

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 1462** *Resolución de 30 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo complementario del proyecto Corredor ferroviario noreste de alta velocidad. Tramo Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto, La Rioja.*

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

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

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

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

El proyecto consiste en la construcción de una variante ferroviaria de alta velocidad al casco urbano de Rincón de Soto (La Rioja), por donde discurre la vía férrea actual. El inicio y final de la misma enlaza con la línea de alta velocidad definida en el estudio informativo denominado «Corredor ferroviario de alta velocidad. Tramo: Castejón-Logroño» que proponía la construcción de la línea nueva adosada a la existente por el casco urbano de esta localidad. Durante el proceso de información pública se pone de manifiesto una fuerte oposición a la solución planteada en el estudio informativo por las repercusiones negativas que tendría sobre Rincón de Soto. Es por ello que en la declaración de impacto ambiental formulada por Resolución de 30 de enero de 2006 (BOE 14/3/2006) del tramo Castejón-Logroño, se establecía la necesidad de desviar el trazado a su paso por Rincón de Soto, evitando así el cruce de la traza por su casco urbano.

Como consecuencia de ello el promotor redacta un estudio informativo complementario en el que define tres alternativas técnicamente viables que se sitúan entre los pp.kk. 7+807,704 y 18+742,129 de la alternativa seleccionada en el estudio mencionado anteriormente: la alternativa 1 que discurre por el norte de Rincón de Soto entre esta localidad y el río Ebro y las 2 y 3 al sur, entre esta localidad y el canal de Lodosa. Todas las alternativas tienen una longitud aproximada de 11 km. El estudio propone para su desarrollo posterior la alternativa Norte.

La vía se diseña para una velocidad máxima de 220 km/h y para tráfico mixto. Se proyecta doble vía, si bien en el inicio de la actuación se prevé la rectificación de la línea existente, por lo que se establecerá una plataforma conjunta para la vía existente y las dos proyectadas.

Los condicionantes de trazado considerados para todas las alternativas han sido los siguientes:

Disponer de un tramo en recta de longitud mínima de 560 m y 0.2 % de pendiente para ubicar una nueva estación en las proximidades de Rincón de Soto.

Diseñar el trazado de manera que permita la construcción de un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) al este de Rincón de Soto.

Minimizar la afección a las parcelas inscritas en el registro de Denominación de Origen «Peras de Rincón de Soto».

El estudio informativo señala la posición que ocupará la nueva estación de Rincón de Soto (entre los pp.kk. 6+230 y 6+800 de la alternativa Norte), y establece su esquema funcional, pero no define sus características y sus dotaciones, y tampoco hace un análisis ambiental en el estudio de impacto, por lo que queda excluida de esta declaración.

Respecto a la electrificación el estudio señala que no se incorporan subestaciones ni puestos de autotransformación.

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

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La actuación discurre por los términos municipales de Alfaro, Aldeanueva del Ebro y fundamentalmente por Rincón de Soto. El río Ebro se localiza al norte y próximo a la actuación pero fuera del ámbito de estudio. La orografía presenta un aspecto llano y cultivado a excepción de algunas pequeñas elevaciones entre el canal de Lodosa y la carretera N-232. Todas las alternativas discurren en su práctica totalidad por suelos aluviales.

El área de estudio se encuentra situado en la unidad hidrogeológica aluvial del Ebro «Lodosa-Tudela», que se recarga fundamentalmente por infiltración del agua de lluvia, presentando un nivel freático muy próximo a la superficie.

El paisaje vegetal de la zona de estudio se encuentra dominado por los cultivos. Dentro de los cultivos leñosos destacan básicamente viñedos y frutales, donde destaca las peras con denominación de origen Rincón de Soto. También existe cereal de secano pero predominan los cultivos hortícolas en regadío.

Entre la fauna destaca en las zonas de cultivos el Sisón, que se encuentra en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja. Ninguna de las áreas de interés especial que establece el Decreto 8/2000, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Sisón común en la Rioja, se encuentra incluida en el ámbito cartografiado, quedando la más próxima al otro lado del Canal de Lodosa en Alfaro, al sur de la zona estudiada.

Por otra parte, en el entorno de las riberas del río Ebro aparece el visón europeo que ha sido desplazado a esta zona por la presión antrópica, que se encuentra en peligro de extinción por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja. Aunque el proyecto no afecta al Ebro ni a su ribera, el único área de interés especial para el visón europeo fijado por el Decreto 14/2002, de 1 de marzo, por el que se aprueba el plan de recuperación del visón europeo, que se encuentra en la zona cartografiada, queda a unos 350 metros de la actuación en un tramo del río Ebro en el término municipal de Aldeanueva de Ebro. Esta zona alberga también parte del LIC denominado «Sotos y Riberas del Ebro».

