



Sala Dinámica 6

**ADMINISTRADOR DE
INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS (ADIF)**

Alberto Reguero Martínez

**Director de Calidad, Seguridad
y Supervisión**

ADIF

“Principales actuaciones de Adif en nuevas líneas de alta velocidad y sostenibilidad ambiental”



Gestión ambiental de los proyectos en la fase de diseño: aseguramiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y otras medidas

Parte I: PLANIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD - ASPECTOS AMBIENTALES -



Madrid, Lunes 27 de noviembre de 2006

Alberto Reguero Martínez
Director de Calidad, Seguridad y Supervisión
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

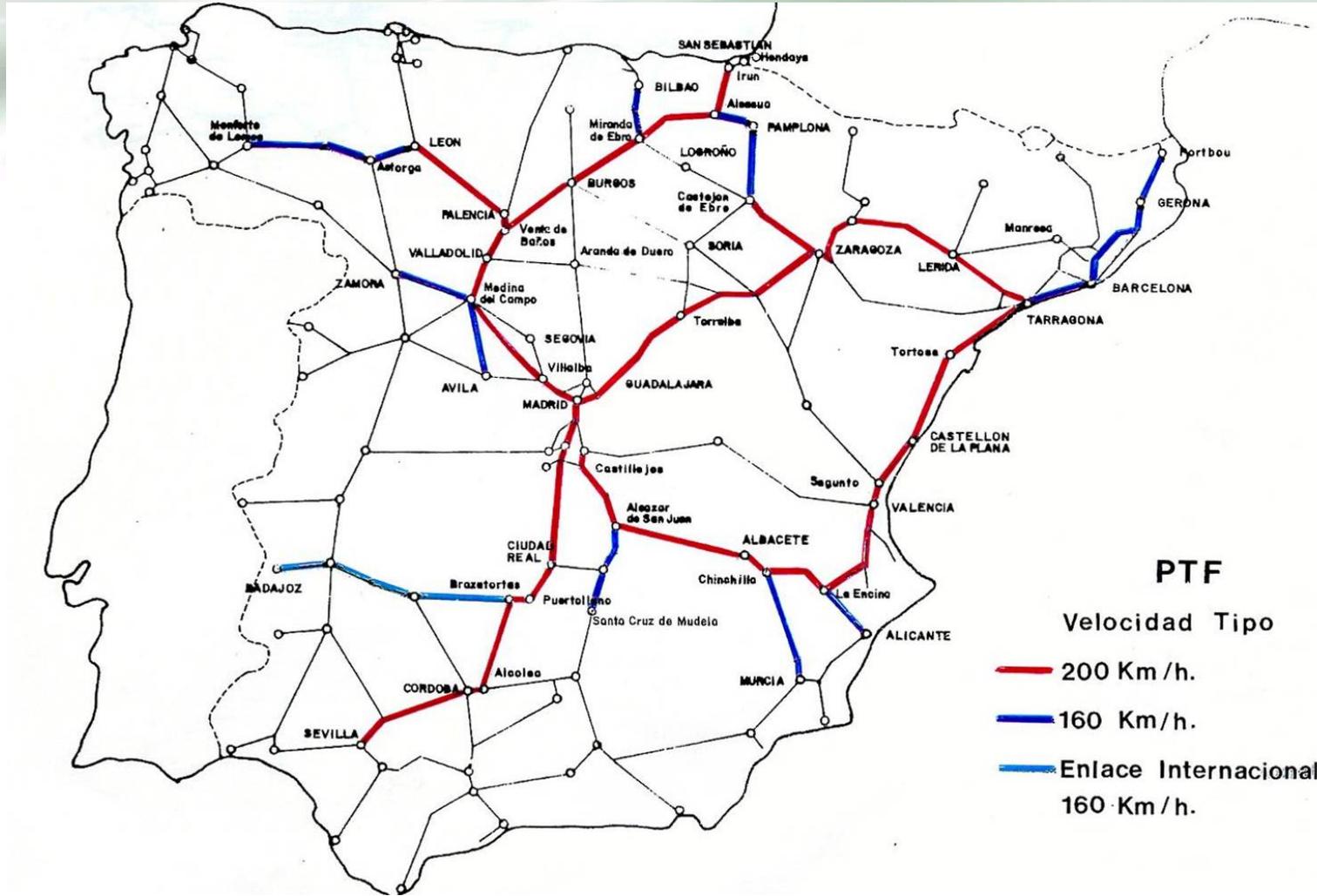
- ¿ NOS PREOCUPA EL MEDIO AMBIENTE ?
- ¿ QUÉ ASPECTOS AMBIENTALES NOS PREOCUPAN ?

