

Acció Ecologista-Agro. La Casa Verde.  
Ajuntament d' Alzira.

En respuesta a estas consultas la Direcció General de Gestió del Medi Natural de la Conselleria de Territori i Habitage de la Generalitat Valenciana, a la vista de la documentación presentada del Proyecto Modificado n.º 1 de las obras de la EDAR del Sistema Alzira, relacionado con el expediente de evaluación de impacto ambiental 473/98 promovido por la Confederación Hidrográfica del Júcar, del que formuló la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental el 28 de junio de 1999, resuelve con fecha 6 de junio del 2005 considerar válida para el Proyecto Modificado n.º 1 de las obras de la EDAR del Sistema Alzira, la evaluación de impacto realizada en la tramitación 473/98-AIA y por consiguiente serle de aplicación las determinaciones de la Declaración de Impacto Ambiental formulada en su día y los condicionantes establecidos para la misma, a los que se añadirá:

En el condicionante 4.º:

Se dará cumplimiento a los límites establecidos para el vertido a zonas sensibles en cuadro 2 del anexo I del Real Decreto 509/1996 de desarrollo del Real Decreto Ley 11/1995, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de aguas residuales urbanas y a la modificación establecida sobre este materia en el Real Decreto 2116/1998 de 2 de octubre.

Un condicionante n.º 12.

Se adoptarán medidas de vigilancia y supervisión de las obras para proteger adecuadamente las formaciones naturales presentes en las márgenes del río Júcar.

La Direcció General de Patrimoni Cultural Valencià de la Conselleria de Cultura, Educació i Esport de la Generalitat Valenciana informa que las actuaciones arqueológicas conforme al proyecto inicial se han realizado correctamente y sus resultados han puesto de manifiesto la viabilidad del proyecto. Respecto a la modificación del proyecto se puede considerar viable respecto del punto de vista patrimonial, lo que determina que sea innecesaria la valoración de impacto patrimonial en tanto en cuanto las medidas de vigilancia arqueológica se consideran suficientes.

La Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, una vez analizada la documentación que obra en el expediente, procede a revisar los criterios de selección contemplados en el apartado 2 del artículo 1 del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento del proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental.

La modificación del proyecto no presenta características generales que supongan variación de las en su día fueron objeto de tramitación y Declaración de Impacto Ambiental por la Comunidad Autónoma. Las diferencias estarían básicamente en las modificaciones puntuales del trazado de colectores, que conlleva cambio en la ubicación de las estaciones de impulsión, incorporación de nuevos vertidos y mejoras para aumentar la efectividad del proceso.

El hecho de que se incorporen nuevos vertidos incluyendo los previstos del futuro polígono industrial supondrá una mejora medioambiental.

La Confederación Hidrográfica del Júcar manifiesta en su escrito de fecha 20 junio de 2005 que dará cumplimiento a los condicionantes que se establecen para el vertido a zonas sensibles en el cuadro 2 del anexo I del Real Decreto 509/1996 de desarrollo del Real Decreto Ley 11/1995, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de aguas residuales urbanas y a la modificación establecida sobre este materia en el Real Decreto 2116/1998 de 2 de octubre.

La traza de los colectores discurre por terrenos urbanizados, eriales y campos de cítricos.

Está previsto en la documentación ambiental del proyecto, la adopción de medidas específicas de vigilancia y supervisión de las obras y de protección de las formaciones naturales presentes en las márgenes del río Júcar.

Considerando lo anteriormente expuesto, las características del proyecto, la ubicación y los potenciales impactos con los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 20 de junio de 2005, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Modificado n.º 1 proyecto de las obras de la EDAR del sistema de Alcira y otros».

No obstante, para la realización del proyecto se deberán solicitar las autorizaciones administrativas pertinentes

Madrid, 21 de junio de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**12512** RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto de mejoras en la red ferroviaria gallega. Variante de Canabal», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Proyecto de Mejoras en la Red Ferroviaria Gallega. Variante de Canabal», se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en 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 Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 13 de noviembre de 2000, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de marzo de 2001 y 4 de mayo de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 23 de julio de 2002, en el Diario Oficial de Galicia de 6 de septiembre de 2002 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Lugo de 3 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de diciembre de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Con fecha de 24 de mayo de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia, sobre la afección del proyecto al Lugar de Interés Comunitario denominado «Cañón do Sil», recibíendose respuesta con fecha 3 de junio de 2005.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 22 de junio de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del Proyecto de Mejoras en la Red Ferroviaria Gallega. Variante de Canabal».

## Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo al que se refiere la presente declaración contempla tres alternativas (1, 2 y 3) para la variante de Canabal, que dentro del tramo Orense-Monforte, forma parte de las actuaciones de mejora de la Red Ferroviaria Gallega.

Las tres alternativas parten de puntos cercanos (p.k. 11+804 para las alternativas 1 y 2 y p.k. 12+164 para la alternativa 3, de la línea actual), y finalizan en la estación de Canabal (p.k. 9+253 de la línea actual), que no queda incluida en el proyecto. Se debe aclarar que el kilometraje de las alternativas se ha efectuado en sentido contrario a la línea actual, y que cada alternativa se ha subdividido en tres tramos diferentes: un primer tramo similar a la línea actual, un segundo tramo en túnel y un tercero en falso túnel y en desmonte hasta la estación de Canabal.

La alternativa 1 ha adoptado, para el primer tramo parámetros de trazado lo más amplios posibles con objeto de aumentar la velocidad. Por ello, en el cruce de una vaguada en la ladera del río Cabe, p.k. 0+380, resulta obligada la construcción de un viaducto de 152 m de longitud. En el segundo tramo, la longitud del túnel es de 705 m. El tercer tramo plantea un falso túnel de 65 m, siendo el trazado muy similar para todas las alternativas.

