

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 298** *Resolución de 19 de diciembre de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Plataforma integración urbana y acondicionamiento red ferroviaria de Ourense: tramo Taboadela-Seixalbo.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Plataforma integración urbana y acondicionamiento red ferroviaria de Ourense: tramo Taboadela-Seixalbo se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), cualquier modificación de las características de un proyecto consignado en el anexo I o en el anexo II, cuando dicha modificación cumple, por sí sola, los umbrales establecidos en el anexo I» de la Ley de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

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

Los objetivos generales de la actuación son la mejora del acceso a Ourense de la línea de alta prestaciones procedente de Zamora, además de la remodelación de la estación de Ourense-Empalme y la racionalización de las instalaciones ferroviarias de su entorno. En el estudio informativo que nos ocupa se plantea la necesidad de realizar una modificación a la alternativa aprobada del Estudio Informativo con Declaración de Impacto Ambiental de fecha 25 de noviembre de 2011.

La justificación de esta propuesta son los estudios geotécnicos realizados durante la redacción del proyecto del tramo Taboadela-Seixalbo que han hecho que se plantee la necesidad de modificar algunas de sus características.

El principal elemento afectado del tramo es el túnel de Rante y se va a modificar su longitud: pasando de 5.150 metros a 3.410 metros al cambiar su trazado. También se va a evitar el paso bajo el río Mesón de Calvos para evitar la falla regional.

El proceso constructivo previsto originalmente es la construcción de túnel bitubo con tuneladoras. El estudio geotécnico de detalle ha localizado varios puntos críticos a lo largo del recorrido que sí producirían afecciones superficiales. Estos puntos críticos se ubican en: el paso bajo la aldea de Espiñeiro, el paso bajo el río Mesón de Calvos, el paso bajo la población de Santa Leocadia y otros a lo largo del túnel de Rante.

Al reducir la longitud del túnel de Rante de 5.150 metros a 3.410 metros se propone optimizar la sección tipo del túnel que pasaría de ser bitubo a monotubo para vía doble de alta velocidad con cortas salidas de emergencia mediante galerías transversales cada 1.000 metros.

La alternativa modificada es una solución intermedia entre las alternativas 1 y 2 del Estudio Informativo que evita los siguientes puntos críticos: el paso bajo la aldea de Espiñeiro, el paso bajo el río Mesón de Calvos y el paso bajo la población de Santa Leocadia.

El documento ambiental presentado compara las alternativas 1 y 2 (la alternativa 2, que fue la aprobada en el estudio informativo, se denomina alternativa DIA) del estudio informativo con la alternativa modificada que se presenta tras los estudios geotécnicos. Esta alternativa adopta la solución de la alternativa 1 en su primera parte y la de la Alternativa 2 en su segunda parte.

El proyecto se ubica en los siguientes municipios de la provincia de Ourense: Ourense, San Cibrao Das Viñas y Taboadela.

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

2. Tramitación y consultas

Con fecha 3 de marzo de 2014 tuvo entrada en esta Dirección General el documento ambiental del proyecto de plataforma integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense: tramo Taboadela-Seixalbo planteando modificaciones en el tramo Taboadela-Seixalbo a la solución planteada en el estudio informativo y validada por la declaración de impacto ambiental del proyecto Integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense.

Posteriormente, el 19 de marzo de 2014 se realizaron las consultas sobre la decisión de evaluación de impacto ambiental.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Miño-Sil del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Instituto Geológico y Minero de España.	—
Delegación del Gobierno en Galicia.	X
Subdelegación del Gobierno en Ourense	X
Diputación provincial de Ourense.	X
Ayuntamiento de Ourense	—
Ayuntamiento de San Cibrao das Viñas.	—
Ayuntamiento de Taboadela	—
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia	—
Secretaría General de Montes y Medio Rural de la Consejería de Medio Rural y del Mar de la Xunta de Galicia	X
Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de las Xunta de Galicia	—
Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Sociedad Española Defensa Patrimonio Geológico Minero.	—
Asociación para Defensa Ecoloxica de Galiza-ADEGA.	—

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Federación Ecoloxista Galega (FEG)	–
WWF/ADENA	–
SEO Birdlife	–
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional)	–

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 de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Características del proyecto. Las características de la alternativa modificada que se propone son:

El trazado se realiza en superficie hasta pasar el Regueiro de San Benito (p.k. 2+540) con una mínima afección a las edificaciones existentes.