- CALIDAD DEL AGUA
- CALIDAD DEL AIRE
- DEFORESTACIÓN
- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
- RESIDUOS URBANOS
- DEGRADACIÓN DE LAS PLAYAS
- DESAPARICIÓN DE ESPECIES
- IMPACTO PAISAJÍSTICO
- CALENTAMIENTO GLOBAL

- Planes Generales
- Estudios Informativos



Plan de Transportes Ferroviarios (PTF) 1987-2000



ALTA VELOCIDAD Y PRINCIPALES ACTUACIONES ESTRUCTURANTES A LARGO PLAZO



Plan de Infraestructuras Ferroviarias (PIF) 1995-2000



Planificación de las Líneas de Alta Velocidad
- Aspectos ambientales -



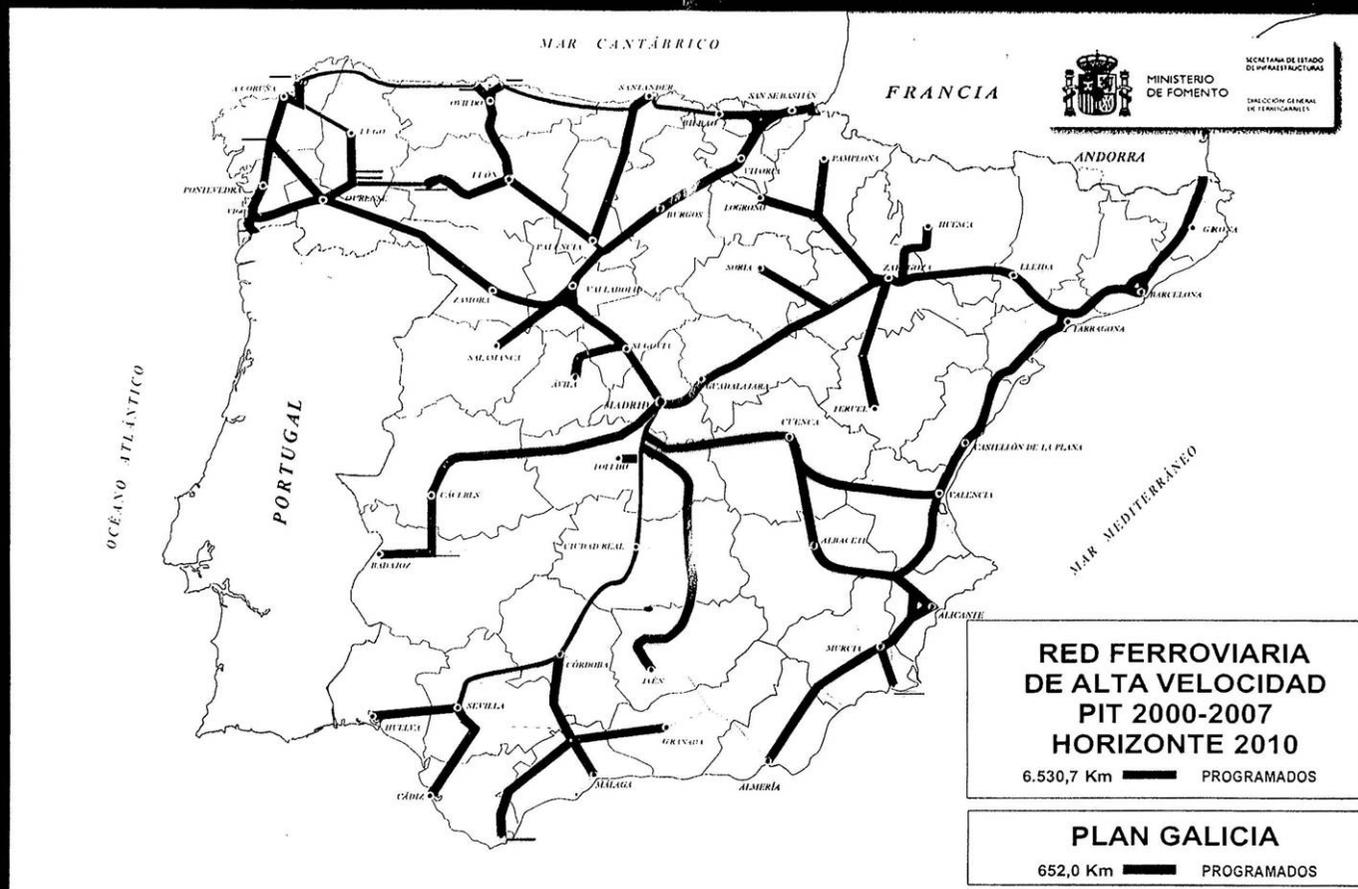
Planificación de las Líneas de Alta Velocidad
- Aspectos ambientales -



