

Jornadas técnicas

DEL GRUPO DE TRABAJO FRAGMENTACIÓN DE HÁBITATS
CAUSADA POR INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE



Gijón

18 y 19 de noviembre
de 2010

PROGRAMA Y RESÚMENES DE PONENCIAS

PRESENTACIÓN Y PROGRAMA

PRESENTACIÓN

En el marco de la evaluación ambiental de proyectos de construcción y mejora de carreteras y ferrocarriles que afectan a espacios integrados en la Red Natura 2000, y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats, debe considerarse la incorporación de medidas compensatorias cuando se prevea que, a pesar de la implementación de medidas preventivas y correctoras, se puedan producir efectos residuales significativos sobre la Red Natura 2000. Estas medidas se reservan para proyectos para los cuales no exista una solución alternativa y cuya ejecución se justifique por razones imperiosas de interés público de primer orden. Su aplicación debe garantizar la coherencia global de la Red y una compensación directamente enfocada a los tipos de hábitat y especies de interés comunitario afectados por el proyecto; por ello constituyen una oportunidad para abordar la recuperación de corredores ecológicos u otros hábitats afectados por la fragmentación generada por vías de transporte.

El diseño, implementación y mantenimiento a largo plazo de estas medidas plantea no pocos escollos, que abarcan desde su propia definición y requisitos de aplicación, hasta otros aspectos como la dificultad que plantea actuar fuera del ámbito de expropiación de las obras, con frecuencia en zonas alejadas del trazado y que no son de titularidad pública. Ello obliga a contar con la cooperación de muchos agentes, entre los que se encuentran los propietarios de los terrenos, administraciones locales y autonómicas, los expertos en gestión de hábitats y especies a recuperar, o las organizaciones no gubernamentales. La conservación a largo plazo de estas medidas también plantea retos, especialmente cuando se actúa en terrenos privados para los cuáles es necesario establecer contratos o acuerdos de gestión a largo plazo, en los que pueden verse involucradas organizaciones de custodia del territorio.

En las jornadas se pretende debatir sobre los referentes legales, la normativa, los criterios y los requisitos para el diseño y la ejecución de medidas compensatorias en proyectos que puedan afectar a espacios de la Red Natura 2000, así como exponer casos prácticos que permitan reflexionar sobre las dificultades que hay que afrontar, y como resolverlas.

Las jornadas, organizadas por la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias y la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, van dirigidas especialmente a los profesionales que participan en procesos de evaluación ambiental, planificación y proyecto de infraestructuras viarias, así como en actuaciones de gestión y conservación de la biodiversidad y de los espacios naturales.

PROGRAMA

JUEVES, 18 DE NOVIEMBRE DE 2010

- 09:00 h **Entrega de documentación**
- 09:30 h **Presentación e inauguración de las jornadas**
José Jiménez García-Herrera. Director General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
Francisco González Buendía. Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras. Gobierno del Principado de Asturias.
- 10:00 h **Medidas compensatorias en el marco de la Directiva Hábitats**
Mariam Sánchez Guisández. Dirección General de Medio Ambiente. Comisión Europea.
- 10:45 h **La aplicación de la legislación española en materia de EIA a la protección de la Red Natura 2000 y especialmente al diseño de medidas compensatorias**
Miguel Aymerich Huyghues. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- 11:30 h **Pausa café**
- 12:00 h **Túnel del Rañadoiro: ejemplo de restablecimiento de la conectividad para el oso pardo en la Cordillera Cantábrica**
José María Pertierra de la Uz. Dirección General de Carreteras. Gobierno del Principado de Asturias.
José Félix García Gaona. Dirección General de Biodiversidad y Paisaje. Gobierno del Principado de Asturias.
- 12:30 h **La Red Natura 2000 y las medidas compensatorias: aplicación en los proyectos de la red de carreteras del Estado**
Justo Borrajo Sebastián, Olga Carrascal Vázquez. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.
- 13:00 h **Aplicación de medidas compensatorias en nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad**
Rosa María Matas López. Dirección de Calidad y Medio Ambiente. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
- 13:30 h **Comida**