En la zona de estudio existen diversos cotos deportivos de caza. También hay varias vías pecuarias entre las que destaca la Cañada del Ebro, que forma parte del Camino de Santiago, la Vereda Pado de Cofín y la Cañada Real de Valcaliente.

3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 5 de julio de 2006 tiene entrada el documento ambiental del proyecto que analiza las alternativas al paso de la línea de alta velocidad por el núcleo de Rincón de Soto.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 7 de agosto de 2006 se realizaron consultas con objeto de determinar la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se relacionan a continuación los organismos y entidades consultadas:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . .	
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Ayuntamiento de Rincón de Soto	X
Ayuntamiento de Alfaro	X
Ayuntamiento de Aldeanueva del Ebro	

De las respuestas a las consultas se extraen la siguiente información ambiental destacable:

Afección de la alternativa Norte a zonas agrícolas acogidas a la Denominación de Origen «Peras de Rincón de Soto», tal y como transmite el Ayuntamiento de Rincón de Soto.

Alteración de superficie de recarga de los acuíferos y molestias por ruido a edificaciones próximas (28 edificaciones en una banda de 150 m a cada lado de la vía) de acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Calidad Ambiental para la alternativa Norte, que también señala la posible contaminación de aguas superficiales y subterráneas. Así mismo afirma que ninguna alternativa forma parte de ningún espacio protegido, ni de la Red Natura 2000.

La Dirección General de Cultura señala que ningún yacimiento arqueológico inventariado está situado en la zona de afección de las alternativas planteadas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Por Resolución de 9 de octubre de 2006, del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental se decide someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En el informe de alcance y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental se destacan como elementos de análisis los siguientes:

Afección sobre las zonas agrícolas acogidas a la Denominación de Origen «Peras de Rincón de Soto».

Afección por ruido.

Afección a la vía pecuaria «Cañada del Ebro».

Afección a zonas de recarga de acuíferos.

Establecimiento de zonas de préstamos y vertederos.

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

a) Información pública. Resultado. La Dirección General de Ferrocarriles sometió el estudio informativo complementario y el estudio de impacto ambiental del mismo a información pública, publicándose el inicio de este trámite en el Boletín Oficial del Estado de 23 de octubre de 2007 y en el Boletín Oficial de La Rioja de 30 de octubre de 2007.

Con fecha 6 de junio de 2008, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública completo.

De acuerdo con lo indicado en el informe de alegaciones redactado por la Dirección General de Ferrocarriles, durante el periodo de información pública se recibieron un total de 9 escritos de alegaciones, procedentes del Ayuntamiento de Alfaro, la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La

Rioja, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Transportes de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Transportes de La Rioja, ADIF, el Ayuntamiento de Rincón de Soto y dos alegaciones de Agropecuaria El Soto de Doria, S.A.

La Dirección General de Medio Natural señala que ninguna de las tres alternativas tienen un impacto significativo sobre el medio ambiente y considera que la Norte es la menos perjudicial para el medio ambiente. El Ayuntamiento de Rincón de Soto, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Transportes de La Rioja así como la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, también consideran a la alternativa Norte como la más adecuada.

La Dirección General de Medio Natural indica que se debe mantener la continuidad de la Cañada del Ebro que será afectada por la alternativa Norte y por la zona de préstamos/vertedero. Señala también una serie de medidas correctoras: diseñar los pasos superiores con carácter multifuncional para el paso de medianos y grandes mamíferos; habilitar pasos para pequeños y medianos vertebrados aprovechando la red de drenaje de la vía férrea; ajustar las instalaciones eléctricas de acuerdo al Decreto 32/1998, de 30 de abril, por el que se establecen normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas con objeto de proteger la avifauna; redactar plan de restauración en zonas de préstamos y vertederos; no afectar por las obras a espacios de Red Natura; recuperación paisajística de los taludes mediante revegetación para lo que se utilizaran especies autóctonas («Catálogo de especies herbáceas y leñosas bajas autóctonas para la revegetación de zonas degradadas en la Rioja»).

El Ayuntamiento de Alfaro solicita unir los tres puentes proyectados sobre la vía al inicio del trazado (pp.kk 0+500, 1+200 y 3+000) mediante caminos laterales uno al norte de la vía férrea y otro al sur de la carretera N-232, modificar la situación del paso superior del p.k. 3+000 y desplazarlo al 2+500, y así poder prescindir del paso superior situado en el p.k. 1+200.