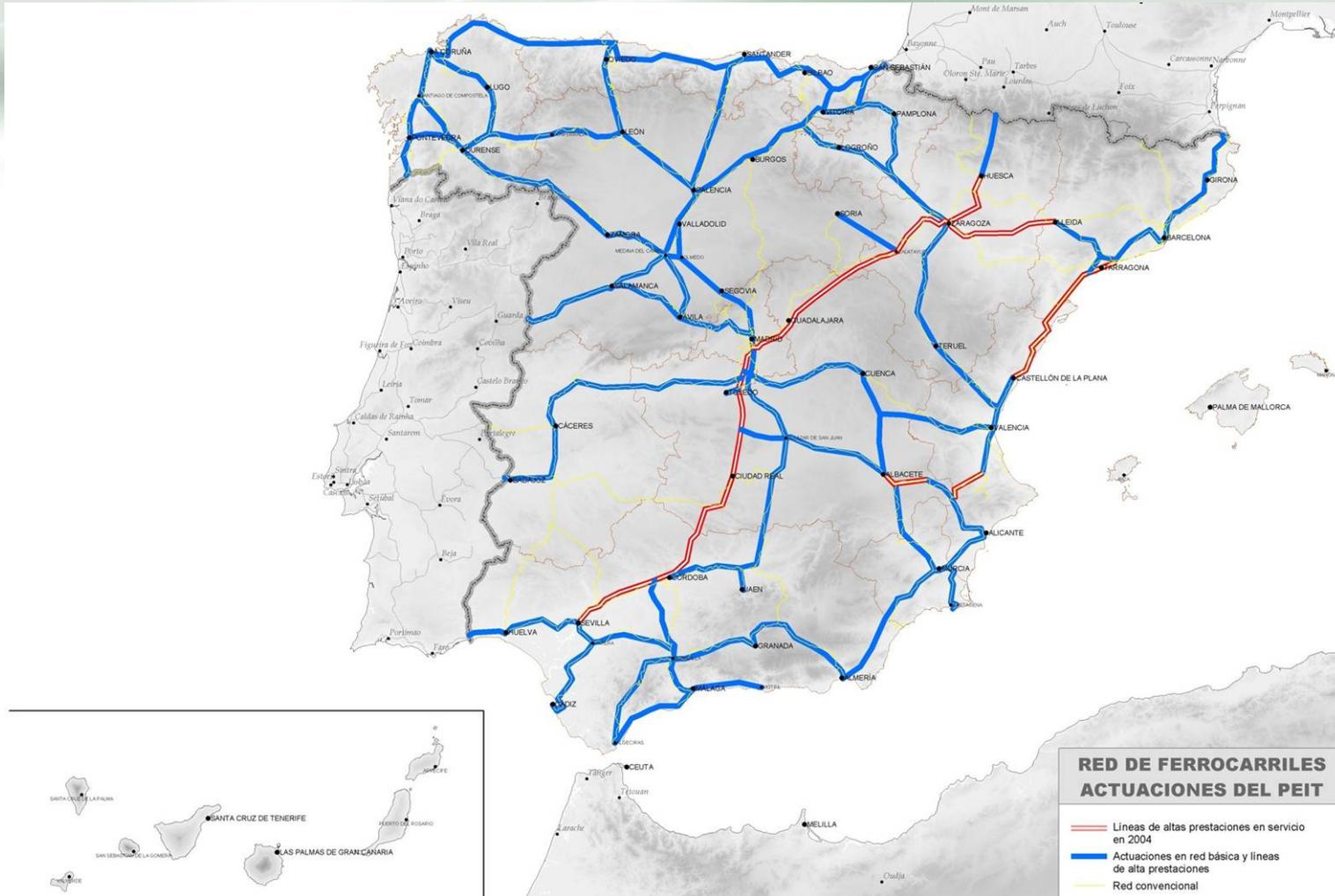
MINISTERIO DE FOMENTO

EL PIT 2000-2007 HORIZONTE 2010

RED DE ALTA VELOCIDAD HORIZONTE 2010



- Nueva red de líneas de alta velocidad, superpuesta a la red existente
- 105 Millardos de euros hasta el 2010
- Un objetivo es pasar de 10 a 30 millones de viajes/año en larga distancia
- Tiempos de viaje menores de 3,5 horas desde Madrid a cualquier capital de provincia