- 15:30 h **Medidas compensatorias de los proyectos de infraestructuras viarias del espacio “Llanos de Cáceres”**
Ángel Sánchez García, Javier Caldera Domínguez, María Jesús Palacios González.
 Dirección General del Medio Natural. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente.
 Junta de Extremadura.
- 16:00 h **Retos y oportunidades en torno a las medidas compensatorias: la perspectiva del operador**
Javier Martínez de Castilla i Colomer. Departamento de Medio Ambiente. FERROVIAL AGROMAN
- 16:30 h **Resultados de la aplicación de medidas compensatorias en la autovía A-381 en Andalucía**
Miguel Ferrer Baena. Estación Biológica de Doñana (CSIC). Fundación Migres.
- 17:00 h **Pausa café**
- 17:30 h **El papel de las organizaciones de custodia del territorio en el desarrollo de medidas compensatorias**
Jordi Pietx i Colom, Alba Márquez. Xarxa de Custòdia del Territori.
Amaya Sánchez Sánchez. Fundación Biodiversidad.
- 18:00 h **Debate y conclusiones**
- 19:00 h **Clausura de la jornada**
- 21:00 h **Espicha típica asturiana, en el llagar de Castiello de Bernueces**
 Traslado en autobús desde el Palacio de Congresos y Exposiciones del Recinto Ferial de Asturias
 “Luis Adaro”.

VIERNES, 19 DE NOVIEMBRE DE 2010

- 08:45 h **Salida de autobuses desde el Palacio de Congresos y Exposiciones del Recinto Ferial de Asturias “Luis Adaro”**
 (Las personas que deseen terminar el recorrido en el aeropuerto de Asturias o las estaciones de trenes y autobuses de Gijón deberán llevar el equipaje consigo).
Visita al puerto del Rañadoiro (AS15) en el sector próximo a la sierra de Muniellos
 El recorrido se realizará por la A66 cruzando el sector del Huerna y por la carretera de Villablino, en la provincia de León.
- 14:00 h **Comida en Pola de Allande**
- 16:45 h Parada en el aeropuerto de Asturias
- 17:45 h Parada en la estación de autobuses y de ferrocarril de Gijón
- 18:30 h **Final del recorrido frente al Palacio de Congresos**

RESÚMENES DE PONENCIAS

ÍNDICE

Medidas compensatorias en el marco de la Directiva Hábitats Mariam Sánchez Guisández. Dirección General de Medio Ambiente. Comisión Europea	pág. 11
La aplicación de la legislación española en materia de EIA a la protección de la Red Natura 2000 y especialmente al diseño de medidas compensatorias Miguel Aymerich Huyghues. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino	pág. 13
Túnel del Rañadoiro: ejemplo de restablecimiento de la conectividad para el oso pardo en la Cordillera Cantábrica José María Pertierra de la Uz. Dirección General de Carreteras. Gobierno del Principado de Asturias José Félix García Gaona. Dirección General de Biodiversidad y Paisaje. Gobierno del Principado de Asturias	pág. 15
La Red Natura 2000 y las medidas compensatorias: aplicación en los proyectos de la red de carreteras del Estado Justo Borrajo Sebastián, Olga Carrascal Vázquez. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.	pág. 17
Aplicación de medidas compensatorias en nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad Rosa María Matas López. Dirección de Calidad y Medio Ambiente. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	pág. 19
Medidas compensatorias de los proyectos de infraestructuras viarias del espacio “Llanos de Cáceres” Ángel Sánchez García, Javier Caldera Domínguez, María Jesús Palacios González. Dirección General del Medio Natural. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura	pág. 21
Retos y oportunidades en torno a las medidas compensatorias: la perspectiva del operador Javier Martínez de Castilla i Colomer. Departamento de Medio Ambiente. FERROVIAL AGROMAN	pág. 23
Resultados de la aplicación de medidas compensatorias en la autovía A-381 en Andalucía Miguel Ferrer Baena. Estación Biológica de Doñana (CSIC). Fundación Migres	pág. 25
El papel de las organizaciones de custodia del territorio en el desarrollo de medidas compensatorias Jordi Pietx i Colom, Alba Márquez. Xarxa de Custòdia del Territori Amaya Sánchez Sánchez. Fundación Biodiversidad	pág. 27

Medidas compensatorias en el marco de la Directiva Hábitats

Mariam Sánchez Guisández

Experta Nacional Destacada – Aplicación Directivas Hábitats y Aves en España. Dirección General de Medio Ambiente. Comisión Europea.

