.—Análisis de las posibles alteraciones del nivel freático. Establecimiento de medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental adecuado, tal y como indican la Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya, así como el Ayuntamiento de Barcelona.

Paisaje.—Se producirá una transformación, principalmente durante la fase de obras, en el paisaje urbano. Medidas apropiadas para minimizar esta afección. Aspecto indicado por el Ayuntamiento de Barcelona.

Movimiento de tierras.—Posible contaminación de suelos y emisiones atmosféricas. Análisis y justificación referente a la ubicación de las zonas capaces de acoger los excedentes de tierras, según exponen la Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya, así como el Ayuntamiento de Barcelona.

Patrimonio histórico y cultural.—Posible afección sobre distintos elementos patrimoniales, destacando el templo de la Sagrada Familia, en el ámbito de la actuación, aspecto señalado por la Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya, así como el Ayuntamiento de Barcelona.

Medio socioeconómico.—La infraestructura proyectada deberá garantizar la permeabilidad del territorio y la accesibilidad. Se adoptarán las medidas necesarias para evitar el incremento de la contaminación acústica, para la reposición de los servicios afectados, etc., tal y como exponen la Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya, así como el Ayuntamiento de Barcelona.

d) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 30 de junio de 2003, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. El documento remitido señalaba la necesidad de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental; así como la necesidad de estudiar en profundidad las potenciales afecciones de las tierras sobrantes del proceso de excavación del túnel y su ubicación precisa, la realización de un estudio hidrogeológico de detalle y las potenciales afecciones al Patrimonio Cultural; así como las medidas preventivas y correctoras necesarias para solventar esos potenciales impactos.

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

a) Información pública. Resultados.—Con fecha 10 de mayo de 2006, se inició el trámite de información pública del citado Estudio Informativo Complementario, mediante su publicación en el «B.O.E.» número 111. Asimismo fue publicado en el «Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona» número 113, con fecha 12 de mayo de 2006, y en el «Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña» número 4632, con fecha 12 de mayo de 2006.

Durante el proceso de información pública del «Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del trazado en el tramo Sants-La Sagrera (Barcelona). Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa» se presentaron un total de 1159 alegaciones de las que 4 corresponden a Organismos Oficiales, 3 a asociaciones políticas, 115 a asociaciones privadas y 37 a particulares. El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Alternativa seleccionada.—Las alegaciones de particulares y asociaciones privadas proceden, en su mayoría, de vecinos afectados por el proyecto de construcción del túnel de la Línea de Alta Velocidad, ya que su trazado discurre por el centro de la ciudad, próximo a numerosas fincas particulares.

Se prevén, por parte de los interesados, afecciones debido a la inestabilidad del terreno, cota del nivel freático, así como múltiples molestias producidas por las obras.

Se solicita que se tomen las medidas oportunas para evitar el riesgo de inestabilidad y posible hundimiento de las fincas pertenecientes al ámbito de este trazado, ya que muchas de ellas poseen más de 80 años de antigüedad. La situación en algunos tramos se ve agravada por la escasa profundidad en la que va a transcurrir el túnel en algunos puntos de su trazado, en algunos casos a tres metros de profundidad.

Para ello el Ayuntamiento de Barcelona propone trabajos a realizar para evaluar las posibles afecciones sobre los edificios próximos al túnel. Principalmente son estudios individualizados de cada edificio, a través de archivos y reconocimiento de campo, estudios tensionales y deformacionales, plan de auscultación de detalle, siendo especialmente exhaustivo en los cruces con las líneas de metro y tramo próximo a la Sagrada Familia.

Por otra parte, el Grupo Municipal de Convérgencia i Unió y diversas asociaciones vecinales, exigen información directa a los vecinos afectados. Hasta la fecha, dicha información ha sido insuficiente, lo cual ha generado desconfianza por parte de la población.

Para solventar la multitud de problemas previstos, la Plataforma «L'Ave per Litoral» aboga por el cambio de la alternativa de trazado, apoyando que el AVE transcurra por el litoral, al ser un trazado más eficaz, económico y seguro. El Grupo Municipal de Convérgencia i Unió y otros alegantes, apuestan por la alternativa del corredor del Vallés.

Medio Socioeconómico.—El proyecto deberá garantizar la calidad óptima de vida de los vecinos de la zona afectada por las obras proyectadas. Para ello, en la ejecución del proyecto, se deberán evitar ruidos, vibraciones, barreras peatonales y otras afecciones negativas sobre la población. Asimismo, debe asegurarse la pronta reposición de los servicios afectados. Para ello, el Ayuntamiento de Barcelona indica la metodología a seguir para llevar a cabo la ejecución de la reposición de servicios.