Planificación de las Líneas de Alta Velocidad - Aspectos ambientales -

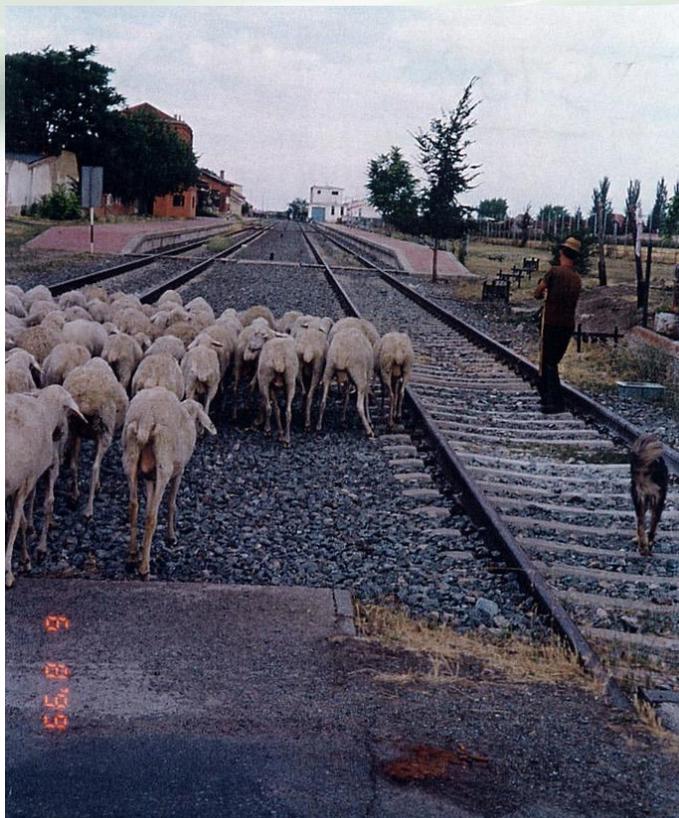
- **Objetivos generales:**
 - ✓ Mejorar la eficiencia del sistema
 - ✓ Fortalecer la cohesión social y territorial
 - ✓ Contribuir a la sostenibilidad general del sistema
 - ✓ Impulsar el desarrollo económico y la competitividad