RESUMEN

La Directiva Hábitats 92/43/CEE tiene como objetivo contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio de la Unión Europea. El mayor desafío de esta Directiva, lo constituye la creación de una red de espacios protegidos, la Red Natura 2000, que está compuesta por lugares que alberguen tipos de hábitats naturales y de hábitats de especies que figuran en los dos primeros anexos de la misma. La Directiva Hábitats establece que se deberá garantizar el mantenimiento o, en su caso, el restablecimiento del estado de conservación favorable de estos hábitats y especies.

La Directiva incluye disposiciones que regulan la conservación y gestión de los espacios de la Red Natura 2000. El Artículo 6 de la Directiva es uno de los más relevantes en este contexto ya que se refiere explícitamente a la relación entre conservación y usos del suelo. Entre las disposiciones de este artículo destacan las de los apartados 6.3 y 6.4, que recogen una serie de medidas y procedimientos en relación a los planes y/o proyectos que puedan tener un efecto negativo en un espacio de la Red Natura 2000, al tiempo que, en circunstancias especiales, permite algunas excepciones.

Es el apartado 6.4 de la Directiva el que regula estas circunstancias excepcionales en las que es posible llevar a cabo un plan o proyecto con efectos negativos en un espacio de la Red Natura 2000 y el que introduce el concepto de medidas compensatorias, como un último recurso una vez que el resto de disposiciones de la Directiva no han resultado eficaces. Las medidas compensatorias son medidas específicas, adicionales a las prácticas normales de aplicación de las Directivas Aves y Hábitats, que tienen por objeto compensar el impacto negativo de un proyecto o plan, proporcionando una compensación que corresponda exactamente a los efectos negativos causados.

Las características de las medidas compensatorias y los requisitos indispensables que han de observarse en la definición de las mismas para un plan o proyecto así como algunos ejemplos de estas medidas en el territorio de la UE serán detallados en esta ponencia.

La aplicación de la legislación española en materia de EIA a la protección de la Red Natura 2000 y especialmente al diseño de medidas compensatorias

Miguel Aymerich Huyghues

Subdirector General-adjunto de Evaluación Ambiental. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

RESUMEN

La necesidad de realizar una evaluación adecuada de las posibles afecciones de un proyecto en lugares pertenecientes a la Red Natura 2000 (LIC, ZEPA, ZEC), queda claramente recogida en los artículos 6.3 y 6.4 de la Directiva 92/43/CEE –conocida habitualmente como Directiva Hábitats– y en la normativa del Estado español, en especial en el Real Decreto 1997/1995 que traspone la Directiva y, muy posteriormente, en el Artículo 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

No obstante, la incorporación de estos requisitos, en el marco de la legislación española específica de evaluación de impacto ambiental, se lleva a cabo con mucha posterioridad. Se hará un repaso de la cronología y del procedimiento por los que los requisitos de los artículos 6.3 y 6.4 de la Directiva Hábitats se han plasmado en la legislación y se valorará la situación actual, observando cómo se han incorporado con la mayor rigurosidad de los procedimientos de evaluación ambiental en planes o proyectos que pueden incidir sobre la Red Natura 2000.

Se describirán las mejoras que aporta la legislación española con respecto a la europea, fundamentalmente en la clarificación de algunos términos incluidos en las Directivas. Se analizarán y evaluarán las carencias aún existentes y la necesidad de seguir mejorando la legislación nacional.

Con respecto a las medidas compensatorias, se realizará en primer lugar un análisis de los textos legales europeos y españoles y se valorará el procedimiento utilizado en España para su aplicación. Se presentará un análisis crítico de algunos de los principales casos españoles que han requerido este tipo de medidas y se valorará su eficacia.

Finalmente, se presentarán algunas iniciativas que se están llevando a cabo para mejorar los procedimientos de evaluación de impacto ambiental, a través de la mejora de los procedimientos y de los contenidos de los documentos ambientales.

Túnel del Rañadoiro: ejemplo de restablecimiento de la conectividad para el oso pardo en la Cordillera Cantábrica

José María Pertierra de la Uz¹, José Félix García Gaona²

¹ Director General de Carreteras. Gobierno del Principado de Asturias.

² Director General de Biodiversidad y Paisaje. Gobierno del Principado de Asturias.

RESUMEN

Se presenta, en el contexto del panorama general del fraccionamiento de los hábitats en Asturias, la incidencia del tema sobre la situación particular del oso pardo, especie considerada en peligro de extinción en España e incluida como prioritaria en la Directiva Hábitats 92/43/CEE. Además, se hace un repaso de las principales actuaciones realizadas en ese campo por el Gobierno del Principado de Asturias al amparo de las disposiciones contenidas en los Planes de Recuperación para la especie, que están vigentes desde 1991.