Patrimonio Cultural.—La Sagrada Familia constituye un Bien Patrimonio de la Humanidad, según la declaración de la UNESCO de 2005. Se alega que la alternativa seleccionada no garantiza la suficiente protección para este edificio singular, ya que pese al estudio teórico, no pueden preverse todos los riesgos existentes durante la construcción del túnel junto al Templo. Se ha de prestar atención a los daños irreparables en el monumento, deslizamientos del terreno y posibles incidencias en la explotación futura del túnel.

El Grupo Municipal del Partido Popular de Ayuntamiento de Barcelona destaca la falta de un estudio hidrogeológico en el que se analice la incidencia sobre el nivel freático de la disposición de los pilotes, ya que pueden generarse movimientos del terreno en uno de sus lados.

La Junta Constructora del Templo de la Sagrada Familia señala que el coste del muro de protección frente a la Sagrada familia, estimado en 5.000.000 euros según la EIC, desequilibra cualquier comparación económica con otras posibles alternativas, que además evitarían los riesgos sobre el templo.

La alternativa afecta a otros edificios de elevada riqueza arquitectónica tales como la Torre del Fang, La Pedrera y otros edificios modernistas.

Estudio Informativo Complementario.—El Grupo Municipal del Partido Popular de Ayuntamiento de Barcelona destaca que el EIC presentado no cumple las vigentes «Normas de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Barcelona, ya que no hay constancia de haber realizado un proceso participativo tal y como establecen las normas. Igualmente, falta la memoria participativa que se prescribe para este tipo de proyectos y no hay constancia de diversas instituciones, entidades, asociaciones y particulares que debieran haber participado en el proyecto.

Asimismo, se destaca que el EIC no cumple con la normativa vigente al no proponer más alternativas que la presentada.

Como respuesta a las alegaciones recibidas, el promotor señala:

Alternativa seleccionada.—Tras el análisis de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública del Estudio Informativo Complementario, el promotor concluye mantener el trazado propuesto en su totalidad. Igualmente, se conserva la ubicación de las salidas de emergencia, pozos de ventilación, pozos de bombeo, pozo principal de instalaciones y pozos de extracción e introducción de la tuneladora.

El promotor destaca que la alternativa seleccionada se ha propuesto tras diversos estudios llevados a cabo. El nuevo trazado transcurre en su totalidad bajo viales del Eixample, eliminando la necesidad de construir tramos bajo edificios, tal y como se preveía en las alternativas de los Estudios Informativos anteriores.

Las modificaciones puntuales de trazado que se analizan en Estudio Informativo Complementario corresponden en su totalidad al trayecto comprendido entre Sants y La Sagrera, conforme al Convenio alcanzado por el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona, con fecha 12 de junio de 2002, para establecer una solución de consenso mediante la cual, la línea de alta velocidad llegaría a la estación de Sants y continuaría luego por su trazado subterráneo hasta alcanzar la Estación de La Sagrera.

Medio Socioeconómico.—El promotor indica que se incorporarán en el Proyecto de Construcción los desvíos de tráfico necesarios, contando con la aprobación de la Comisión de Obras y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona.

Se mantendrá la coordinación con el Departamento de Proyectos Urbanos para las afecciones al espacio urbano.

La accesibilidad a los edificios y movilidad en el entorno de la obra se asegurarán siguiendo las indicaciones del Ayuntamiento de Barcelona y tras realizar los oportunos contactos con la Unidad de Movilidad.

Por otra parte, y para conseguir una mejor información y participación ciudadana, está en funcionamiento una Comisión de Seguimiento de las obras de la LAV en Barcelona, formada por el Consorcio Alta Velocidad Barcelona y la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona, que

mantiene reuniones periódicas y siempre que haya algún suceso significativo. Igualmente, coordinadas por el Ayuntamiento de Barcelona, se mantienen reuniones del Consorcio con vecinos en las sedes de cada uno de los Distritos atravesados por la LAV: Sants-Montjuic, Eixample, Sant Martí y San Andreu. Además, indica la existencia de un Punto de Información y Atención al Ciudadano (PIAC) en la Estación de Sants, que ya está en funcionamiento.

