



**Congreso Nacional del Medio Ambiente**

Cumbre del Desarrollo Sostenible

**PONENCIA**

# Línea de Alta Velocidad Madrid - Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia

Ponente: Rosa María Matas

Cargo: Jefa de Evaluación de Impacto Ambiental

Institución: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)



## ORGANIGRAMA GENERAL DE LA VIGILANCIA AMBIENTAL DE LAS OBRAS

La gestión ambiental de las obras constituye la continuación del proceso de aseguramiento de la calidad ambiental de las nuevas infraestructuras ferroviarias. Para ello, el Procedimiento general interno de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales Pg-22 atribuye a la Dirección de Medio Ambiente la responsabilidad del Control y Vigilancia Ambiental de las obras. Esta Dirección, dependiente de la Dirección de Calidad y Medio Ambiente dentro de la D.G. de Organización, Seguridad y Recursos Humanos es independiente de las áreas funcionales responsables de la ejecución de las obras con el objetivo de garantizar dicha independencia en el proceso.

El control y la vigilancia ambiental de las obras se lleva a cabo por un equipo de treinta y tres Directores Ambientales de Obra (en adelante, DAOs), trabajando en coordinación con la Dirección Facultativa, a pie de obra, y cada uno de ellos supervisa la ejecución de tres o cuatro tramos.

Las principales funciones de los DAOs son:

- El control y vigilancia ambiental de las obras, verificando el cumplimiento de la DIA y la legislación vigente; así como la correcta ejecución de las prescripciones ambientales del proyecto
- La elaboración de los **informes técnicos periódicos** exigidos en las respectivas DIAs para informar al Ministerio de Medio Ambiente
- La verificación del cumplimiento de la DIA previa a la aprobación de los proyectos modificados de obra

Cada vez está más instaurado la figura de un Técnico de Medio Ambiente en las constructoras adjudicatarias de las obras, fruto de la sensibilidad y la exigencia ambiental que cada vez más, demanda la sociedad a estas grandes infraestructuras.

Por último, hay un equipo de técnicos especializados que dan soporte técnico al equipo de DAOs, en áreas específicas como pueden ser la arqueología, ruidos, residuos, etc.

En este sentido, Adif ha establecido un protocolo de criterios ambientales, controlados trimestralmente, que aseguran unos estándares de calidad exigentes y homogéneos en todas las obras en ejecución.

## PRINCIPALES PROBLEMATICAS AMBIENTALES EN OBRA

Aunque la gestión ambiental de la obra es la culminación de un procedimiento de **EIA** en el que se han realizado distintas fases que permiten seleccionar la alternativa más adecuada y otros estudios específicos que acompañan al proyecto, que tienen como resultado un diseño ambiental ajustado a las exigencias de la DIA que contempla y desarrolla medidas preventivas, correctoras y compensatorias; en la fase de obra es necesario abordar algunas problemáticas frecuentes.



En este sentido, los plazos de tiempo y los condicionantes que se manejan en obra exigen soluciones ágiles y dinámicas. Para ello, es básico un buen conocimiento de las principales afecciones que permita anticiparse a los imprevistos que puedan surgir.

Concretamente la Línea de Alta Velocidad de acceso a Levante, atraviesa cuatro comunidades autónomas: Madrid, Castilla la Mancha, Comunidad Valenciana y Región de Murcia, en las que las competencias están transferidas y dotadas de una legislación específica, que puede tener asociados procedimientos administrativos diferentes. En todos los casos, es necesario plazos de tramitación ágiles por parte de la Administración.

### **Seguimiento arqueológico**

**Antes del inicio de la obra** se suele realizar una prospección arqueológica superficial que complete la del Proyecto y se ajuste al replanteo final del trazado. Como consecuencia, se balizaran todos los elementos del Patrimonio detectados, realizándose los sondeos de peritación en los yacimientos insuficientemente conocidos o la excavación en extensión en los ya conocidos. **Durante la obra**, un arqueólogo autorizado por la **Consejería** competente, realiza el control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra.