Estimación económica de las actuaciones del PEIT, 2005-2020		
Actuaciones	Importe (Millones de euros)	% del Total
Transporte por ferrocarril, excepto actuaciones urbanas	103.410	42,84
Transporte por carretera, excepto actuaciones urbanas	60.635	25,12
Transporte aéreo	15.700	6,50
Transporte marítimo y puertos	23.460	9,72
Transporte intermodal de mercancías y viajeros	3.620	1,50
Transporte urbano y metropolitano	32.527	13,47
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,85
TOTAL ACTUACIONES PREVISTAS PEIT	241.392	100,00

- Fundamentado en los criterios y prioridades definidos en el PEIT
- Definirá la mejor alternativa de actuación mediante diferentes programas
- Incluirá las etapas de:
 - preparación y realización de las actuaciones y proyectos,
 - cuantificación por anualidades de los recursos financieros necesarios para los cuatrienios 2005-2008 y 2009-2012
- Coordinado por la Dirección General de Ferrocarriles del M^o de Fomento con la colaboración de ADIF, RENFE-Operadora y FEVE.

- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente
- Informe de sostenibilidad ambiental del PEIT (diciembre de 2004):
 - ACAE, TAT
 - 10 Recomendaciones

- Por la que se somete a información pública el proyecto del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes y de su Informe de Sostenibilidad Ambiental
- Objetivo: Plan basado en los principios de cohesión territorial y social, compatibilidad ambiental, eficiencia económica, calidad y seguridad
- Proyecto a disposición de la ciudadanía en Delegaciones y Subdelegaciones de Gobierno
- Presentación de Alegaciones



Características Generales

- Documento real de Planificación
- Concreción del trazado
- Información pública
- Información oficial
- Presentación de alegaciones

Información pública

- Interés general de la línea
- Concepción global de su trazado
- Evaluación de Impacto Ambiental

Otras Características

- Se define el coste de las obras con mucha aproximación
- Se analiza la rentabilidad económica
- Se definen las obras a ejecutar
- Debe incluir un Estudio de Impacto Ambiental

Normativa Ambiental: Ley 9/2006, Ley 6/2001, Real Decreto-Ley 9/2000 y Real Decreto Legislativo 1302/1986

- ⇒ Contenido de un Estudio de Impacto Ambiental
- ⇒ Proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental
- ⇒ Procedimiento
- ⇒ Declaración de Impacto Ambiental

Estudio de Impacto Ambiental

- 👉 Descripción general del Proyecto
- 👉 Alternativas y justificación de la solución adoptada
- 👉 Evaluación de los efectos previsibles
- 👉 Medidas para reducir, eliminar o compensar los efectos significativos
- 👉 Resumen del estudio y conclusiones

Estudio de Impacto Ambiental

Inventario ambiental

- ⊗ Medio físico: geomorfología, geología, edafología, hidrología, aire (Anteproyecto de la Ley de Calidad del Aire y Protección de la atmósfera, Ley de Prevención y Control integrado de la contaminación)
- ⊗ Medio biótico: vegetación y fauna (Directiva 92/43: hábitats naturales, fauna y flora)
- ⊗ Medio antrópico: ruido (Ley del Ruido), vibraciones, paisaje, patrimonio cultural

Impactos ambientales

↗ Positivos o negativos	⇒ Compatible
↗ Directos o indirectos	⇒ Moderado
↗ Permanentes o temporales	⇒ Severo
↗ Reversibles o irreversibles	⇒ Crítico

Procedimiento

- ✓ Memoria-resumen
- ✓ Recogida de observaciones
- ✓ Redacción del Estudio de Impacto Ambiental
- ✓ Información Pública
- ✓ Presentación de alegaciones
- ✓ Remisión de Informe
- ✓ Publicación de Declaración de Impacto Ambiental

Declaración de Impacto Ambiental (I)

- ⇒ Adecuación ambiental del Trazado
- ⇒ Protección y conservación de suelos y vegetación
- ⇒ Sistema Hidrológico y calidad de las aguas
- ⇒ Protección a la fauna
- ⇒ Prevención del ruido