Patrimonio Cultural.—Ante las afecciones previstas sobre la Sagrada Familia, en la Documentación Ambiental presentada se destaca que la solución propuesta en el tramo de túnel que transcurre junto a la Sagrada Familia tiene antecedentes directos, como por ejemplo la construcción del metro de Viena al lado de la catedral de la ciudad, en la que emplearon un método similar.

No obstante, ante la singularidad arquitectónica del edificio, se entiende que no son suficientes la comparación con otras obras, por lo que se realizó un estudio de los distintos métodos de protección, eligiéndose como la opción más idónea la constituida por la ejecución de una pantalla permeable de pilotes de protección, con carácter previo al paso de la tuneladora, a fin de asegurar la protección de este bien cultural. Para ello adjunta documentación técnica en el Estudio Informativo que avala la eficacia de la medida para la protección del templo de la Sagrada Familia.

b) Consultas adicionales sobre el estudio de impacto ambiental.—Una vez analizado el proyecto, su estudio de impacto ambiental y los resultados de la información pública del mismo, se consideró desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que aún existían algunos aspectos que necesitaban ser clarificados.

Por ello, con fecha 9 de enero de 2007, se solicitaron informes adicionales a distintos organismos.

En concreto, la cuestión sobre la que se solicitó informe, así como el organismo de la Generalitat de Catalunya al que se dirigió la solicitud fueron:

A la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad y a la Dirección General de Patrimonio Cultural:

Por las posibles afecciones que el proyecto pudiera suponer sobre el patrimonio cultural a su paso por el área urbana de Barcelona, especialmente sobre La Sagrada Familia u otros edificios, monumentos, etc., considerados de especial relevancia histórica y artística.

Medidas preventivas o correctoras que eviten o minimicen las afecciones detectadas.

A la Dirección General de Calidad Ambiental:

Por las posibles afecciones que se pudieran producir como consecuencia del ruido y vibraciones producidos durante las fases de obra y funcionamiento del proyecto, especialmente referidas a la población y a los edificios e infraestructuras próximos al trazado previsto.

Localización de vertederos propuestos en el estudio de impacto ambiental y sus posibles efectos sobre las aguas subterráneas.

Medidas preventivas o correctoras que eviten o minimicen las afecciones detectadas.

A la Agencia Catalana del Agua:

Por las posibles variaciones del nivel freático causadas por los cambios en el uso del suelo y del agua que el proyecto pueda suponer.

Por la posible intrusión a los acuíferos localizados en el área urbana de Barcelona por la presencia de contaminantes (tanto puntuales como difusos), producidos a consecuencia del proyecto o asociados a sus instalaciones auxiliares (vertederos, etc.).

Medidas preventivas o correctoras que eviten o minimicen las afecciones detectadas.

Con fecha 13 de febrero de 2007 tiene entrada en el Ministerio un informe de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad, que incluye informes de la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Agencia Catalana del Agua, que da respuesta a la solicitud formulada.

Este informe, que se traslada a la Dirección General de Ferrocarriles con fecha 1 de marzo de 2007, es favorable a la ejecución del proyecto si se cumplen las recomendaciones que en el mismo se contemplan.

Con posterioridad tiene entrada el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural, que, con fecha 17 de abril de 2007, también se traslada al promotor para que se manifieste. En el mismo se concluye favorablemente al proyecto siempre que se realicen una serie de actuaciones complementarias.

Las recomendaciones y actuaciones complementarias indicadas en los citados informes se recogen en el punto 5.—Condiciones al proyecto.

Como respuesta a todas estas consideraciones, con fecha 11 de mayo de 2007, el promotor remite un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental aceptando expresamente todas las propuestas

contenidas en los escritos de los organismos consultados, indicando que serán convenientemente recogidas en el proyecto constructivo que desarrollará este tramo del AVE.

Únicamente exceptúa de esta aceptación la condición de la limitación de los trabajos en superficie entre las 8 y las 20 horas para los trabajos de remodelación de la losa de la Estación de Sants, debido a que el tráfico ferroviario diurno imposibilita su ejecución por la proximidad de las vías en ejecución. También exceptúa para ese tramo horario las labores de transporte de material excavado a vertedero, dada la falta de espacio para acopios de material cerca de la traza.

4. Integración de la evaluación

4.1 Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor.—El contenido del estudio de impacto ambiental correspondiente al Estudio Informativo presentado cumple con lo establecido en la legislación vigente.