Los métodos de trabajo tradicionales, mas académicos y sosegados han dado paso a protocolos específicos que permiten la recuperación o documentación del patrimonio afectado ( no olvidemos que la máxima de la arqueología contemporánea es dejar este legado para las generaciones futuras excepto en los casos en que es imprescindible destruirlo) en plazos compatibles con el ritmo de la obra.

La L.A.V. de acceso a Levante, está siendo especialmente fructífera en el hallazgo de yacimientos arqueológicos. Sólo en el año 2007 aparecieron 63 yacimientos positivos en 22 de los 40 tramos en ejecución

### **Afección a Espacios Naturales Protegidos**

La afección a **ENP** que puede producirse en algunos puntos del trazado, origina como ya se ha comentado en la exposición correspondiente a la fase de Proyecto, adecuaciones importantes del trazado. En estas zonas, hay que extremar en obra las medidas preventivas y correctoras propuestas, localizando adecuadamente aquellos **elementos auxiliares** que sean precisos, en zonas de menor valor ambiental, **jalonando** estrictamente las áreas de mayor valor para impedir afecciones incontroladas y la adopción de las medidas compensatorias descritas en proyecto.

Un aspecto especialmente sensible respecto a la existencia de fauna vulnerable o en peligro de extinción, es el respeto de los periodos de limitación de actividades de obra en la época de mayor vulnerabilidad de las especies, fundamentalmente reproducción y cría (lo que comúnmente denominamos **parada biológica**)



En estos casos, una planificación adecuada del programa de trabajos, deberá evitar todos aquellos tajos relacionados con el movimiento de tierras, talas y desbroces así como no se realizarán actividades ruidosas.

En la LAV de Levante, las DIAs exigen esta restricción en puntos singulares: áreas boscosas del Cuenca – Albacete, inmediaciones del embalse de Contreras y zonas esteparias de Madrid – Cuenca.

Es frecuente realizar estudios específicos para el seguimiento de estas paradas, en los que se realizan censos e inventarios de las principales especies, estableciendo su área de influencia, acompañados de estudios acústicos.

En el caso concreto del Madrid – Cuenca, dentro de un Convenio Marco de colaboración firmado entre Adif y **SEO**, se ha realizado un seguimiento de las zonas esteparias de Madrid y Castilla la Mancha, en el que se han identificado los principales Leks de avutardas próximos al trazado.

### **Movimiento de tierras: Préstamos y vertederos**

Una infraestructura de Alta Velocidad, se caracteriza por parámetros geométricos muy exigentes que generan importantes trincheras y terraplenes o la sustitución de estos por túneles y viaductos, con los consiguientes volúmenes de excavación o relleno. El Estudio Informativo, que es sometido a información pública y sobre el cual se promulga la DIA, no contiene en ocasiones, información suficiente sobre esta temática, por lo que la DIA suele excluir expresamente del procedimiento los préstamos y vertederos, que se estudiarán posteriormente en fase de Proyecto Constructivo. En ocasiones, los previstos en proyecto no resultan finalmente válidos (características técnicas, volumen aprovechable, distancias) y es necesario gestionar nuevas localizaciones en obra.

Los préstamos representan una actividad contemplada en la legislación en la que se precisa una tramitación ambiental, por tanto es necesario realizar dicha tramitación durante la obra, que grava significativamente los plazos de la misma.

Una gestión eficaz, cada vez mas frecuente, es la compensación de excedentes y necesidades entre tramos contiguos e incluso obras cercanas, que minimizan la generación de nuevos vertederos. Esto exige una coordinación muy precisa de las obras, para poder adecuar el ritmo de generación de excedentes con las necesidades de préstamo.

### **Integración y restauración final de las superficies ocupadas por la obra**

La superficie ocupada por una LAV, aunque la plataforma es estrecha, supone una magnitud importante, a la que hay que añadir las superficies correspondientes a los elementos auxiliares. Teniendo en cuenta que una infraestructura de este tipo es un elemento permanente en el paisaje, es necesario recuperar el resto de superficies que se ven afectadas por la obra, restituyendo en lo posible su perfil geomorfológico, reponiendo la tierra vegetal en las nuevas superficies, así como llevando a cabo una adecuada restauración e integración paisajística, mediante las oportunas medidas correctoras.