Declaración de Impacto Ambiental (II)

- ⇒ Prevención del ruido en áreas habitadas y en zonas de interés faunístico
- ⇒ Protección del Patrimonio histórico y arqueológico
- ⇒ Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra
- ⇒ Seguimiento y vigilancia

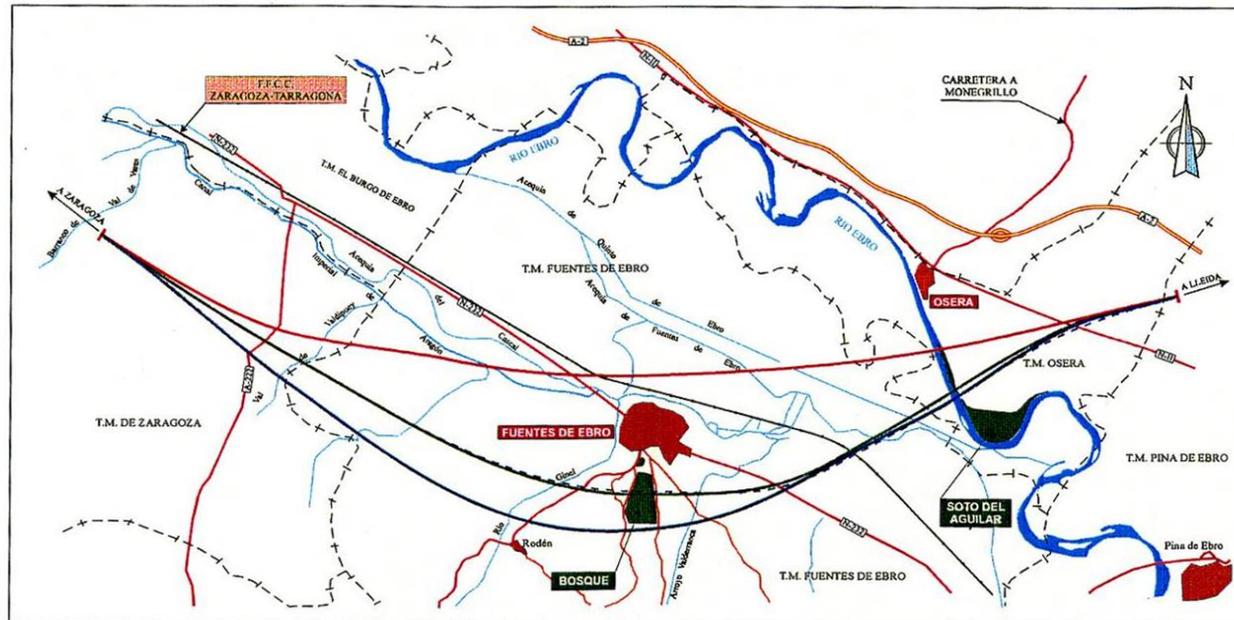
Análisis de casos

- ❑ Salida de Madrid
- ❑ Subtramo V-b del tramo Madrid-Gajanejos
- ❑ Alternativas en Calatayud
- ❑ Acceso Oeste a Zaragoza
- ❑ Subtramo II del tramo Zaragoza-Lérida
- ❑ Accesos a Barcelona



Ministerio de Fomento

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes



LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO: ZARAGOZA - LLEIDA, SUBTRAMO II

MEMORIA-RESUMEN COMPLEMENTARIA DE IMPACTO AMBIENTAL

LA POLÉMICA DE LOS AVE

INFRAESTRUCTURAS. REUNIÓN EN LA REAL CASA DE CORREOS EL PASADO JUEVES PARA CONSENSUAR UNA OPCIÓN

Gallardón, Bono y Zaplana «pactan» en un encuentro privado el trazado que presentarán a Fomento

Los tres presidentes implicados en el trazado del AVE Madrid-Valencia se reunieron el pasado jueves, en la Real Casa de Correos, sede de la presidencia madrileña, para tratar de llegar a un acuerdo previo antes de la reunión con el ministro Arias Salgado, que tendrá lugar el día 27. El jefe del Ejecutivo castellano-manchego insistió en defender las dos opciones en litigio: Cuenca y Albacete.