Agropecuaria el Soto de Doria, S. A., señala que entre los pp.kk. 8+150 y 8+750 de la alternativa Norte el trazado discurre por la zona denominada «La Charca», que es una zona inundable por lo que señala que conviene adoptar las alternativas Sur. Sugiere asimismo una variante de trazado para evitar problemas de inundación.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala la posible interferencia de este proyecto con el que ella está desarrollando titulado «Autovía A-68. Limite provincial de Navarra con La Rioja-Miranda de Ebro», por lo que recomienda consensuar entre las dos Direcciones Generales la solución óptima.

b) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración. De acuerdo con las alegaciones del Ayuntamiento de Alfaro, el promotor señala que se estudiará la posibilidad de reubicar los pasos superiores de los pp.kk. 1+250 y 3+000, construyendo un nuevo en el p.k. 2+500 que cruce la vía y la N-232, conectando los pasos superiores de los pp.kk 0+400 y 2+500 con un camino al sur de la N-232, y estudiar la modificación del Camino de Santiago situado al norte de la nueva infraestructura, de forma que se adapte a los cambios anteriores.

En atención de la alegación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, señala que el proyecto constructivo se estudiará la posibilidad de minimizar la afección sobre la N-232 en coordinación con el estudio informativo «Autovía A-68. Limite provincial de Navarra con La Rioja-Miranda de Ebro».

De acuerdo con la alegación de Agropecuaria el Soto de Doria, S. A., el proyecto constructivo estudiará la modificación del trazado para minimizar la afección a la zona inundable y a la reserva del coto de caza, de forma que en estas zonas el trazado se desplace unos 75 metros hacia el sur.

También señala de forma genérica que en el proyecto constructivo se tendrán en cuenta las recomendaciones que en el aspecto medioambiental se recogen en varias alegaciones.

3.3. Consulta a las administraciones públicas afectadas.

Con objeto de cumplir con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, con fecha de 1 de julio de 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental instó al órgano sustantivo a consultar a la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; a la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La Rioja; y a la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de La Rioja.

En su respuesta de 2 de diciembre de 2008 la Dirección General de Ferrocarriles señala que realizadas las consultas solicitadas no se ha recibido ninguna respuesta, informe o alegación por parte de dichos organismos.

4. Integración de la evaluación.

4.1. Análisis ambiental para la selección de alternativas.

De las tres alternativas estudiadas, las del sur presentan impactos severos por modificación de las formas naturales del terreno debido a que discurren por una orografía más accidentada que la alternativa Norte.

Por su parte la alternativa Sur 2 presenta impactos severos por modificación en los cauces y masas de agua superficiales y por afección a elementos del patrimonio cultural ya que se aproxima más al yacimiento el «Alto de las Campanas», aunque no lo afecta directamente. Todas las alternativas afectan al Camino de Santiago.

Asimismo la alternativa Norte y la Sur 2 presentan impactos severos sobre los sectores económicos al afectar en mayor longitud que la Sur 1 a superficies de cultivos leñosos.

El estudio de impacto ambiental concluye señalando que todas las alternativas estudiadas tienen un impacto moderado, si bien la alternativa Norte es la menos perjudicial para el medio ambiente.

Por lo que respecta a la afección sobre superficies de recarga de acuíferos el estudio valora como moderado el impacto de todas las alternativas.

El anejo 6 contiene un estudio acústico que concluye indicando que la decisión sobre la variante finalmente escogida no debe fundamentarse en el impacto producido por el incremento de ruido, ya que las tres alternativas producen un impacto sonoro despreciable y no considera necesarias medidas de protección al respecto.

4.2. Impactos significativos de la alternativa elegida.

Impactos sobre la hidrogeología y la calidad de las aguas.

Dada la relativa proximidad del río Ebro podrían producirse un incremento de la turbidez por aportes de elementos finos procedentes del movimiento de tierras, o el aporte accidental de residuos no inertes. También se puede producir la contaminación de las aguas subterráneas por infiltración del sustrato permeable.

El estudio de impacto propone un control exhaustivo de los movimientos de tierras en el entorno del Ebro; instalar dispositivos que intercepten la salida de aguas procedentes de las instalaciones auxiliares mediante dispositivos de decantación; y evitar la ubicación de las instalaciones auxiliares en zonas permeables que puedan suponer un riesgo para la contaminación de aguas subterráneas.

Impacto sobre la fauna.

Por lo que respecta a la protección del visón europeo, que habita en el río Ebro, el estudio propone la señalización previa de la obra para evitar una ocupación mayor de la prevista; extremar el cuidado para evitar los vertidos a las aguas del río y evitar la localización de instalaciones auxiliares en sus proximidades; evitar trabajos nocturnos con carácter general adecuando la actividad de obra a los periodos de cría.

Impacto socioeconómico.