La alternativa 2 se adapta más en el primer tramo al trazado de la vía actual, no haciéndose necesaria la construcción de un viaducto. La longitud del túnel del segundo tramo es de 725 m.

La alternativa 3 ha optado por rectificar la vía actual en la mayor longitud posible en el primer tramo y cruza la vaguada entre la alternativa 1 y la 2, por lo que el cruce sobre la misma se ha planteado mediante un puente losa de 25 m de luz. La longitud del túnel del segundo tramo es de 715 m.

El estudio de impacto ambiental concluye calificando a la alternativa 2 como la mejor desde el punto de vista ambiental, siendo ésta la alternativa que finalmente selecciona el estudio informativo para su desarrollo posterior.

Aunque el estudio informativo contiene un anejo titulado «Electrificación e instalaciones ferroviarias», no se realiza ningún análisis ambiental de las líneas de acometida y las subestaciones, por lo que dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración.

Con el fin de evitar confusiones, todas las referencias a puntos kilométricos en el condicionado de la presente declaración se refieren al trazado de la alternativa seleccionada incluido en el estudio informativo a escala 1:2.000.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 2 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

### 1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Entre los pp.kk. 0+000 y 0+930 la alternativa 2 discurre por el Lugar de Interés Comunitario denominado «Cañón do Sil», de los cuales 350 m se construyen en túnel. Con objeto de minimizar las afecciones sobre este espacio se establecen las siguientes medidas:

1.1.1 Entre el pp.kk. 0+000 y 0+220 la línea actual discurre por una ladera de fuerte pendiente correspondiente al cañón del río Cabe, existiendo en el lado norte de la vía actual muros de contención que evitaron en su momento la construcción de terraplenes de gran desarrollo. Por lo tanto, con objeto de evitar la afección a la rica vegetación existente en el cañón y al propio río Cabe, la ampliación de la plataforma prevista se realizará exclusivamente al sur de la línea actual, no alterándose la ladera situada al norte ni directa ni indirectamente durante la fase de construcción.

1.1.2 En el p.k. 0+388 se proyecta la construcción de una obra de drenaje cuyas dimensiones, 1,5 m de diámetro, son inferiores a la estructura existente en la actualidad situada sólo unos metros al sur de la proyectada. Por lo tanto, se construirá un puente de al menos 10 m de luz que minimice los impactos sobre la geomorfología del cañón, sobre la vegetación existente y que permita mantener la adecuada permeabilidad para el paso de la fauna.

1.1.3 Dado el fuerte impacto que en el espacio protegido puede producir el establecimiento de las instalaciones auxiliares y la extracción de tierras necesarias para la construcción del túnel proyectado desde su boca oeste, los trabajos de excavación del mismo se realizarán única-

mente desde la boquilla este, que se encuentra situada fuera del espacio protegido.

1.1.4 En el entorno del túnel proyectado, se ajustará la rasante de forma que la vaguada interceptada por el trazado en el p.k. 0+555 pueda ser restaurada sobre el falso túnel de la boca oeste que a estos efectos será prolongado.

1.2 Sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.1.4, el trazado se ajustará de forma que la boca este del túnel se sitúe fuera de la zona boscosa y se afecte lo menos posible a la misma en la fase de construcción.

1.3 El proyecto de construcción que se realice para la ejecución de la variante incluirá un proyecto de desmantelamiento del tramo que queda fuera de servicio entre los pp.kk. 0+200 y 2+100, que definirá el uso final del mismo y las actuaciones a realizar. Estos usos se establecerán de acuerdo con el municipio de Sober y la Junta de Galicia y deberán ser compatibles con el medio ambiente y con los objetivos de gestión del espacio «Cañón do Sil». En cualquier caso se desmantelará el tramo comprendido entre los pp.kk. 0+280 y 0+440, procediéndose a la demolición de la obra de drenaje existente a la altura del p.k. 0+380, a la restauración a su morfología original de la vaguada y finalmente a su revegetación.

### 2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Asimismo, se realizará un jalonamiento de protección de los hábitats de interés comunitario y de la vegetación próxima al trazado situado entre los pp.kk. 0+000 y 0+580, así como a la vegetación del arroyo de Las Lamas en el p.k. 2+054.

2.2 El proyecto de construcción deberá incluir un estudio de los hábitats de interés comunitario (prioritarios y no prioritarios) para evitar o minimizar su afección durante las obras, especialmente en el caso de encontrarse formaciones de vegetación pertenecientes a los hábitats de interés prioritario 4030 (brezales atlánticos) y 91E0 (alisedas riparias).

2.3 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.4 Con el objeto de disminuir el riesgo de incendio, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

### 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera durante las obras se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, las siguientes medidas:

3.1 Con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos y manantiales, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas repeticiones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.3 Como medida de prevención que debe seguirse en las zonas de recarga de los acuíferos libres existentes, éstos no se deberán alterar por acumulación de materiales de obra, acopios de tierras o zonas de mantenimiento de maquinaria. A estos efectos, con objeto de preservar su integridad deben delimitarse aquellas zonas de recarga que estén próximas a la obra.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación del túnel y de la excavación de los estribos de la estructura indicada en la condición 1.1.2, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Durante las obras desde el inicio del trazado hasta el p.k. 0+585 se colocarán barreras de retención de sedimentos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Cabe, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

#### 4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando dispositivos de escape, adecuados a la fauna y a los biotopos presentes en el área de estudio, que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la plataforma. El cerramiento siempre se colocará de forma que queden libres las embocaduras de las obras de drenaje, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas.