4.2 Análisis ambiental para selección de alternativas.—El Estudio Informativo compara las siguientes alternativas:

Alternativa	Documento
Calle Mallorca	Estudio Informativo del Proyecto de Alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Aeropuerto de Barcelona-Hospitalet-Calle Mallorca (2000).
Calle Provença	Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del trazado en el tramo Sants-La Sagrera (2006).

La alternativa denominada «Calle Valencia» recogida en el Proyecto Básico redactado en 2003 ha sido directamente descartada, ya que al transcurrir su trazado bajo dos manzanas consolidadas de edificios, podría ocasionar daños asociados imposibles de cuantificar por su complejidad y por tanto inaceptables.

El Estudio Informativo realiza un análisis multicriterio, basado en características técnicas y medioambientales, en el que se incluyen, únicamente, los subtramos no coincidentes de ambos trazados. Se concluye que la alternativa Calle Provença es la más adecuada, alegando los siguientes motivos:

Respecto a la contaminación acústica se expone que aunque ambas soluciones prevén la demolición de losas con similares dimensiones, la afección ocasionada por los ruidos durante las obras se estima menor para la alternativa Calle Provença, ya que la losa demolida se encuentra más alejada de las edificaciones vecinas. Asimismo, al tener esta última un tramo de túnel resuelto entre pantallas de longitud inferior al de la alternativa de la Calle Mallorca, supone 670 m de línea de fachada expuesta directamente a las obras frente a los 1.140 m afectados por la alternativa de la Calle Mallorca.

Mientras que la alternativa Calle Mallorca afectaría a los espacios verdes existentes en sus aceras y en la Avenida de Roma, el trazado de la alternativa Calle Provença discurre por zonas desprovistas de espacios ajardinados, siendo por tanto menor la afección a zonas verdes y arbolado urbano.

Otros aspectos tales como las afecciones a servicios de telefonía y tráfico, son menores en la alternativa elegida, si bien, cabe destacar que el coste económico de ésta es ligeramente mayor.

4.3 Potenciales impactos de la alternativa elegida.—Los principales efectos ambientales potenciales del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, consideradas las consultas previas, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas en los periodos de información pública, son los siguientes:

a) Impactos sobre la hidrogeología.—Las principales afecciones potenciales se deberían a la modificación del nivel freático y a las alteraciones químicas de las aguas subterráneas.

Las potenciales afecciones derivadas de la excavación en túnel son de dos tipos, efecto barrera y efecto dren. En el primero de los casos, al impermeabilizarse una sección considerable del acuífero, se producen oscilaciones en el nivel freático, elevándose aguas arriba de la traza y descendiendo aguas abajo. Este hecho se produce principalmente en el tramo inicial, más superficial y ejecutado con pantallas, que puede suponer un corte significativo en la sección del acuífero. En el tramo en mina, realizado con tuneladora, el efecto barrera será previsiblemente menor, ya que al estar el túnel impermeabilizado, el flujo se abrirá paso sorteando el túnel por arriba y por abajo.

Respecto al efecto dren, durante la excavación de túneles, al tener éstos el frente de excavación abierto, es previsible que se produzca cierto caudal de agua hacia los túneles. Dichas filtraciones serán muy limitadas

en la fase de explotación, al estar dotado el túnel de un sistema de impermeabilización.

Se han hecho diversas estimaciones de las fluctuaciones del nivel freático, provocadas por los efectos anteriormente mencionados, considerándose una elevación debido al efecto pantalla en torno a los 1,5 y 2 metros aguas arriba, y una disminución de 1,3 metros, aproximadamente, aguas abajo.

En cuanto a la alteración de las propiedades químicas de las aguas subterráneas existen afecciones potenciales por posible contaminación del acuífero, especialmente al llevarse a cabo distintas operaciones en la fase de obras como inyecciones de morteros, jet grouting, vertido de fluidos de perforación, etc., así como posibles roturas de conducciones de aguas residuales. Durante la fase de explotación se pueden producir recargas con aguas infiltradas.

Los estudios previstos por el promotor en coordinación con la Agencia Catalana del Agua, que se explican más delante, permitirán comprobar los modelos previstos y garantizar la calidad de las aguas subterráneas como la hidrodinámica de la zona.

b) Impactos sobre el suelo.—Se producirá durante la fase de construcción, como consecuencia de los movimientos de tierra, produciéndose unos excedentes estimados en 665.165 m³. Se han establecido seis vertederos, determinándose las rutas de acceso a los mismos, así como el tiempo que supone llegar hasta ellos. Igualmente, puede producirse contaminación sobre el suelo, principalmente en las zonas de ubicación de los parques de maquinaria, y en los vertederos, debido a la deposición de lodos y tierras procedentes de la excavación, con posible contaminación de productos químicos, bentonita, acelerantes de fraguado, etc. Se prevé la deposición de este tipo de vertidos en depósitos controlados, tal y como indica la legislación vigente, en este caso se plantea el Depósito Controlado de El Papiol.