Se hace especial hincapié en los conocimientos actuales sobre la conectividad de las subpoblaciones oriental y occidental de oso en la Cordillera Cantábrica y en la necesidad de evitar nuevos fraccionamientos que comprometan los esperanzadores resultados obtenidos en los últimos años por lo que se refiere al incremento de la población de esta especie. Desde esa perspectiva se analiza, como ejemplo de actuación administrativa en la aplicación de los mecanismos de la Directiva Hábitats, el desarrollo del proyecto de construcción del llamado túnel del Rañadoiro, en la carretera AS-15, dentro del LIC denominado “Fuentes del Narcea y del Ibias” (LIC ES0000055).

Se describen con detalle los procedimientos analíticos empleados para la evaluación de repercusiones y la aplicación de sus resultados y conclusiones en la tramitación administrativa del proyecto, incluida la consulta a la Comisión Europea, con la determinación de las medidas correctoras y compensatorias adecuadas.

Por último, se realiza una panorámica de la ejecución de la obra y del estado actual de la zona una vez finalizada la misma.

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

Justo Borrajo Sebastián, Olga Carrascal Vázquez

Jefe del Área de carreteras de gran capacidad y Jefa de sección técnica ambiental.

Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

RESUMEN

En la comunicación se exponen los principales problemas y las diversas soluciones que la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento ha propuesto a la hora de establecer la necesidad de medidas compensatorias y su definición en los estudios de impacto ambiental. Las dificultades pueden agruparse en los tres grupos siguientes:

- La Red Natura 2000 no está definitivamente cerrada, todavía en el año 2009 se han incorporado 37 ZEPA y 14 LIC, y su definición no es muy precisa: planos a escala 1:200.000 que utilizan límites visibles que, a veces, no tienen relación con los valores utilizados para definirlos.
- Problemas para determinar cuando el impacto sobre la Red Natura 2000 es significativo o se altera la coherencia global de dicha red y quién lo decide.
- Establecer diferencias claras entre medidas compensatorias y correctoras o complementarias.

A las anteriores dificultades, habría que añadir los problemas de gestión de las actuaciones complementarias o compensatorias que, a veces, deben realizarse años antes o después de la propia ejecución de las obras de la carretera.

En numerosos estudios de impacto de vías de gran capacidad han surgido nuevos espacios protegidos con posterioridad a la realización del estudio que han obligado a realizar estudios complementarios antes de la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental. Además, surgen problemas con los límites de los espacios de la Red Natura 2000, que muchas veces son definidos sobre cartografía, utilizando como divisorias las propias carreteras sin que exista relación alguna con los valores que se pretende proteger. Esto conlleva que, en algunos casos, y en opinión de los propios órganos ambientales de las CCAA, alternativas proyectadas para evitarlos tengan mayor impacto que otras que discurran por el interior de los espacios protegidos.

Otro problema bastante frecuente es el de determinar si la afección al espacio de la Red Natura 2000 es significativo o atañe a la coherencia global de la Red, pues incluso se producen, a veces, opiniones contradictorias entre diferentes organismos ambientales, como ha ocurrido últimamente entre la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y las Consejerías de Medio Ambiente de las CCAA. Establecer si el impacto es significativo o no, junto a la ausencia de alternativas que no afecten al espacio, es determinante para la necesidad de establecer medidas compensatorias, si la actuación debe realizarse por razones imperiosas de interés público de primer orden, que deben ser establecidas por el Consejo de Ministros de forma individualizada.

Por último, existe una cierta confusión en la definición entre medidas correctoras, de acompañamiento o complementarias y compensatorias. En muchos estudios se denominan medidas compensatorias aquellas que no están destinadas a corregir los impactos de la propia actuación, aunque el impacto sobre la Red Natura 2000 no sea significativo, y sí a mejorar los valores por los que el espacio fue incluido en dicha red.

Quizá sería conveniente denominar a este tipo de medidas como complementarias o de acompañamiento, a pesar de que muchos órganos ambientales autonómicos las llamen compensatorias, y su ejecución debería ser encomendada a ellos mismos mediante protocolos o convenios entre las CCAA y la Administración Central, al extenderse su plazo de ejecución más allá de la propia duración de la obra.

