

La Red Natura 2000 y las medidas compensatorias: aplicación en los proyectos de la red de carreteras del Estado

Justo Borrajo Sebastián

Jefe del Área de Carreteras de Gran Capacidad.
Dirección General de Carreteras de Fomento.

Y

Olga Carrascal Vázquez.

Jefa de Sección Técnica Ambiental.
Dirección General de Carreteras de Fomento.

Gijón. Noviembre de 2010

- “Pera, la isla ideal donde ... sin necios, ni parásitos, ni glotones, ni culos prostituidos; que produce tomillo, ajos, higos y panes; cosas que no invitan a la guerra ni honores, y donde no hay armas ni dinero”.

Crates.

Problemas con los estudios de alternativas y su afección a la Red Natura.

- La Red Natura no está cerrada y su definición no es muy precisa.
- Determinar si el impacto de la actuación es significativo o afecta a la coherencia global de la Red.
- Establecer diferencias claras entre medidas compensatorias y complementarias.

Definición de la Red Natura 2000.

- La base sobre la que se construye la Red Natura es la Directiva Hábitat de 1992 y todavía su definición en España en 2009 es incompleta.
- La superficie total protegida es del 18,73 en ZEPA y del 22,88 en LIC, lo que hace difícil planificar, proyectar y construir nuevas carreteras sin afectarla.
- La definición de los espacios se realiza a escala 1:100.000 o 1:200.000 utilizando como contornos carreteras, fcc., términos municipales, etc., poco acordes con los valores ambientales.

Planteamiento de alternativas.

- Los órganos ambientales plantean, a veces, alternativas no viables para el órgano sustantivo:
 - no realizar la actuación sin DIA negativa.
 - aprovechar la carretera existente para duplicarla cuando no cumple las características de trazado o seguridad.
 - realizar rodeos con incrementos de recorrido no competitivos.
- Otras veces se piden alternativas por dentro del espacio alegando menor impacto que otras que no le afectan.

¿Quién determina si los impactos sobre la Red Natura son significativos? I.

- Según el RD 1421/2006 las CCAA sólo manifestarán su conformidad con un plan o proyecto tras haberse asegurado que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión.
- La integridad del lugar está vinculada a los objetivos de conservación del mismo que se elaboran en base a los tipos de hábitats naturales (anexo I) y las especies autóctonas de flora y fauna (anexo II)

¿Quién determina si los impactos sobre la Red Natura son significativos? II.

- Si un plan o proyecto afecta a un lugar de la Natura sólo desde el punto de vista visual, respecto a hábitats no incluidos en el anexo I o a especies no incluidas en el anexo II, los efectos pueden no ser significativos sobre la integridad del lugar.
- Hay que resaltar que la integridad del lugar se refiere al espacio concreto afectado.

¿Quién determina si los impactos sobre la Red Natura son significativos? III.

- El Órgano Ambiental (D. G. de Calidad y Evaluación de Impacto Ambiental) se ha basado, hasta el momento, en los estudios de impacto y, sobre todo, en los informes de las CCAA. Ahora también en el informe de la D. G. de Medio Natural y Política Forestal.
- Están surgiendo contradicciones que se pide a Carreteras que informe, exigiendo nuevos estudios con un detalle y duración que no se habían efectuado hasta ahora.

Nuevos estudios solicitados.

- Redefinir los espacios de la Natura a escala 1:10.000 con estudios de campo de hábitats.
- Estudios de campo sobre incidencia a largo plazo de la actuación en la fauna o la vegetación. Por ejemplo, sobre la evolución de las tasas de reproducción.
- Incidencia en la coherencia global de la Red de una actuación localizada.

Realización de actuaciones que afecten a la Red Natura.

- La realización de proyectos que afecten a la Red Natura sólo será posible por razones imperiosas de interés público de primer orden, a establecer por el Consejo de Ministros, exigiéndose medidas compensatorias.
- Sabemos lo que es el interés general pero ¿Qué son las razones imperiosas de interés público de primer orden? Sólo lo debe saber el Consejo de Ministros.