Además, se adoptarán medidas preventivas como la impermeabilización de los suelos en los que se sitúan los parques de maquinaria.

c) Impactos sobre el paisaje.—La ejecución de la actuación proyectada supondrá la eliminación o alteración del ajardinamiento urbano, así como la presencia de elementos e instalaciones de obra, produciéndose un descenso de la calidad visual del entorno atravesado. Respecto al arbolado afectado, se prevé el trasplante de 341 especies, correspondiendo más del 70 % a plátanos («*Platanus hispanica*»), mientras que las especies restantes son principalmente almeces («*Celtis australis*»), olmos («*Ulmus pumila*»), tilos («*Tilia sp*») y magnolios («*Magnolia grandiflora*»).

En la fase de funcionamiento, las únicas modificaciones corresponden a la introducción de elementos urbanos asociados, salidas de emergencia y bocas de pozos de ventilación.

d) Afección sobre el patrimonio cultural.—Dentro de la zona de actuación se localizan una serie de yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio cultural que se pueden ver afectados por la nueva línea férrea, destacando el Templo Expiatorio de la Sagrada Familia, la Casa Puig, Casa Milà-La Pedrera, todos ellos bienes culturales de interés nacional. Además, hay otros 6 elementos de Patrimonio Arquitectónico protegidos; y la Torre de Fang, edificio catalogado por el Ayuntamiento de Barcelona en Categoría B, con una antigüedad cuyo origen data de mediados del siglo XIV, que será demolida casi por completo y posteriormente reconstruida. En cuanto a Refugios de la Guerra Civil, se afecta a uno, catalogado con el número 1328, en la confluencia entre las calles Mallorca y Meridiana. Respecto a yacimientos arqueológicos, directamente se ven afectados el Antiguo Convento de los Capuchinos Viejos de Gracia, entre los pp.kk. 2+900 y 3+000, y unos enterramientos medievales, situados, aproximadamente, en el p.k. 3+380, en la calle Mallorca.

El promotor propone las siguientes medidas para proteger los elementos afectados:

Medio	Impacto	Medidas correctoras
Atmósfera.	Emisión de gases y partículas. Ruidos y vibraciones.	Cumplimiento de normativa. Revisión y control de la maquinaria de obra. Riegos de calzadas. Tramos de vía con losa flotante con suela elastomérica. Seguimiento taquimétrico de edificios. Cuidado en los movimientos de tierras.
Geomorfología.	Cambios de la morfología superficial por las obras.	Reutilización de los materiales de excavación y restauración de vertederos.
Suelos.	Impactos por la ubicación del parque de maquinaria y excedentes de obra.	Gestión de residuos según legislación. Impermeabilización de suelos.
Aguas subterráneas.	Modificación del nivel freático y alteraciones químicas.	Gestión de residuos y vertidos. Estudio hidrológico a realizar según indicaciones de la ACA. Diseño e implantación de una red de control piezométrica y de calidad de las aguas.
Ajardinamiento.	Destrucción de arbolado urbano.	Trasplante de arbolado. Cumplimiento de ordenanzas municipales. Instalación de red de riego para nuevas plantaciones.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección intensiva del trazado propuesto, con la ejecución de sondeos, para detectar posibles yacimientos arqueológicos o refugios de la guerra civil adicionales a los ya detectados.

Para el caso de la Sagrada Familia, el promotor propone en el EIC la ejecución de una pantalla de pilotes encadenados del lado del túnel más próximo a este edificio protegido, de cara a reforzar la seguridad de no afección. Los pilotes tendrán 1,5 m. de diámetro y estarán separados a una distancia de 2 m. de canto. Se apoyarán sobre un dado de hormigón de 3 x 3 m., el cual se asentará en un terreno mejorado mediante inyecciones de consolidación. El conjunto «dado de hormigón-terreno mejorado» servirá como elemento rígido que restringirá los movimientos en cabeza de los pilotes. La profundidad de los pilotes será de 41 m. y la longitud de la barrera de 240 m.