El trazado modificado bordea, en su parte inicial, el núcleo rural de Espiñeiro por el norte (p.k. 1+300) y pasa entre las edificaciones de la periferia de las poblaciones de Santa Leocadia, que queda en la margen izquierda, y de Mesón de Calvos, que queda en la margen derecha, (p.k. 1+850) con un recorrido relativamente sinuoso.

Después de bordear el núcleo rural de Espiñeiro se llega al río Mesón de Calvos (p.k. 1+715), que se cruza mediante un viaducto de 408 m de longitud. Este viaducto pasa sobre el río y las carreteras N-525, OU-320 y un vial de la localidad.

El trazado en la zona del río se sitúa de forma que no se afecta de forma directa a ninguna de las viviendas del entorno, aunque sí a alguna edificación de tipo auxiliar.

Después del viaducto se cruza la carretera OU-0516 (p.k. 2+020) cuyo cruce se resuelve mediante un paso inferior de 12 m de gálibo mínimo horizontal disponible (14 m real por el trazado curvo del vial), que se dispone manteniendo el trazado actual de la carretera.

Tras este cruce, el trazado abandona ya la zona urbanizada adentrándose en zonas más abruptas. El trazado se encuentra en primer lugar con el Regueiro de San Benito y posteriormente con la elevación de Rante.

El Regueiro de San Benito se cruza con un viaducto de 108 m de longitud.

De forma casi inmediata (p.k. 2+650) se dispone la primera boca del túnel de Rante, en la abrupta ladera que sigue al Regueiro de San Benito.

La segunda boca del túnel de Rante (p.k. 6+060) mantiene básicamente el mismo emplazamiento que la prevista en la Alternativa 2 del Estudio Informativo, aunque con un ligero desplazamiento hacia el este, hacia la margen derecha.

Para evitar que este desplazamiento genere elevados desmontes en la elevación posterior (p.k. 6+700), y puesto que la alineación anterior (muy ajustada para evitar la afección a las viviendas existentes en el entorno del río Mesón de Calvos) se considera fija, se fuerza el valor del radio de la larga alineación circular en la que se encuentra el túnel de Rante a 2.535 m, siendo el radio mínimo de todo el recorrido del tramo.

El túnel así dispuesto presenta una longitud total de 3.410 m, adoptándose para el mismo una solución monotubo para vía doble de alta velocidad, con una sección libre de 85 m², ejecutado con medios convencionales.

Inmediatamente después del túnel de Rante se cruza otra vez la carretera N-525 (p.k. 6+270), y sus vías de servicio y ramales, y el río Barbaña (p.k. 6+360), junto al que se dispone la carretera. El cruce de ambos se realiza con un único viaducto, de 356 m de longitud y 40 m de altura máxima de pilas.

Después del túnel de Rante, y del cruce de la carretera N-525 y del río Barbaña, la alternativa Modificada es básicamente coincidente con la aprobada por la DIA.

En todo el recorrido del tramo de alta velocidad se adopta un único eje de definición para vía doble, previéndose un entreeje de 4,30 m. Este entreeje es ligeramente más reducido que el previsto en el Estudio Informativo, de 4,70 m. Se ha establecido así para que resulte más sencilla la implantación de la obra en la zona urbana de Ourense, ya en el tramo posterior. Al comienzo del tramo se plantea la transición correspondiente de trazado para la adaptación del entreeje.

Ubicación del proyecto. El proyecto se ubica en la Comunidad Autónoma de Galicia en la provincia de Ourense y pasa por los siguientes términos municipales: Ourense, San Cibrao Das Viñas y Taboadela.