En la exposición se incluyen varios ejemplos de medidas compensatorias o complementarias que se han incluido en los estudios más recientes, tanto para ser ejecutadas en el propio proyecto de carretera como en colaboración con los órganos autonómicos.

Aplicación de medidas compensatorias en nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad

Rosa María Matas López

Jefa de Evaluación de Impacto Ambiental. Dirección de Calidad y Medio Ambiente.
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

RESUMEN

La construcción de grandes infraestructuras ferroviarias conlleva, en ciertas ocasiones, una afección sobre alguno de los espacios de la Red Natura 2000. Esta afección puede ser asumida, en algunos casos, de acuerdo con el análisis realizado durante el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y la Directiva Hábitats 92/43/CEE obliga, en estos casos, a compensar la pérdida de los valores del espacio y en los proyectos de infraestructuras se prevén diversas medidas para conseguirlo:

- Contribuir a la gestión y manejo del Espacio.
- Favorecer la conservación y/o recuperación de ejemplares genéticos en el entorno afectado por las obras, realizando capturas temporales de ejemplares faunísticos, trasplantes de esquejes vegetales o recolección de semillas que permitan generar plantones para la restauración posterior.
- Mejorar la calidad ambiental de los hábitats afectados o localizados en un entorno próximo.
- Contribuir al estudio y mayor conocimiento de los valores del espacio.

Durante la construcción de las nuevas Líneas de Alta Velocidad se han desarrollado este tipo de medidas. Se exponen en la ponencia varios ejemplos, comentando la problemática asociada a su ejecución y el resultado final de los mismos.

En todos los casos, se ha trabajado en estrecha colaboración con los organismos competentes de la gestión de dicho espacio natural. En numerosas ocasiones, estos trabajos se articulan mediante un Convenio de colaboración suscrito por ADIF y los diversos organismos involucrados.

Medidas compensatorias de los proyectos de infraestructuras viarias del espacio “Llanos de Cáceres”

Ángel Sánchez García, Javier Caldera Domínguez, María Jesús Palacios González

Director de programas de conservación de la naturaleza, Director de programas de especies protegidas y Jefa de la sección de vida silvestre.

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente.
Junta de Extremadura.

RESUMEN

En este trabajo se presentan las medidas compensatorias adoptadas en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos de infraestructuras viarias de acuerdo con la Directiva Hábitats 92/43/CEE. Únicamente se han aplicado en un caso, la Autovía A-66 (Plasencia-Mérida), por afección a las aves en la ZEPA “Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes”. En este proyecto se adoptaron medidas compensatorias por valor de 600 mil euros financiadas por ADIF. Entre ellas destacan las modificaciones de tendidos eléctricos para reducir la mortalidad de aves por colisión (principalmente aves esteparias) y por electrocución (principalmente rapaces). También se han aplicado mejoras de hábitats para favorecer las poblaciones de especies presa, como el conejo o los aláudidos, y para aumentar la disponibilidad de recursos tróficos durante el invierno para el sisón o la avutarda. La tercera línea de actuaciones se centra en las ayudas directas a propietarios de explotaciones agropecuarias, mediante orden de subvención para fomentar la mejora de hábitats de diversas especies; entre estas medidas se destacan el mantenimiento de colonias de cernícalo primilla (modificación de la estructura del tejado con cajas anidaderas), la reducción de la mortalidad causada por algún tipo de cerramiento de las fincas (sustitución de alambres de espino por alambre liso), la construcción de majanos para conejos, la siembras de cereales y leguminosas, la construcción de puntos de agua, etc.

En Extremadura se aplica, con carácter general el principio de que los proyectos de cierta envergadura, además de garantizar la mínima afección a la biodiversidad “compensen” el daño ambiental causado al desarrollarlos, adoptando medidas complementarias consistentes en proyectos de conservación de la biodiversidad. Este tipo de actuaciones ha supuesto la inversión de más de 12 millones de euros en los últimos 5 años, y la planificación de la aplicación de estas medidas para un período de 25 años.

Retos y oportunidades en torno a las medidas compensatorias: la perspectiva del operador

Javier Martínez de Castilla i Colomer

Jefe del Departamento de Medio Ambiente. FERROVIAL AGROMAN SA

RESUMEN

La presente ponencia pretende analizar diferentes cuestiones sobre las medidas compensatorias que se diseñan y prescriben para compatibilizar los proyectos de infraestructuras con el respeto al medio ambiente.