Dada la presencia de jabalí, para evitar su acceso a las vías y al túnel, y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm. La separación entre postes de la valla debe ser como máximo de 4 m, y alcanzar una altura de 1,70.

Entre los puntos más próximos al río Cabe (pp.kk 0+000-0+585) y al arroyo de Lamas (2+000-2+100), el cerramiento se complementará con otra valla que deberá ser totalmente opaca, de plástico o madera tratada, y con una altura de al menos 40 cm, que permita guiar a los anfibios a los pasos existentes en los pp.kk. 0+388 y 2+050.

4.3 Debido a la importancia faunística del río Cabe, será necesario extremar las precauciones en el entorno de este río, proteger la calidad de sus aguas y la estructura de la vegetación riparia. Para ello se llevará un control exhaustivo durante el desarrollo del programa de vigilancia de los posibles vertidos de materiales, lubricantes, combustibles y cualquier sustancia tóxica para evitar que alcancen el cauce, así como garantizar el cumplimiento de las medidas de protección hidrológica descritas en la condición 3.

4.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, se realizará un estudio faunístico para determinar las áreas sensibles para las poblaciones faunísticas de aves y mamíferos fundamentalmente. A partir de este análisis se identificarán las zonas que presentarán restricciones en la realización de desbroces de vegetación, voladuras, movimientos de tierras y actividades generadoras de ruido, durante los periodos de nidificación y cría de estas poblaciones. El proyecto de construcción, deberá contemplar medidas específicas para la protección del aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), el esmerejón (*Falco columbarius*), el lobo (*Canis lupus*), la nutria (*Lutra lutra*), el desmán

ibérico (*Galemys pyrenaicus*) y las especies de quirópteros de los géneros *Rhinolophus* y *Myotis*, en caso de constatarse su presencia en el ámbito de afección del trazado.

Asimismo, deberá analizarse la posible afección sobre las poblaciones piscícolas presentes en el río Cabe: boga de río (*Chondrostoma polylepis*), el bordallo (*Leuciscus carolitertii*), la bermejuela (*Rutilus arcasii*) y la trucha común (*Salmo trutta*), y las correspondientes medidas preventivas a aplicar para su protección, especialmente teniendo en cuenta que parte del trazado discurre por el LIC del Cañón del Sil.

4.5 Se deberá evaluar la necesidad de instalar pasos de fauna teniendo en cuenta la existencia, o no, de actuaciones encaminadas a facilitar la permeabilidad en tramos posteriores y anteriores a la alternativa seleccionada, en especial para las especies a las que la infraestructura les suponga un efecto barrera, como el lobo (*Canis lupus*), el gato montés (*Felis silvestris*), el tejón (*Meles meles*), la marta (*Martes martes*), la gineta (*Genetta genetta*), el jabalí (*Sus scrofa*), etc.

4.6 Se evitarán los trabajos nocturnos a lo largo de todo el trazado, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior del túnel y de los necesarios por la afección al ferrocarril existente; la iluminación nocturna en las bocas del túnel, será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.7 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad. Estas medidas serán de especial aplicación en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 0+000 y 0+930 que son los comprendidos en el LIC «Cañón do Sil», así como en biotopos faunísticos que puedan utilizarse como áreas de campo de rapaces, como la zona de pinar y robleal existente a lo largo del trazado.

4.8 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna a los que se refiere la condición 4.5, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre el inicio del trazado y el p.k. 0+585, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna con los tendidos y la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

#### 5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Canabal, A Ponte, O Barrete, Moradela, Moreda y Vilaoscura, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

#### 6. Protección contra el ruido y las vibraciones

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico del entorno de todo el trazado, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, y en lo que no se oponga a ella, con la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica de la Junta



de Galicia. Dicho estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos de Canabal, A Ponte, O Barrete, Moradela y Moreda.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Si de las conclusiones del anterior estudio se desprendiese que existirán edificaciones que, pese a la colocación de pantallas acústicas seguirán teniendo un nivel elevado de ruidos se deberá proceder a la cubrición total de la vía, al aislamiento acústico de las edificaciones o a su expropiación total si de acuerdo con su uso resultasen inhabitables o inutilizables.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda la vida útil serán, de acuerdo con la citada Ley 7/1997 adaptada a los parámetros de la Directiva 2002/49/CE, los siguientes:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Alta sensibilidad acústica: Áreas sanitarias, docentes, culturales o espacios protegidos.	60 dB(A)	50 dB(A)
Moderada sensibilidad acústica: Viviendas, hoteles, centros históricos.	65 dB(A)	55 dB(A)
Baja sensibilidad acústica: Restaurantes, bares, locales o centros comerciales	70 dB(A)	60 dB(A)
Servidumbre: Servidumbres sonoras en favor de infraestructuras viarias, ferroviarias u otros.	75 dB(A)	65 dB(A)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (LMAX) de 85 dB(A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados de Canabal, A Ponte, O Barrete, Moradela y Moreda, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones más próximas al trazado en los núcleos de: Moreda, Moradela, O Barrete, A Ponte y Canabal.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Sanitario .....	1	1
Residencial .....	2	1,4
Oficinas .....	4	4
Almacén y comercial .....	8	8

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de me-

diciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

#### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de Galicia de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del p.k. 0+300 para no afectar al Castro de Vilaoscura, del p.k. 0+800 en la Casa de Moreda y al final del trazado para la Telleira de Cabo.