MADRID. **Mayte Alcaraz**

Una larga reunión, según ha podido saber ABC, celebrada en la Puerta del Sol, sirvió para que los tres responsables autonómicos acercaran posturas sobre el trazado conjunto que presentarán al ministro de Fomento en la cena que está prevista el próximo día 27. Aunque nada ha trascendido de ese encuentro, lo cierto es que podría tratarse del «último intento» para llegar a un consenso entre las tres Autonomías afectadas, ante la «hora final».

COSTE POLÍTICO

El nudo gordiano de esa discusión no es otro que la decisión última sobre la ciudad castellano-manchega que se llevará el gato al agua en el trazado de la línea de alta velocidad a Valencia. Con toda probabilidad, el presidente José Bono habría hecho valer ante sus homólogos de Madrid



Los tres presidentes, en imagen de archivo, se reunieron hace dos días para llegar a un acuerdo previo

S. G.

el coste político que ello representaría. Ayer mismo, Bono insistió en un acto público en que la propuesta que llevará Castilla-La Mancha ante Fomento es que el AVE pase y pare tanto por Cuenca como por Albacete.

derecho a aprovechar esta oportunidad vertebradora y a no provocar ningún enfrentamiento entre ellas», añadió.

No obstante, no parece probable que la opción de Cuenca sea final.

por Cuenca; centro, la más larga y costosa; y sur, por Albacete) parece claro que la última podría ser la definitiva. Nadie duda, a estas alturas, de que el trazado tendrá que atravesar por Albacete, de camino a Valen-



L.A.V. Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa Estudios Informativos



		I. PÚBLICA	D.I.A.	APROB. TRAZ.
1	MADRID - ZARAGOZA	14/11/1996	---	---
2	MADRID - CALATAYUD	---	23/04/1998	09/05/1998
3	RAMAL ENTRADA ATOCHA	---	---	10/10/1998
4	CONEX. MAD – SEV CON L.A.V. BARCELONA	26/05/2000	30/01/2002	27/03/2002
5	SUBTRAMO V - B	09/02/2000	---	28/07/2000
6	CALATAYUD - RICLA	24/09/1993	19/08/1994	17/03/1995
7	ACC. A ZARAGOZA ALT. COMPLEMENT.	10/10/1997	---	---
8	RICLA - ZARAGOZA	---	03/10/1998	17/10/1998
9	ZARAGOZA - LLEIDA	29/09/1993	07/12/1994	17/03/1995
10	LLEIDA - MARTORELL	24/03/1998	31/08/1999	15/09/1999
11	GELIDA - CASTELLBISBAL	14/05/1999	19/02/2002	---
12	ZARAGOZA – LLEIDA SUBT. II	16/04/1998	---	25/02/1999
13	MARTORELL - BARCELONA	13/11/1998	26/08/2000	30/08/2000
14	RAMAL FERROVIARIO DEL LLOBEGRAT	21/08/1999	02/03/2001	21/07/2001
15	AEROPUERTO BARCELONA – C/MALLORCA	22/09/2000	---	---
16	NUEVOS ACCESOS PUERTO BARCELONA	---	---	---
17	BARCELONA – FRONTERA (excepto Girona y Mollet)	13/11/1998	26/09/2001	---
18	MOLLET – LA ROCA (Barcelona)	30/10/2003	---	---
19	FIGUERAS - FRONTERA	---	---	12/10/2001
20	CONEXIÓN CORREDOR MEDITERRÁNEO	28/12/2001	27/12/2002	01/03/2003
21	VILOBÍ D'ONYAR-SANT JULIÀ DE RAMIS	19/10/2002	---	---
22	SANT JOAN DESPÍ – LA TORRASSA	06/08/2003	---	----

1.

2. **Preservar el Patrimonio Ambiental y Cultural**

3.

4.

5.

6.