En la última década numerosos proyectos de carreteras, ferrocarriles, presas, etc., han sido aprobados desde el punto de vista ambiental con la obligación para el promotor de ejecutar medidas compensatorias de elevado coste económico y en ámbitos ajenos al proyecto.

Para abrir el debate oportuno se pretende ilustrar diferentes aspectos que hacen difícil la aplicación de este tipo de medidas, mediante ejemplos que hemos acometido y que han incluido medidas compensatorias que han sido difíciles de cumplir.

Concretamente se presenta el ejemplo de la autopista de peaje Radial 4 de Madrid y M-50 desde la N-IV a la N-II. Se describen las medidas adoptadas para compensar los impactos derivados de la construcción de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tomando como referencia el «Documento Justificativo del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitats)», que se incluyó en la documentación de referencia del proyecto.

Las medidas compensatorias definidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) se fundamentan en la afección que produce el paso de la autopista por los espacios naturales existentes. El paso de la autopista por las zonas de mayor valor ambiental (vega del río Tajo y Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola), incluidos dentro de la ZEPA 119 y el LIC 3110006, se produce en el denominado sector de Actuación B, por lo que las medidas definidas se incorporarán al proyecto correspondiente, con el grado de detalle exigido por la DIA.

Medidas compensatorias en la R4 definidas en la DIA

- Restauración de las riberas del río Tajo.
- Restauración de parcelas en El Regajal (incluyendo la del SEPES).
- Sustitución de flora exótica en los taludes de la A-4.
- Instalación de refugios para quirópteros.
- Restauración del Arroyo Cantarranas.
- Restauración de canteras abandonadas en El Regajal.
- Corrección del drenaje en la A-4.
- Apantallamiento de la A-4 en El Regajal. Tiene como objeto la minimización del impacto sonoro y lumínico producido por la autovía sobre la Reserva Natural.

- Limpieza, rehabilitación y encauzamiento del Arroyo de las Salinas.
- Convenio con la ETSI de Montes de Madrid para el desarrollo de estudios y asesoramiento científico en la redacción de los proyectos, la ejecución de la obra y en la concesión.
- Medidas adicionales de carácter ambiental mediante el diseño de actuaciones informativas y formativas con los municipios atravesados por el trazado.

Medidas compensatorias en la M-50 definidas en la DIA

- Compensatorias de la afección al cernícalo primilla
 - Adquisición de terrenos
 - Seguimiento de la especie y plan de gestión: realizado en el marco del convenio con la SEO
 - Construcción de primillares
- Compensatorias de la afección a la cigüeña blanca
 - Construcción de nidales
- Compensatorias de la afección al Manzanares y al río Jarama
 - Restauración de riberas
 - Restauración de areneros
- Matorrales gipsícolas (Hábitat prioritario)
 - Restauración de superficies cercanas a la autopista con plantaciones de especies de interés
- Compensatorias de carácter general sobre Parque Regional y ZEPA 142
 - Estudio sobre calidad de las aguas del río Jarama

Medidas compensatorias adicionales propuestas por el promotor/constructor

- Creación de Parque en Perales del Río sobre el falso túnel de la M-50.
- Convenio con la Sociedad Española de Ornitología: Desarrollo de estudios y programas de difusión y formación relacionados con la conservación y la mejora de los espacios naturales afectados por la autopista.
- Medidas adicionales de carácter ambiental mediante el diseño de actuaciones informativas y formativas con los municipios atravesados por el trazado.

Resultados de la aplicación de medidas compensatorias en la autovía A-381 en Andalucía

Miguel Ferrer Baena

Investigador de la Estación Biológica de Doñana (CSIC). Presidente de la Fundación Migres.

RESUMEN

La A-381 está considerada como uno de los ejes viarios más importantes de la provincia de Cádiz, ya que es la vía de comunicación natural de la Bahía de Algeciras con la Bahía de Cádiz, Jerez y con la costa noroeste, con acceso directo hacia Sevilla a través de la N-IV. Además, es el itinerario más corto entre Algeciras y Jerez y es el distribuidor de los tráficos que parten desde Jerez de la Frontera hacia la costa, la Sierra de Cádiz y las conexiones con la red de autovías y autopistas.