Durante la ejecución de las obras se llevará a cabo el seguimiento de los movimientos de tierra por parte de un arqueólogo. Se han determinado, además, una serie de medidas preventivas, en virtud del Decreto 78/2002 de Reglament del Patrimoni Arqueològic i Paleontològic, seguimiento de los movimientos de tierra, realización de sondeos previo a las excavaciones en diversos puntos de la traza, etc.

Entre las actividades principales a llevar a cabo para la protección de la Torre de Fang estarán el arriostramiento y apeo de fachadas, la demolición controlada del edificio y la reconstrucción del mismo. También está previsto el traslado del personal y los bienes que actualmente trabajan en este inmueble a otras dependencias provisionales hasta la reconstrucción del mismo.

e) Impactos sobre el medio socioeconómico.—Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros a causa de la maquinaria utilizada durante el proceso de excavación del túnel y movimientos de tierra, que desaparecerán una vez finalizadas las obras. Se prevén incrementos bruscos en los niveles de presión acústica, pudiéndose superar los 100 dB, principalmente como consecuencia de la utilización de martillos compresores. El trasiego de vehículos pesados en la zona de obras puede generar asimismo niveles de inmisión superiores a los 90 dB. En la fase de explotación, el impacto sonoro se verá muy reducido, restringiéndose a los pozos de ventilación y extracción, considerándose un impacto compatible al verse atenuado con el ruido del tráfico en las inmediaciones.

Además podrían producirse afecciones sobre la cimentación de las edificaciones, tanto en la fase de obra, debido a la construcción del túnel, como en la de explotación, por las vibraciones emitidas como consecuencia de la circulación de los trenes.

Sin embargo, los estudios realizados por el promotor, incluidos en la documentación ambiental del proyecto, permiten asegurar que, por las características de la obra, las vibraciones que se producirán en la ejecución del túnel no provocarán afecciones en las edificaciones cercanas, estando dentro de los umbrales permitidos. Los niveles de vibración en el interior de edificios, medidos en los puntos de máxima aparición, no excederán las curvas de percepción con los índices K siguientes:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Hospitales	1	1

4.4 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.

Medio	Impacto	Medidas correctoras
Paisaje urbano.	Presencia de las obras.	Reposición de las morfologías superficiales. Vallado de obra.
Medio humano.	Polvo, gases, ruidos, molestias al tráfico rodado y peatonal.	Cumplimiento normativa. Plan de regulación del tráfico. Habilitación de pasos. Reposición de bienes y servicios.
Patrimonio cultural.	Destrucción de yacimientos. Afección a edificios.	Seguimiento de obras por parte de un arqueólogo. Sondeos previos a la excavación. Plan de auscultación y estudio de subsidencia. Medidas especiales para protección de la Sagrada Familia. Reconstrucción de las partes afectadas de la Torre del Fang.

5. Condiciones al proyecto

Para las valoraciones de los efectos potenciales y definiciones de las medidas preventivas y correctoras sobre las viviendas, se solicitará informe al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, acomodándose el proyecto constructivo a las prescripciones del citado informe.

En el transporte de los excedentes de excavación realizados en horario nocturno, se elegirán las rutas de acceso y salida de las obras de acuerdo con el Ayuntamiento de Barcelona.

Se incluirán en el proyecto constructivo las condiciones contenidas en el informe de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, que incluía también los informes de la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Agencia Catalana del Agua, al que se hace mención en el punto 3.2.b) Consultas adicionales sobre el estudio de impacto ambiental de este documento. Las consideraciones más significativas de dicho informe son:

Implantación de las medidas correctoras propuestas en el informe para evitar la contaminación del aire por partículas en la fase de construcción, así como un sistema de control de las partículas sedimentables.

Determinación del destino de los excedentes de tierras previo al inicio de las obras.

Incluir las prescripciones de la Agencia Catalana del Agua como son:

Afinar en los cálculos con un modelo tridimensional de flujo en régimen transitorio.

No poner en peligro la calidad de las aguas subterráneas.

Evaluar el efecto barrera con el nuevo modelo, de forma integrada con el proyecto constructivo de la Estación de la Sagrada.

Caracterizar con más precisión la anisotropía existente en el terreno mediante la construcción de piezómetros sobre los materiales del Cuaternario y Terciario.

Aplicar las medidas que se estimen necesarias para garantizar que no se superará en ninguna de las edificaciones existentes los valores límite de inmisión por vibraciones, de acuerdo con el anejo 7 de la Ley 16/2002, de protección de la contaminación acústica.