Medidas preventivas en los estudios de impacto.

- La realización de los estudios de impacto comenzando por la caracterización del territorio para establecer corredores compatibles con él es la mejor medida preventiva.
- A nivel de alternativas de trazado también permite establecer la ubicación de préstamos y vertederos en zonas compatibles, proteger con jalonamientos zonas sensibles y valiosas para no disponer en ellas instalaciones auxiliares y determinar zonas con potencial arqueológico para prospecciones previas a las obras.

Medidas correctoras en los estudios de impacto.

- Las medidas correctoras en los estudios informativos se refieren a las protecciones de suelos y vegetación, del sistema hidrológico y calidad de las aguas, de la fauna, atmosférica, del ruido y el patrimonio, mantenimiento de la permeabilidad transversal y continuidad de los servicios afectados y recuperación ambiental y paisajística del entorno de la carretera.
- El principal problema es que a escala 1:5.000 no es posible definir con precisión y presupuestar muchas de ellas: sería necesaria una DIA en dos etapas.

Aplicación Directiva Hábitat en los estudios informativos de carreteras

- RD 1997/1995 por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y la flora silvestres
- Modificación RD 1421/2006 de 1 de diciembre

Aplicación Directiva Hábitat en los estudios informativos de carreteras

- Artículo 6. Apartado 3.

Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.

Aplicación Directiva Hábitat en los estudios informativos de carreteras

- Artículo 6. Apartado 3.

A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo, las Comunidades Autónomas correspondientes sólo manifestarán su conformidad con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.

Aplicación Directiva Hábitat en los estudios informativos de carreteras

- Artículo 6. Apartado 4.

Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de la Red Natura 2000 quede protegida.

Aplicación Directiva Hábitat en los estudios informativos de carreteras

- Artículo 6. Apartado 4.

En el caso de planes, programas y proyectos autorizados por la Administración General del Estado y sometidos a su vez a evaluación de impacto ambiental, las medidas compensatorias serán fijadas por el Ministerio de Medio Ambiente. Para la definición de dichas medidas, se consultará específicamente al órgano de la Comunidad Autónoma competente para la gestión del espacio de la Red Natura 2000 afectado por el plan, programa o proyecto.

Medidas complementarias y compensatorias I.

- En los casos en los que alguna alternativa afecte a la Red Natura es cuando se presentan mayores problemas en la selección y en la propuesta de medidas complementarias o compensatorias.
- Si la afección no es significativa podrán plantearse medidas complementarias a las preventivas y correctoras y si lo es serán necesarias medidas compensatorias..

Medidas complementarias y compensatorias II.

- Hasta el momento no se ha producido ninguna DIA que admita impactos significativos sobre la Red Natura, aunque si se han propuesto medidas compensatorias que deberían haberse llamado complementarias.
- Estas medidas se refieren a la mejora de los valores del espacio afectado o de la coherencia global de la Red aunque no por los impactos de la alternativa propuesta, sino por otras infraestructuras existentes o por la ocupación debida a construcciones o cultivos..

Medidas complementarias I.

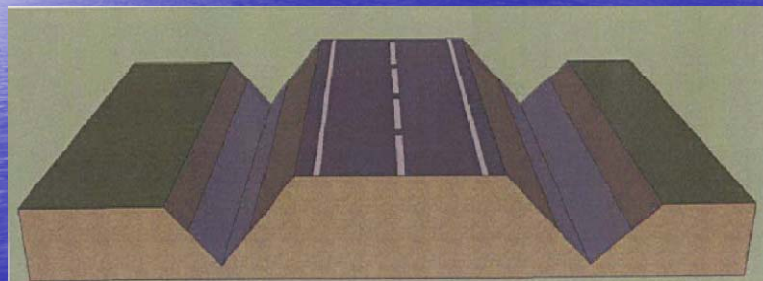
- Las medidas complementarias más frecuentes en carreteras son la compra de terrenos dentro de espacios de la Red pero fuera del dominio público expropiable, mejora ambiental de la carretera existente, sustitución de cercas de espino por malla ganadera, señalización de tendidos eléctricos, reparación de tejados afectados por nidos, instalación de niales, efectuar plantaciones o repoblaciones vegetales, creación de viveros, repoblaciones de conejos y madrigueras de protección, creación o ampliación de centros de recuperación de fauna y muladares, y campañas de educación ambiental.