Desde un punto de vista territorial la autovía supone conectar el Puerto de la Bahía de Algeciras, el más importante de España en tráfico de contenedores, con las Redes Transeuropeas de Transportes, además de articular una nueva conexión entre el litoral Mediterráneo y el Valle del Guadalquivir.

Sin embargo, la realización de esta actuación presentaba una condicionante ambiental muy importante, ya que el corredor por el que discurre transversalmente el Parque Natural de Los Alcornocales es uno de los espacios naturales protegidos más singulares de Andalucía por sus valores ambientales y paisajísticos, sin olvidarnos de otros enclaves naturales de gran importancia presentes en la zona.

La autovía A-381 presentaba un volumen medio de tráfico entre 5.000 vehículos al día en la zona intermedia de la traza y 9.000 vehículos diarios en las proximidades de los núcleos urbanos, donde se localizan las principales zonas de desarrollo, alcanzándose máximos comprendidos entre 10.000 y 15.000 vehículos al día en las variantes de Algeciras y Jerez, destacando el alto índice de vehículos pesados.

Ante esta situación, se hacía imprescindible acometer la duplicación de la carretera original. Tras el preceptivo Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, y ante la ausencia de corredores alternativos que no afectaran al espacio natural y, asimismo, ante la necesidad de acometer este proyecto, el Organismo Ambiental competente emitió el 30 de diciembre de 1996, la Declaración de Impacto Ambiental favorable a la realización de la alternativa seleccionada incluyendo la necesidad de acometer un Programa de Medidas Compensatorias a la realización de la alternativa propuesta.

En la Comunidad Autónoma de Andalucía existe una notable experiencia en la elaboración de estudios de impacto ambiental y en la posterior realización de las medidas tendentes a prevenir y corregir los impactos ambientales detectados. Sin embargo, no se había elaborado hasta la fecha ningún programa de medidas compensatorias y no existía información disponible de otras comunidades autónomas ni de otras áreas de la Unión Europea que pudiera ayudar, por medio de un análisis comparativo, a definir éstas de una forma precisa.

La gran diferencia con otros programas que pudieran servir de referencia radicaba en la magnitud del medio natural afectado, y en el elevado valor ecológico y paisajístico de este espacio. Este condicionante llevó a introducir en la redacción de los proyectos medidas correctoras, de aplicación durante el proceso constructivo, que limitaran o corrigiesen los posibles impactos medioambientales, todo ello por importe superior a 90,15 millones de euros.

También se definen un conjunto de actuaciones compensatorias, adicionales a las medidas correctoras que

se ejecutan durante el desarrollo de la obra. El Proyecto de Medidas Compensatorias engloba una serie de actuaciones que se agrupan en los siguientes apartados:

- Estudios de Investigación y Seguimiento sobre especies sensibles.
- Estudios de Investigación sobre medios sensibles.
- Vegetación y Restauración de Hábitats e instalaciones de uso público.
- Transplantes de especies vegetales.
- Jardines botánicos.
- Ejecución de actuaciones relacionadas con los recursos hídricos.
- Ejecución de actuaciones tendidos eléctricos y fauna.
- Medidas de carácter divulgativo y de educación ambiental.

En cuanto al estudio de especies sensibles y su recuperación, se llevan a cabo estudios científicos de seguimiento sobre la reintroducción del águila imperial y águila pescadora en el entorno del Parque Natural de Los Alcornocales.

Recuperar la antigua distribución del águila imperial ibérica en Andalucía e introducir de nuevo una especie perdida como el águila pescadora, se constituyen como actuaciones de enorme interés dadas las posibilidades de acogida que para esta última especie reúnen muchos de los estuarios y pantanos de Andalucía.

Estas dos intervenciones se integran en las medidas compensatorias asociadas a la construcción de la autovía A-381, Jerez-Los Barrios. La recuperación para la zona de influencia de la infraestructura, en el entorno del Parque Natural de Los Alcornocales, de dos especies tan representativas como el águila imperial y el águila pescadora permiten completar los objetivos y la filosofía de dichas medidas compensatorias. Desde el ámbito de la investigación parece prioritario avanzar en el conocimiento de la respuesta de especies silvestres a intervenciones como translocaciones o creación de nuevas poblaciones.

El papel de las organizaciones de custodia del territorio en el desarrollo de medidas compensatorias

Jordi Pietx i Colom¹, Alba Márquez¹, Amaya Sánchez Sánchez²

¹ Director y voluntaria. Xarxa de Custòdia del Territori (XCT).