El estudio señala como severo el impacto por ocupación de terrenos cultivados especialmente los leñosos y en concreto los perales incluidos bajo la Denominación de Origen «Peras de Rincón de Soto». En cualquier caso el estudio señala que no se afecta a la actividad económica global del territorio ni supone una merma en su capacidad productiva. No obstante, propone como medidas correctoras un adecuado tratamiento de las expropiaciones y su adecuada retribución económica y el mantenimiento de la permeabilidad del territorio mediante la reposición de vías, caminos y pasos de ganado, así como la restitución de redes de riego y drenajes.

Impacto sobre el patrimonio cultural.

El único elemento afectado a priori es el Camino de Santiago del que se contempla su reposición. No obstante, el estudio de impacto prevé la realización antes de la redacción del proyecto de construcción de una prospección intensiva de la zona del trazado y su entorno, así como un seguimiento arqueológico durante las obras.

Préstamos e instalaciones auxiliares.

En el anejo número 4 el estudio hace una propuesta de préstamos, vertederos y zonas auxiliares. Previa caracterización del territorio en zonas excluidas, restringidas y admisibles hace una propuesta de préstamo (en la alternativa Norte no son necesarios vertederos) y dos propuestas de zonas para instalaciones auxiliares, todas ellas en zonas admisibles.

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

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Hidrogeología y calidad de las aguas.	Control de movimientos de tierras en el entorno del río Ebro. Dispositivos de decantación para la salida de aguas de las instalaciones auxiliares. Evitar la localización de instalaciones auxiliares en zonas permeables.
Fauna.	Señalización previa de la zona de obra. Evitar la contaminación del Ebro con vertidos. Localización de instalaciones auxiliares fuera del entorno del río Ebro. Evitar trabajos nocturnos y evitar la actividad de obra en periodos de cría.
Socioeconomía.	Adecuado tratamiento de las expropiaciones Mantenimiento de la permeabilidad del territorio. Reposición de redes de riego y Drenajes.
Patrimonio cultural.	Reposición del Camino de Santiago Prospección intensiva. Seguimiento arqueológico de las obras.

5. Condiciones al proyecto.

Las principales medidas para la protección del medio ambiente, derivadas tanto del estudio de impacto ambiental como de las alegaciones recibidas, complementadas por el órgano ambiental a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos son las siguientes:

Con objeto de minimizar el efecto barrera, el estudio de impacto ambiental deja para el proyecto de construcción el estudio de movilidad de los grupos de fauna presentes en el área de trazado para determinar la necesidad de construir pasos específicos de fauna o, en su caso, de adecuar las estructuras previstas como pasos de este tipo. En todo caso se deberá cumplir como mínimo las especificaciones que al efecto establece el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

La Cañada del Ebro mantendrá su continuidad, y para ello deberá contar con la autorización de las modificaciones de su trazado de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Asimismo, dado que la mencionada Cañada forma parte del Camino de Santiago, deberá contar con las preceptivas autorizaciones de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

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

En la fase de obras: Comprobación de la existencia de dispositivos de desbaste y decantación en los lugares ocupados por instalaciones generadoras de aguas residuales, determinar riesgos de inundación por la presencia de la vía en terrenos inundables, evitar la presencia de maquinaria y materiales sobre acuíferos subterráneos, minimizar la ocupación de suelo, verificar la idoneidad y la ejecución del proyecto de restauración paisajística, verificar la continuidad de los caminos y sendas cruzados y en su caso los desvíos necesarios, verificar la continuidad de las vías pecuarias, verificar el correcto estado de la maquinaria utilizada para no superar los límites de ruido y de emisión de gases, garantizar que los niveles acústicos no afecten a las áreas habitadas, verificar la mínima incidencia de emisiones de polvo, preservar los yacimientos arqueológicos de proyecto y detectar la presencia de yacimientos no conocidos.

En la fase de explotación: comprobación de que las áreas de préstamos e instalaciones auxiliares han sido tratadas hasta su total recuperación, seguimiento de las medidas de protección de la fauna, verificar que los niveles sonoros diurnos y nocturnos no sobrepasan los umbrales (diurno 55 dB(A) y nocturno 45 dB(A) en áreas habitadas) lo que determinará, en su caso, la necesidad de completar las medidas correctoras.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al estudio informativo del proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la Declaración de Impacto Ambiental.

Los resultados del plan de vigilancia ambiental quedarán plasmados en informes técnicos que se elaborarán semestralmente, además del informe previo al inicio de las obras, del informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, del informe previo a la emisión del acta de recepción de obras y de aquellos extraordinarios que sean necesarios. Estos informes quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten, y en ellos se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización de la alternativa Norte del estudio informativo complementario del proyecto «Corredor ferroviario noreste de alta velocidad. Tramo Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto (La Rioja)», concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice de acuerdo con las condiciones señaladas en el estudio de impacto ambiental y en la presente Resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

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

Madrid, 30 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