Medidas complementarias II.

- Una de las medidas complementarias más frecuente es la corrección de impactos de la antigua carretera: drenajes defectuosos o problemas de permeabilidad transversal agravados por la construcción de la nueva carretera: pasos de fauna.
- En zonas inundables la carretera existente puede dar lugar al agravamiento de los problemas y puede ser aprovechada la construcción de la nueva para corregir el problema.

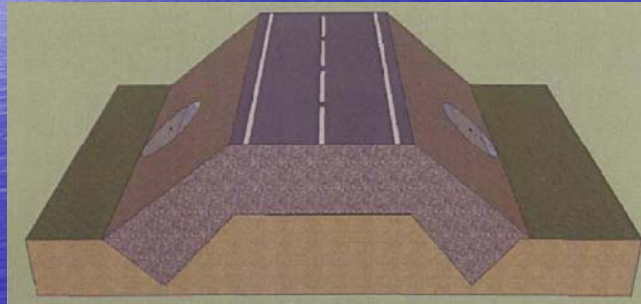
Medidas complementarias en proyectos de carreteras

- **Afección al LIC Complejo lagunar de La Albuera:**
 - Situación actual N-432



Medidas complementarias en proyectos de carreteras

- **Afección al LIC Complejo lagunar de La Albuera:**
 - Propuesta de actuación



Parque Natural de la Albuera de Valencia, 25-26 de noviembre 2008

Jornadas Técnicas
Destigmatización de Hábitats Afectados por Infraestructuras Viarias
Parc Natural de l'Albuera - 25 y 26 de noviembre de 2008

adif

Torrent de Palomeres. Tramo: Sant Celoni - Riells

Durante las obras (enero 2007): Paso inferior bajo la línea de alta velocidad y bajo la vía ferroviaria convencional, todavía se observa el antiguo paso

ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad

Medidas compensatorias en proyectos de carreteras

- **Afección al Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche:**
 - Repoblación de áreas incendiadas y degradadas.
 - Creación de viveros de plantas autóctonas.
 - Compra de derechos de tala de ejemplares añosos.
 - Creación de un corredor biológico para el lince.
 - Revegetación y adecuación de los pasos de fauna existentes.
 - Mejorar el hábitat de anfibios, reptiles y peces, base de la alimentación de la cigüeña negra y la nutria.
 - Cerramiento de accesos a refugios de quirópteros.
 - Muladar controlado para el Buitre negro.

Medidas compensatorias en proyectos de carreteras

- **Afección al LIC Riberas del río Cea:**
 - Revegetación de zonas de ribera deterioradas en la actualidad.
 - Instalación de nidales.
- **Afección al Topillo de la Cabrera:**
 - Mejora biológica del hábitat. Zonas con disponibilidad de materia vegetal verde durante todo el año.

Medidas complementarias en proyectos de carreteras

- **Afección a la ZEPA Campiña Sur y Embalse Arroyo Conejos:**
 - Instalación de nidos para aguilucho cenizo o cernícalo primilla.
 - Redacción de instrumento de gestión de la ZEPA.
 - Campaña de participación pública (talleres, exposiciones, sesiones científicas).





Medidas complementarias III.

- La gestión de las medidas complementarias es conveniente que , debido a la duración de las mismas y el conocimiento de los espacios, sea realizada por los Órganos Ambientales autonómicos o los rectores de dichos espacios.
- Se han firmado Convenios con CCAA con duración de varios años, en los que el Ministerio de Fomento transfiere unos fondos a la Comunidad Autónoma a justificar mediante certificaciones de las partidas presupuestadas.