Aplicación de elastómeros entre la superestructura de la vía de todo el tramo y el suelo.

Se incluirán en el proyecto constructivo las condiciones contenidas en el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya, al que se hace mención en el punto 3.2.b) Consultas adicionales sobre el estudio de impacto ambiental de este documento. Las consideraciones más significativas de dicho informe son:

Comprobar y confirmar que las hipótesis y estimaciones realizadas en el Estudio Informativo sean válidas durante la redacción del proyecto ejecutivo, la ejecución de la obra y posteriormente en las condiciones de servicio reales del túnel y actuar en consecuencia en caso de producirse desviaciones significativas o peligrosas de los comportamientos previstos.

En relación al Plan de Auscultación sería necesario efectuar la instrumentación de los edificios que disfrutaban de protección patrimonial con los sensores potenciométricos de lectura a distancia previstos antes de iniciar las obras, en prevención de los posibles daños que puedan producirse.

Garantizar el correcto comportamiento de las medidas de protección previstas para el Templo Expiatorio de la Sagrada Familia.

Realizar los estudios de detalle necesarios, referidos a todos los campos técnicos relevantes que puedan incidir sobre el estado actual del edificio (especialmente el comportamiento del terreno y sus consecuencias estructurales), para garantizar la no afectación de las obras sobre La Casa Milá-La Pedrera.

Realizar el estudio particular de los asentamientos, distorsiones angulares y deformaciones del terreno en cada uno de los edificios protegidos patrimonialmente.

Seguir el procedimiento administrativo adecuado para llevar a término la descatalogación, derribo y reconstrucción de la Torre del Fang.

Considerar los refugios de la Guerra Civil como piezas protegidas con el mismo nivel de exigencia que el resto del patrimonio cultural y, por tanto, garantizando su conservación sin afecciones producidas por las obras.

6. Especificaciones para el seguimiento

El proyecto de construcción incorporará un programa 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 observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad del ADIF, quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica. Así, este Organismo nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del PVA, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la DIA.

El contratista, por su parte, nombrará un Responsable Técnico de Medio Ambiente, que será el responsable de la realización de las medidas correctoras, en las condiciones de ejecución, medición y abono previstas en el Pliego de Prescripciones Técnicas del Proyecto, proporcionando los medios necesarios para el correcto cumplimiento del PVA. Con este fin, el contratista se obliga a mantener a disposición del ADIF un Diario Ambiental de Obra, registrando en el mismo la información generada.

La realización del seguimiento se basa en el establecimiento de parámetros indicadores que permitirán estimar la realización de las medidas previstas. Las mediciones, análisis y controles necesarios para comprobar el correcto funcionamiento de todas las medidas preventivas y correctoras realizadas, se llevarán a cabo tanto en la fase de obra como en el funcionamiento, en las siguientes zonas:

Fase de construcción:

Ubicación y extensión de la zona de ocupación temporal.

Zonas de acopio de materiales.

Zonas de préstamos y vertederos.

Zonas de acopio de residuos.

Zonas de jalonamiento.

Instalaciones auxiliares de obra.

Parques de maquinaria.

Vertidos en el entorno de las instalaciones de obra.

Gestión en obra de residuos peligrosos.

Afecciones a los elementos de ajardinamiento.

Mantenimiento en los servicios afectados.

Fase de funcionamiento.—Una vez finalizadas las obras, el plan de vigilancia deberá comprobar la eficacia de las medidas correctoras aplicadas en relación a determinadas acciones que producen una serie de impactos en esta fase y a su integración en el entorno. Las medidas mencionadas hacen referencia a:

Reposición del arbolado ornamental.

Integración paisajística, prevención y control de procesos erosivos en vertederos de materiales procedentes de la excavación.

Vibraciones.

Validación de los modelos de flujo en el acuífero.

Control de las medidas destinadas a evitar la contaminación atmosférica.

Validación de las medidas implementadas para la protección del Patrimonio Cultural y arquitectónico.

Existe una Comisión Técnica de Seguimiento del Consorcio de Alta Velocidad de Barcelona que representa a las tres administraciones implicadas: Ministerio de Fomento, Generalitat de Cataluña y Ayuntamiento de Barcelona (Consortio de Alta Velocidad Barcelona) y a otros organismos involucrados en la actuación: Federación de Asociaciones de Vecinos (FAVB).