#### 8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento, y de caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los propietarios de los terrenos afectados, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

#### 9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

En el estudio de impacto ambiental se propone una explotación de arcilla abandonada denominada «Cha» en el Inventario Nacional de Balsas y Escombreras de 1989 que dista 1 Km. de la zona de instalaciones y parque de maquinaria, y unos 2 km por carretera del emplazamiento del emboquille este del túnel. Asimismo, el estudio de impacto ambiental propone como zona de instalaciones y parque de maquinaria una zona próxima a la estación de Canabal.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Las zonas de préstamos que no coincidan con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados y los vertederos, zonas de instalaciones y parques de maquinaria que no coincidan con las propuestas en el estudio de impacto ambiental, deberán someterse a las autorizaciones ambientales preceptivas. A estos efectos el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la zona propuesta como LIC, las zonas con vegetación arbórea, las proximidades de áreas urbanas, los suelos de elevada capacidad agrológica, los acuíferos vulnerables a la contaminación, las áreas de recarga, los márgenes de ríos, las zonas de interés arqueológico, así como las zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoran las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

#### 10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre cauces, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de las siguientes zonas afectadas por las obras desarrollando medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato:

La zona situada entre los pp.kk. 0+280 y 0+440 tras el desmantelamiento que se indica en la condición 1.2.

El emboquillado del túnel, así como los taludes previos al mismo.

El paso inferior en el cruce con la carretera de Canabal a Pena Cabreira.

La explotación de arcilla abandonada denominada Cha en la que se va a ubicar el vertedero.

La zona de intersección de la traza con el Regato das Lamas donde está prevista la ampliación de la obra de paso unos 6 metros aguas arriba del arroyo.

Los taludes de desmonte situados entre los pp.kk. 0+000 y 0+580.

Zona de instalaciones auxiliares propuesta.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Sin perjuicio de lo establecido al efecto en las condiciones 1.1.4 y 1.2, para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas del túnel se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 11. *Protección del Lugar de Interés Comunitaria «Cañón do Sil»*

El tramo de la actual línea de ferrocarril que se pretende sustituir por la variante de Canabal, discurre en su práctica totalidad por el «Cañón do Sil», espacio propuesto por la Comunidad Autónoma Galicia como Lugar de Interés Comunitario (LIC) n.º ES1120014. Cualquier alternativa que se proponga discurriría necesariamente por el mencionado espacio. La variante de Canabal se inicia en el LIC y sale del mismo tras 930 m de recorrido, de los que 350 discurren en túnel, afectando a 1,03 ha de su superficie. El estudio de impacto ambiental considera moderado el impacto sobre el «Cañón do Sil».

Por su parte la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia en su respuesta a la consulta realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente sobre la afección del proyecto sobre el LIC, estima que de realizarse estrictamente todas las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental se cumple con los objetivos de la Directiva Hábitats. Asimismo indica que el establecimiento de medidas correctoras, protectoras y compensatorias específicas quedan pendientes de la evaluación de proyecto constructivo del trazado.

De acuerdo con lo propuesto en el estudio de impacto ambiental el proyecto de construcción incorporará como medida compensatoria la

reposición de una superficie igual a la afectada, en el propio Cañón do Sil o su entorno limítrofe, para la recreación del hábitat afectado en mayor medida, denominado Rusco-Quercetum roboris. En el caso de encontrarse zonas degradadas dentro del antes mencionado espacio, su rehabilitación será prioritaria respecto de la recreación en una nueva superficie. No obstante, estas medidas y las que pudieran derivarse de la redacción de los proyectos constructivos deberán establecerse en coordinación con los organismos responsables de la gestión del espacio de la Comunidad Autónoma de Galicia y contar con su informe favorable.

#### 12. *Seguimiento y vigilancia*

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 programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la permeabilidad de la variante de Canabal para la fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la efectividad de las medidas acústicas a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a las que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

### 13. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.

Estudio faunístico incluyendo corredores biológicos, pasos de fauna y medidas relativas a la protección de la fauna referido en la condición 4.

Estudio acústico y estudio de vibraciones y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida a la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10.

Proyecto de medidas compensatorias propuestas como consecuencia a la afección al LIC «Cañón do Sil», a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

### 14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 2 desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real

Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 22 de junio de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente. Instituto Geominero de España. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Diputación provincial de Lugo. Delegación de Gobierno en Galicia. Subdelegación del Gobierno en Lugo.	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia .	X
Dirección General de Desarrollo Rural, de la Consejería de Política Agroalimentaria y Desarrollo Rural de la Junta de Galicia.	
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia.	
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia. Ayuntamiento de Sober (Lugo).	X
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología (A Coruña).	
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia (Santiago de Compostela).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (A.D.E.N.A.) (Madrid).	
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza(A.E.D.E.N.A.T.) (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
Federación de Amigos de la Tierra (F.A.T.) (Madrid).	
Greenpeace (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) (Madrid).	
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV) (Madrid).	
Asociación para a Defensa Ecoloxica (ADEGA) (Santiago de Compostela).	
Colectivo Ecologista Radical (CER) (Lugo).	
Colectivo Ecologista de Defensa de la Naturaleza (CEDENAT) (Lugo).	
Sociedade Galega de Historia Natural. SGHNA (Ourense).	
Francisco Javier Silva Pando.	

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Diputación Provincial de Lugo señala que las dos alternativas planteadas, «A» y «B», intersectan la vía provincial 59-05 «Canabal-Penacabreira» sin que en la memoria-resumen se pueda apreciar qué tipo de solución técnica se diseñará para resolver el cruce. Señala que la ubicación de los vertederos generados por el excedente de materiales de la construcción del túnel deberá estudiarse con especial atención por tratarse de un entorno con sensibilidad medioambiental alta. Además propone la recuperación ambiental del tramo de vía existente que quedará fuera de servicio, por su posible importancia como parte de una futura ruta parafluvial en el entorno del río Cabe, en concordancia con las actuaciones que se están llevando a cabo en la actualidad en la zona para potenciar el turismo fluvial.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que no se hace mención al espacio natural denominado «Cañón do Sil» incluido en la propuesta gallega de LICs y que deberá tenerse en cuenta al plantear alternativas, en el proceso constructivo y en las medidas protectoras y correctoras. Además plantea que deberá incluirse una propuesta de estudio acústico, que incluya tanto una previsión del impacto acústico como un programa de mediciones tanto en obra como durante la explotación.