Características del potencial impacto. Los principales impactos van a ser:

Impactos por riesgos geológicos: Los principales riesgos geológicos serán los siguientes: los producidos por excavaciones en túnel con poco recubrimiento que puede provocar inestabilidades en el terreno circundante. Esto se podría producir tanto en el cruce bajo el río Mesón de Calvos cómo en el paso bajo Espiñeiro y Santa Leocadia (con el riesgo añadido de afectar viviendas existentes más próximas), también posibles desplazamientos verticales y horizontales; finalmente se pueden producir alteraciones en el nivel de agua del terreno con consecuencias a largo plazo, especialmente en la zona de Santa Leocadia.

Además están los riesgos intrínsecos a la excavación del túnel pues durante las obras se podrían producir inestabilidades en el frente, infiltraciones importantes de agua y lodo al interior del túnel. Cuando se atraviesen bandas de materiales debilitados estará condicionado el diseño de las secciones de túnel que obligará a reforzar y usar tratamientos previos del terreno.

La modificación de la solución adoptada con anterioridad se ha realizado para disminuir los riesgos geológico-geotécnicos, que por lo tanto son menores que en la Alternativa DIA, aún así siguen existiendo riesgos y en el documento ambiental no se plantean medidas correctoras.

Impactos sobre la geomorfología: Los principales impactos sobre la geomorfología se van a producir por los movimientos de tierras que se realizarán para ejecutar los túneles, terraplenes, desmontes y explanación y por la creación de vertederos. La alternativa DIA tiene una longitud total de 9.530 metros y produce un volumen total de tierras de excavación de 1.250.339 m³, mientras que la alternativa modificada tiene una longitud de 9.233 m y su volumen de excavación de 953.625 m³.

En cuanto al volumen de tierras a vertedero, es mucho menor en la alternativa modificada (700.000 m³ menos).

En el tramo anterior al túnel se proyectan desmontes y terraplenes de dimensiones considerables por lo que el impacto va a ser mayor que en la alternativa DIA. La Delegación del Gobierno en Galicia destaca que aunque el documento ambiental hace mención a este incremento del impacto no se han propuesto medidas preventivas y correctoras y además en el diseño de taludes no se ha tenido en cuenta su integración paisajística y su afección a las viviendas.

Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea: Durante la fase de ejecución, las principales alteraciones sobre las aguas se deberán a los movimientos de tierra, que originarán modificaciones de la morfología y del flujo de caudal de los cauces interceptados. Por otra parte, puede existir una cierta disminución de la tasa de recarga de los acuíferos asociada a las explanaciones. Además, durante esta fase, se incrementará el riesgo de contaminación de las aguas por vertido de restos de obra y tierras y, principalmente, por el arrastre de suelos a consecuencia de la pérdida de los horizontes edáficos y la cubierta vegetal. Las actuaciones de más riesgo en relación a la contaminación de las aguas serán la ejecución de viaductos y túneles. También pueden producirse vertidos de aceites o combustibles, que serán más frecuentes en las zonas de instalaciones y parque de maquinaria.

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil en su respuesta a las consultas realizadas indica una serie de aspectos a tener en cuenta, algunos de los cuáles no han sido

incluidos en el documento ambiental cómo los impactos sobre los cauces del regueiro de Zaín y del río de Seixalbo.

En la alternativa modificada se va a cruzar el río Mesón de Calvos y el regato de San Benito mediante viaductos cuándo anteriormente eran tramos en túnel. Para el cruce del río de Taboadela se propone un marco de 8m x 5,5m en lugar del viaducto previsto en la alternativa DIA.

En cuanto a la hidrología subterránea, se podría afectar a varios pozos tanto por los desmontes como por la construcción del túnel.

Impactos sobre la vegetación: Al disminuir la longitud de túnel en la alternativa modificada ésta va a tener mayor impacto sobre la vegetación. En el tramo anterior al túnel resultan afectadas varias masas de robledal. En conjunto se va a afectar a unas 5 hectáreas de robledal.

Las formaciones de mayor interés que se van a ver afectadas son:

4030 Brezales secos europeos.

9330 Alcornocales de *Quercus suber*.

9230 Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pirenaica*.

Estos tres hábitats van a ser afectados por ambas alternativas, pero en mayor medida por la alternativa modificada.

91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*): Es un hábitat prioritario, que puede encontrarse en los principales cauces del área: en el río Mesón de Calvos y el río Barbaña. La alternativa DIA sólo puede afectar a la vegetación del río Barbaña pero la alternativa Modificada podría afectar a la del río Mesón de Calvos y a la del río Barbaña.