Por lo tanto, las actuaciones previstas en este proyecto formarán parte de la vigilancia y seguimiento de la mencionada Comisión Técnica.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se remitirán informes a la Comisión Técnica, quedando también a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas y la totalidad de las recogidas en el estudio de impacto ambiental e información complementaria.

Los informes a elaborar se realizarán teniendo en cuenta la DIA y, como mínimo, se deberán emitir los siguientes:

Antes del inicio de las obras.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

Informes semestrales durante la fase de obras.

Antes del acta de recepción de la obra.

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

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de mayo de 2007 formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Sants-Sagrera (Barcelona)» concluyendo que siempre y cuando que se autorice 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 y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 30 de mayo de 2007.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

12110 *RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto establecimiento del helipuerto «Portamerica's Cup»-Valencia.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su Anexo III.

El proyecto establecimiento del helipuerto «Portamerica's Cup»-Valencia se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el grupo 7, subgrupo c, del referido Anexo II.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, 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 la construcción de un helipuerto que permita el transporte rápido de personas durante la celebración de la 32.ª América's Cup en Valencia. Actualmente no existe en las proximidades del puerto ninguna área acondicionada para aterrizaje y despegue de helicópteros y las operaciones se realizan en zonas improvisadas lo que conlleva un bajo nivel de seguridad en estas operaciones.

El helipuerto consiste básicamente en una plataforma pavimentada de dimensiones 150 metros de longitud por 34 metros de anchura. Esta plataforma irá elevada unos 3 metros respecto a la actual cota de terreno. Así mismo está proyectado un edificio de 30 metros cuadrados de planta para la vigilancia de las instalaciones y como consigna provisional así como para albergar las instalaciones contra incendios y el equipo de salvamento.

Se proyectan 3 accesos peatonales mediante escaleras construidas de hormigón armado y un vial de 6 metros de ancho para el acceso rodado al helipuerto.

La actuación propuesta se solicita exclusivamente para su uso en las operaciones relacionadas con la celebración de la 32.ª América's Cup.

El promotor es el Consorcio Valencia 2007 y el órgano sustantivo es la Dirección General de Aviación Civil.

2. *Tramitación y consultas.*-De acuerdo con el artículo 1.5 del citado Real Decreto Legislativo, el Ministerio de Medio Ambiente recibe con fecha 20 de febrero de 2007 la documentación relativa al proyecto remitida por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Analizada dicha documentación se considera necesario que algunos aspectos sean tratados con mayor detalle con el fin de poder realizar una adecuada evaluación, por lo que con fecha 20 de marzo la Subdirección General de Evaluación Ambiental envía fax a la Subdirección General de Sistemas, Navegación Aérea y Aeroportuaria comunicando los aspectos sobre los cuales deberá aportarse documentación complementaria, entre otros, estudio de alternativas, tipos de helicópteros, rutas de entrada y salida, previsión del impacto acústico, estudio de la posible afección a espacios de la Red Natura, cartografía y Plan de Vigilancia Ambiental.

Recibida la documentación ambiental complementaria el 13 de abril de 2007, con objeto de decidir sobre el sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto, con fecha 8 de mayo de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe al respecto a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	-
Area de Evaluación Ambiental. Secretaría Autonómica de Territorio y Medio Ambiente. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano. Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente	-
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente	-
Autoridad Portuaria de Valencia	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Ayuntamiento de Valencia	-
ADENA	-
Sociedad Española de Ornitología	-
Xuquer Viu	-
Instituto Geológico y Minero	-

En la documentación ambiental enviada por el promotor se considera, tras la valoración de los diferentes impactos tanto en fase de construcción como de funcionamiento, que el impacto total del proyecto es compatible y se incluyen medidas preventivas y correctoras destinadas a minimizar las posibles afecciones. El Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana considera que la actuación proyectada no presentará impactos significativos diferentes a los descritos en la memoria-resumen siempre y cuando se cumplan las especificaciones establecidas en el documento ambiental remitido.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que las actuaciones previstas deberán cumplir la legislación de aguas vigente.

La Autoridad Portuaria de Valencia informa que se trata de una instalación provisional dado que únicamente se utilizará en caso de necesidad durante la celebración de la 32.ª América's Cup. Por otro lado, indica que la zona de ubicación del helipuerto tiene la consideración urbanística de suelo urbano de uso portuario no existiendo fauna ni flora afectada al tratarse de una superficie portuaria consolidada hace lustros.

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 a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.