También considera que deberá presentarse una prospección arqueológica superficial extensiva de la zona afectada por el proyecto en el momento de realizar el estudio informativo, conforme a un proyecto aprobado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia, que se completaría en el proyecto de trazado con una prospección intensiva, además de un inventario exhaustivo del patrimonio arquitectónico. Y por último, señala que tanto las medidas correctoras como las acciones previstas en el plan de vigilancia ambiental deberán ser presupuestadas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia destaca la inexistencia de informes basados en trabajos de campo relativos al impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, y considera conveniente la realización de un estudio específico para descartar la existencia de yacimientos no detectados hasta el momento. Además señala que el estudio deberá incluir una prospección arqueológica, conforme a un proyecto aprobado por la Dirección General de Patrimonio Cultural, cuyos resultados se deberán remitir a esta misma Dirección General, a fin de establecer las medidas correctoras necesarias e incluirse en el estudio de impacto pertinente.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia, considera ventajosa desde el punto de vista medioambiental la alternativa A, por discurrir ligeramente más separada del río y representar un menor volumen de desmontes. Indica que el presente proyecto generará una pérdida ambiental como consecuencia de la ocupación del suelo, de una fracción relevante de los hábitats y fauna del LIC «Cañón do Sil». Recomienda el análisis y valoración de los efectos sinérgicos que genera el conjunto del trazado, y no sólo los de los diferentes tramos. Señala la posibilidad de presentar alternativas que no afecten al espacio natural protegido a partir de un trazado que no discurra a través de él o adecuar la traza propuesta para realizar un falso túnel que mantenga en su parte superior la condición del hábitat en la situación sin proyecto. Durante las fases proyectual, de ejecución y de explotación indica que se deberá minimizar el efecto barrera, así como los atropellos de fauna implementando para ello las medidas correctoras necesarias. Además señala que se deberán evitar procesos erosivos, de encharcamiento o contaminaciones en la red hidrográfica de los sistemas de drenaje que se implementen. Del mismo modo indica que se evitarán cambios sustanciales en el régimen hidrológico, la afección a los ecosistemas fluviales, los procesos erosivos de los taludes y se deberán restaurar, reformar y/o rehabilitar los tramos abandonados, los taludes y en general los espacios degradados en la fase de construcción o desmantelamiento. Propone establecer zonas de acopios y préstamos; la recogida, almacenamiento, conservación y/o gestión de la tierra vegetal. Además recomienda prever la gestión de todo contaminante generado durante la ejecución y explotación, evitar o minimizar las posibles afecciones a la vegetación climática, así como a otros hábitats y especies singulares, y maximizar la integración en el medio de las actuaciones previstas para amortiguar el impacto visual y paisajístico.

Indica que las medidas correctoras y protectoras deberán estar definidas contractualmente y programadas dentro del Plan de Obra, así como presupuestadas en la misma forma que el conjunto del proyecto, incluyendo su seguimiento y gestión.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo «Proyecto de Mejoras en la Red Ferroviaria Gallega. Variante de Canabal» es generar y analizar distintas alternativas para realizar la variante ferroviaria de Canabal, con el objeto de establecer, mediante un análisis multicriterio, la solución más adecuada, tanto a nivel funcional como medioambiental, y posteriormente desarrollarla a nivel de anteproyecto.

El término municipal afectado es el de Sober, con una extensión de 133,52 Km<sup>2</sup>, organizado en 22 parroquias, de las cuales sólo dos, Canabal y Vilaescura son atravesadas por las tres alternativas de la variante de Canabal.

En la fase B, a partir del plano de condicionantes, a escala 1:5.000, se generaron dos posibles corredores o pasillos que intentaban evitar lo más posible las zonas de afección alta (Riberas del río Cabe, fallas perpendiculares al río Cabe, y los núcleos rurales de Moradela, O Barrete, y la población de Canabal). El primer corredor generado, denominado «Pasillo 1», comienza una vez superada la estación de Canabal, p.k. 9+000, lo que supone que la estación no queda afectada, y gira a la izquierda con una curva en «s» que gana cota hasta adentrarse en la montaña mediante un túnel que enlaza con la traza actual en el p.k. 11+800. El segundo corredor, «Pasillo 2», parte del p.k. 8+200 de la línea actual, es decir, implica la afección a la estación de Canabal por lo que sería necesaria la construcción de una nueva. Una vez superado el término de Canabal, enlaza con el corredor 1, terminando en el p.k. 11+800 de la línea actual. Tras el análisis

de los dos pasillos planteados, se optó por descartar el «Pasillo 2», pues el funcionamiento no supone ninguna ventaja respecto al «Pasillo 1», implica la construcción de una estación más alejada del núcleo urbano y la afección en líneas generales es mayor.