Impactos sobre la fauna: La principal afección sobre la comunidad animal será el efecto barrera que ocasiona la presencia de la propia infraestructura. Al disminuir la longitud de túnel el efecto barrera va a ser mayor.

El efecto barrera de la infraestructura puede determinar cambios en el dominio vital de las especies, en sus patrones de comportamiento y en sus movimientos, especialmente si se alteran corredores faunísticos.

La alteración o destrucción de los hábitats faunísticos se produce de manera directa por la ejecución de las obras y de manera indirecta por la contaminación de las aguas y posible afección a la fauna piscícola.

Impactos sobre el paisaje: Los movimientos de tierras y el desbroce de la vegetación implican importantes afecciones sobre el paisaje y en el estudio de impacto ambiental habrá que integrar un estudio de impacto e integración paisajística (EIIP) en cumplimiento del artículo 11.1 de la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del Paisaje en Galicia (también deberá tener en consideración la Guía de Estudios de Impacto e Integración Paisajística publicada por la Junta de Galicia). El Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia también realiza una serie de recomendaciones cómo crear pantallas vegetales en los perímetros de las zonas auxiliares y de los vertederos desde el inicio del proyecto, respetar el arbolado existente, especialmente los bosques de alisos y fresnos en los valles del Mesón de Calvos y del Barbaña y finalmente cuidar las medidas de integración paisajística en el entorno del Camino de Santiago.

La Delegación del Gobierno en Galicia señala en su informe que las medidas correctoras propuestas resultan insuficientes para minimizar el impacto visual y paisajístico en dicho tramo; se deben prever las medidas necesarias tanto para la adecuación morfológica de los taludes cómo para la reducción de la incidencia visual de los mismos.

El Servicio de Aguas y Medio Ambiente del Área de Medio Ambiente de la Diputación de Ourense también solicita un análisis del paisaje completo.

Impactos sobre los espacios naturales de interés: No se prevén ni impactos directos ni indirectos sobre ningún espacio natural protegido pues se encuentran alejados de la zona del proyecto.

Impactos sobre la calidad acústica: La alternativa Modificada puede tener en su tramo inicial (antes de la entrada en el túnel de Rante) niveles de ruido ligeramente mayores que la Alternativa DIA. En el documento ambiental se cita que no se esperan grandes diferencias de contaminación acústica. En cualquier caso es necesario hacer un estudio acústico.

Impactos sobre el patrimonio cultural: Las dos alternativas van a producir una afección similar sobre el patrimonio cultural. La única diferencia se encuentra en el tramo inicial previo al túnel de Rante, donde la alternativa Modificada se encuentra a 110 metros de la Iglesia de Santa María de Calvos, en el p.k. 2+000 aproximadamente. Habrá que tomar medidas preventivas para evitar o minimizar el impacto.

La alternativa modificada podría producir afecciones en los siguientes elementos:

Yacimiento /elemento	P.k. de afección	Afección
Iglesia de Santa María de Mesón do Calvos.	p.k.. 2+000	Directa
Fontemouro. Topónimo.	p.k. 7+300 a 7+730	Directa
Hórreo del Camino de Fontemouro.	p.k. 7+670	Directa
Cz 1704.4. Cruceiro de la Ermita de Santa Águeda.	p.k. 7+870	Directa
Cz 1704.3. Cruceiro plateresco de la Ermita de Santa Águeda.	p.k. 7+870	Directa
Cp1704.3. Ermita de Santa Águeda.	p.k. 7+870	Directa
Camino de Santiago-Vía de la Plata.	p.k. 7+890	Directa
Camino parroquial Seixalbo-Bemposta-O Cumial.	p.k. 8+170	Directa
Camino parroquial Seixalbo-Zaín.	p.k. 8+610	Directa
Camino parroquial Zaín-Rairo.	p.k. 9+230	Directa

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada según lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, es previsible que el proyecto Plataforma integración urbana y acondicionamiento red ferroviaria de Ourense: tramo Taboadela-Seixalbo, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

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).

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 19 de diciembre de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.