A continuación se definieron dos alternativas dentro del «Pasillo 1». Ambas alternativas A y B, comienzan en la estación de Canabal y mediante dos curvas de radios opuestos (1.120 m) alcanzan el trazado actual de la línea Monforte-Orense. La alternativa A comienza al final del último aparato de la estación de Canabal, lado Orense, por lo que esta estación no se verá afectada. El trazado en planta se compone de dos curvas en «s» de radio 1.120 m conectadas entre sí mediante dos clotoides de parámetro 462. En el p.k. 0+500 es necesaria la construcción de un paso inferior gemelo del que existe actualmente en el p.k. 9+590 de la línea actual. Al final de la variante se prevé la construcción de un muro de contención de tierras con una altura máxima de 5 m y una longitud aproximada de 40 metros. Una gran parte del trazado es en túnel, con una longitud de 1.002,8 metros. La alternativa B, muy similar a la anterior, compartiendo la primera curva de radio 1.120 m, discurre a partir de ese punto algo más al Norte que la alternativa A para obtener una mayor velocidad al final de la variante. Las ventajas que presenta son una menor longitud del túnel (944,5 m), y un mejor trazado que redunca en un tiempo de recorrido menor. Los inconvenientes son que es necesaria la construcción de un viaducto de 168 metros a la salida del túnel, con unas condiciones constructivas complicadas, difícil acceso y sobre las riberas del río Cabe, zona de afección severa. Tras el análisis multicriterio se llegó a la conclusión de estudiar ambas a mayor detalle en la Fase C dada la similitud de ambas.

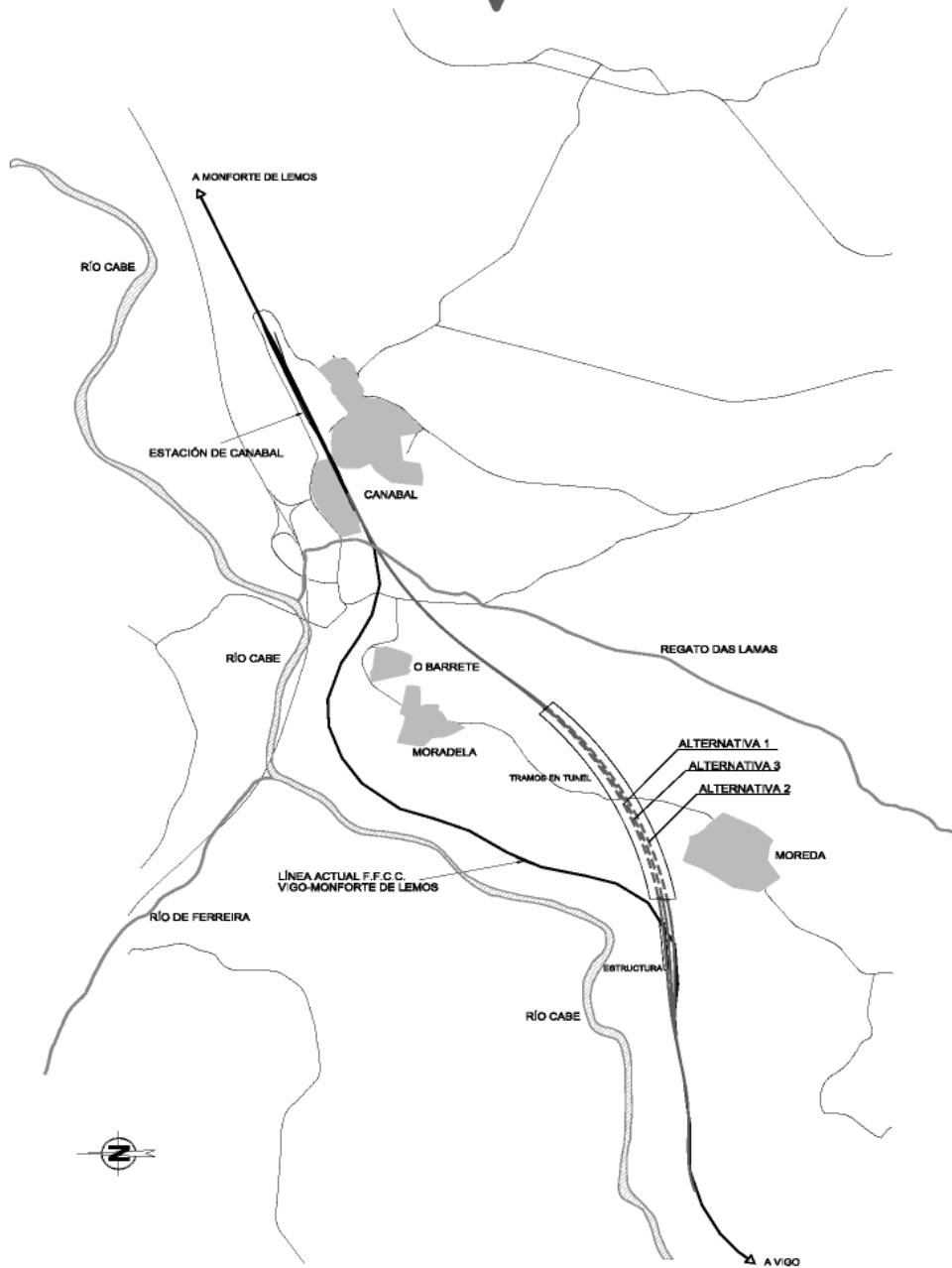
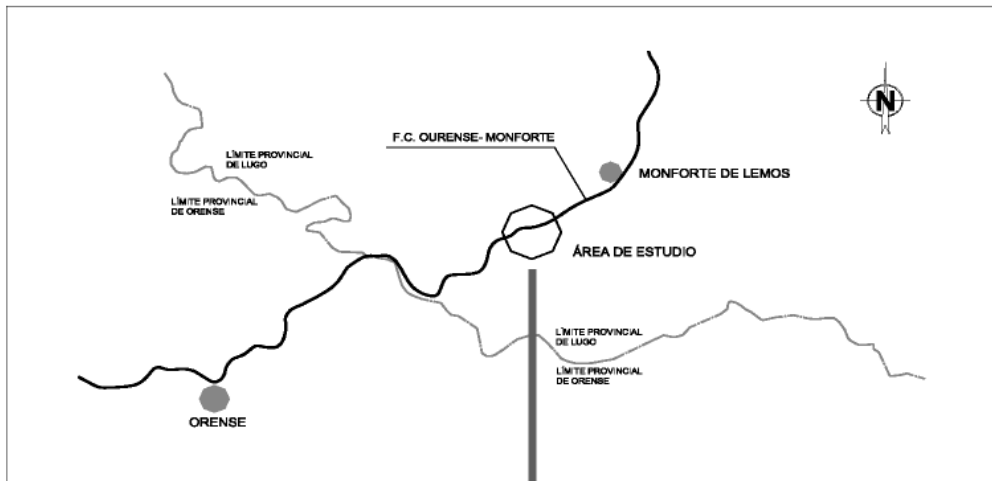
En esta fase C se definieron 3 alternativas, una más que en la Fase B, porque la diferencia entre ambas se encontraba en la zona anterior al túnel, por lo que se estudió a mayor detalle (escala 1:2.000) y resultó una tercera alternativa con un trazado intermedio. Todas ellas tienen por objeto la sustitución de casi 3 kilómetros de vía por una variante apta para una velocidad de 150 km/h. Las tres parten de puntos cercanos (p.k. 11+804 para las alternativas 1 y 2 y p.k. 12+164 para la alternativa 3) de la línea actual. Para la descripción de estas alternativas se consideran tres tramos claramente diferenciados:

El primer tramo comprende una rectificación del trazado actual presentando una longitud de algo menos de 600 m en las alternativas 1 y 2 y casi 1.000 m en la alternativa 3, para finalizar ambas en la boquilla de entrada al túnel, con 65 m de falso túnel. En la alternativa 1 se ha intentado adoptar parámetros de trazado lo más amplios posible con objeto de aumentar la velocidad y por ello en el p.k. 0+380 resulta obligada la construcción de un viaducto de 152 m de longitud. La alternativa 2 se adapta más al trazado de la vía actual y no se hace necesaria la construcción de un viaducto ya que el cruce con la vaguada del p.k. 0+380 se soluciona con un muro. En la alternativa 3 se ha optado por rectificar un mayor tramo de vía actual pasando entre la alternativa 1 y la alternativa 2, por lo que en el cruce con la vaguada, aunque no necesita viaducto, se ha planteado una alternativa de un puente losa de 25 metros.

El segundo tramo comprende el túnel excavado en mina. Las longitudes de túnel son parecidas, dada la similitud de las alternativas, siendo de 705 m en la alternativa 1, 725 m en la alternativas 2 y 715 m en la alternativa 3. En este tramo el trazado presenta parámetros aptos para una velocidad de 150 Km/h.

El tercer tramo es muy similar en las tres alternativas ya que éstas se van aproximando para llegar al mismo punto en la estación de Canabal. Es de una longitud aproximada de 1.630 m, comienza con el emboquille Este, lado Canabal, y continúa con 20 metros de falso túnel que se diseña para minimizar el impacto, especialmente visual, desde las poblaciones cercanas a la traza. Unos 800 metros tras la boquilla de salida del túnel, para cruzar sobre la carretera Canabal-Penacabreira, se ha diseñado un paso inferior bajo el ferrocarril modificando ligeramente el trazado de la carretera. Las alternativas finalizan en la entrada de la estación de Canabal, 193 metros antes del primer desvío de la estación.

Para comparar las tres alternativas se ha realizado un análisis multicriterio en el que las características empleadas para la evaluación son: funcionalidad, impacto medioambiental, geotecnia, trazado, construcción y coste. En función de la valoración de cada uno de los atributos de los corredores se obtuvo una puntuación para cada alternativa, que posteriormente se modificó tras la ponderación por importancia de las anteriores características. De todas, la alternativa 2 en todos los tramos, es la mejor valorada ya que la afección medioambiental es menor, al igual que el coste, tanto en valor absoluto como en coste/min de ahorro.





## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología y geomorfología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, socioeconomía, vías pecuarias, espacios protegidos y patrimonio cultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: la vega de Canabal, que atesora los suelos más fértiles de la comarca, siendo un verdadero suelo climax; la vegetación de ribera del río Cabe, arbórea y arbustiva bien desarrollada, con alisos, fresnos, sauces, chopos, etc. y en los sotos, castaños, fresnos y abedules; y el espacio protegido «Cañón do Sil», incluido en la propuesta de la Xunta de Galicia de LICs.

La valoración de impactos a nivel cualitativo no presenta diferencias entre las tres alternativas, por lo que se describen a continuación de manera global.

No existen impactos severos o críticos sobre ningún elemento del medio. Los impactos calificados como moderados son:

El impacto sobre el medio atmosférico durante la fase de explotación por la contaminación producida por las emisiones gaseosas de locomotoras propulsadas por motores diesel.

El impacto sobre la geomorfología tanto en fase de construcción como de explotación en los tramos 1 y 2, tanto en el trazado de la línea férrea a modificar como en los lugares de extracción de materiales y vertederos en fase de obra. El impacto sobre el paisaje, cuyo impacto es moderado en los tres tramos de la fase de explotación.

El impacto sobre los suelos es moderado en los tramos 1 y 2 ya que son suelos ricos y si no se aplican medidas correctoras de acopio y conservación la pérdida sería irreparable.

El impacto sobre la hidrología es moderado en los tramos 1 y 2 en fase de construcción ya que es de carácter temporal producido por el movimiento de tierras, y en todos los tramos en fase de explotación ya que las alteraciones potenciales sobre la calidad de las aguas serán poco importantes con el establecimiento de las adecuadas medidas protectoras y correctoras.

El impacto producido sobre la fauna es moderado en los tramos 1 y 2, ya que el efecto barrera, atropellos, pérdida de hábitat, etc, quedan minimizados al ser gran parte del trazado subterráneo.

El impacto sobre los espacios protegidos en los tramos 1 y 2 es moderado ya que la ocupación espacial es pequeña, de 1,03 ha, dentro del ámbito de 5.172 ha que encierra la definición de LIC y admite medidas compensatorias derivadas de la aplicación de la Directiva Hábitat.

El impacto sobre la vegetación es moderado en los tramos 1 y 3 durante la fase de construcción ya que no hay impacto en fase de explotación.

El impacto sobre el patrimonio cultural es moderado en el tramo 1 ya que cabe la posibilidad de que en el entorno existan restos de interés relacionados con el Castro de Vilaoscura, a unos 60 m del trazado.

El resto de los impactos son compatibles o nulos.

El estudio de impacto ambiental incluye un conjunto de medidas mitigadoras de impactos que son de aplicación para todas las alternativas descritas, con un cálculo del presupuesto para cada una de ellas.

Dentro de este capítulo de medidas mitigadoras, el estudio diferencia entre medidas protectoras y medidas correctoras.

De entre las primeras, se concretan una serie de actuaciones y recomendaciones a llevar a cabo durante la fase de obras tales como: riego periódico de la zona de obras, delimitación del área de obras mediante jalonamiento, retirada y acopio del horizonte superficial del suelo, adecuada gestión de la tierra vegetal, barreras de retención de sedimentos en áreas próximas al río Cabe y prospecciones arqueológicas en una banda de 400 metros de ancho con centro en el eje del trazado.

Como medidas correctoras se señalan: plantaciones en taludes y zonas de ribera, restauración ambiental del emboquillado del falso túnel y recuperación de las instalaciones y zonas de vertido.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se plantea el seguimiento de las medidas protectoras y correctoras citadas.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 2 como la que resulta ambientalmente más aconsejable pero con escasas diferencias con respecto a las otras dos alternativas.

## ANEXO IV

## Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de 4 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras indica que no hay actuaciones previstas por parte de esa Dirección General en la zona objeto de estudio. Recuerda, asimismo, la necesidad de respetar las zonas de protección y gálibos marcados por el Reglamento General de Carreteras e Instrucción de Carreteras sobre trazado, en las zonas de confluencia de infraestructuras.

La Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia no considera adecuado el radio de 450 m con que enlazan la alternativa 2 y la línea actual en el inicio del tramo estudiado. Por otra parte, estima insuficiente la sección planteada para el túnel de 62 m2, al considerar que la alta velocidad puede llegar a Lugo a través de Ourense. En cuanto a la elección de alternativas, considera que la alternativa 1, teniendo un coste y unas afecciones medioambientales similares a las otras dos alternativas, posibilita unos tiempos de recorrido mucho más ventajosos y unas prestaciones más acordes con los planteamientos ferroviarios, por lo que concluye que es la más adecuada.

La Consejería de Cultura, Comunicación Social e Turismo informa favorablemente el estudio informativo (en cuanto a sus consideraciones sobre el patrimonio arquitectónico, etnográfico y arqueológico) y considera adecuadas las medidas protectoras y correctoras propuestas en el mismo. Además señala la necesidad de realizar una prospección arqueológica intensiva para los proyectos de trazado y construcción, así como el correspondiente control y seguimiento arqueológico en las fases de replanteo, de ejecución de obra y de restitución de los terrenos.

La Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE presenta dos informes, uno correspondiente a la Gerencia de Actuaciones Convenidas y otro a la Gerencia de Medio Ambiente.

La Gerencia de Actuaciones Convenidas indica que, en la alternativa elegida (2), se sobreentiende que se suprime el paso a nivel del p.k. 11+162 que se encuentra dentro del ámbito de actuación. Por otra parte, la Gerencia de Medio Ambiente expone una serie de medidas de mitigación de los impactos que deberán ser consideradas, en su momento, en el proyecto constructivo. Entre ellas destacan: para el impacto sobre la hidrología e hidrogeología se señala que se deberán dimensionar los drenajes y canalizaciones; en la afección sobre la vegetación se deberá establecer un Proyecto para la Integración Ambiental y Paisajística; en relación a los Espacios Naturales Protegidos asegurar la efectividad y eficacia de las medidas compensatorias destinadas a paliar la inexistencia de opciones que puedan obviar la afección al espacio LIC «Cañón do Sil»; para la fauna, un estudio de fragmentación de hábitats y corredores; para el paisaje y gestión de materiales un estudio detallado de las localizaciones de zonas auxiliares; para el impacto acústico considerar el apantallamiento en fase de obras en las proximidades del núcleo de Canabal, etc..

**12513** RESOLUCIÓN de 23 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto Construcción de la instalación desaladora de agua marina de la bahía de Alcudia, promovido por la Dirección General del Agua.

## 1. Objeto y justificación del proyecto.

Con este proyecto se pretende la mejora global de la calidad del agua de abastecimiento, el aumento de la garantía del suministro de agua a la población y la preservación de los acuíferos frente a los fenómenos de sobreexplotación en la zona de la Bahía de Alcudia.

## 2. Descripción del proyecto.

El alcance del proyecto se refiere a la toma de agua del mar, la planta desaladora, conducción del agua desalada a los depósitos de Pollença y Sant Martí y vertido al mar del agua de rechazo.

Los términos municipales afectados por las infraestructuras son: Alcudia, Pollença, Sa Pobra, Muro, Llubí y Santa Margalida. La captación se realizará mediante 8 pozos, éstos se sitúan a unos 50 m de la antigua Cen-