² Asistencia técnica de la Plataforma de Custodia del Territorio. Fundación Biodiversidad.

RESUMEN

Se analizan las posibles funciones de las entidades de custodia del territorio en la aplicación, gestión y mantenimiento de medidas compensatorias de impacto ambiental (MCIA) de proyectos con afectación en la Red Natura 2000, y casos asimilables.

En primer lugar, se presentan los conceptos básicos de la custodia del territorio y la tipología de actividades de las entidades de custodia del territorio, en relación a los proyectos de MCIA. A continuación se exponen, de manera breve y no sistematizada, algunos casos de entidades de custodia y asimilables que han participado en proyectos de MCIA: Aeropuerto de Lleida-Alguaire (AccióNatura), línea de ferrocarril de alta velocidad Barcelona-Girona (Fundació Emys), carretera M-501 (GREFA) y autovía A-381 (Fundación Migres). Por otro lado, a través de una encuesta, mostramos datos relevantes aportados por el propio sector de las entidades de custodia.

Aunque el 79% de las entidades encuestadas conocen el concepto de MCIA y el 76% se consideran capacitadas para participar en ellas, sólo un 42% han tenido contacto alguna vez con organismos o personas responsables de su ejecución y un 28% han participado directamente en ellas. Una vez documentados y repasados los casos anteriores, procederemos a analizar los retos y oportunidades que tienen las instituciones promotoras de proyectos de infraestructuras y las entidades de custodia del territorio para implicar a estas últimas en el desarrollo y mantenimiento de las MCIA.

La ponencia se completa con indicaciones para contactar e implicar a entidades de custodia en MCIA a través de la web de la Plataforma de Custodia del Territorio (www.custodia-territorio.es) en la que es posible acceder al Inventario de Iniciativas de Custodia del Territorio. Éste recoge información acerca de las 130 entidades de custodia y los 1.336 acuerdos (que abarcan más de 190.000 ha) inventariados en todas y cada una de las comunidades autónomas del Estado español a fecha de abril de 2010. El lector interesado podrá utilizar la presentación digital de la ponencia como guía básica para implicar a entidades de custodia en el desarrollo de MCIA.

Nota.- Esta ponencia se basa en el trabajo voluntario de una de las autoras (Alba Márquez) desarrollado en la Xarxa de Custòdia del Territori durante verano y otoño de 2010. Agradecemos a las entidades de custodia y demás organizaciones que han aportado información y respondido a la encuesta.

PUBLICACIONES DE LA ACCIÓN COST 341 Y DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE FRAGMENTACIÓN DE HÁBITATS CAUSADA POR INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

PUBLICACIONES DE LA ACCIÓN COST 341 Y DEL GRUPO DE TRABAJO FRAGMENTACIÓN DE HÁBITATS CAUSADA POR INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

En el marco de la ejecución de la Acción COST 341 (1999-2003), un proyecto de cooperación científica y tecnológica impulsado por la Comisión Europea, y del Grupo de Trabajo Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte –que le ha dado continuidad– se han elaborado las siguientes publicaciones.



2003

COST 341. La fragmentación del hábitat en relación con las infraestructuras de transporte en España.

Revisión del estado de la cuestión en España, publicada por el Ministerio de Medio Ambiente.



2005

COST 341. Fauna y Tráfico. Manual europeo para la identificación de conflictos y el diseño de soluciones.

Se publicó la versión en inglés en 2003. Posteriormente el Ministerio de Medio Ambiente editó esta versión traducida al castellano.



2006

Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales.

Publicado por el Ministerio de Medio Ambiente, que constituye el primer número de la serie *Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte*. Versión en catalán editada el 2008 por el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.



2008

Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte.

Publicado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, segundo número de la serie *Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte*.



2010

Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado.

Publicado el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, tercer número de la serie *Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte*.



2010

Indicadores de fragmentación de hábitats causada por infraestructuras lineales de transporte.

Publicado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, cuarto número de la serie *Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte*.

¿CÓMO OBTENER LAS PUBLICACIONES?

Las publicaciones editadas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino pueden obtenerse en:

- Servicio de Publicaciones del Organismo Autónomo de Parques Nacionales del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (Tel. 91 546 82 44, publicaciones@oapn.es).
- A través de la web del Ministerio: www.marm.es, sección de publicaciones

Además la mayor parte de los documentos pueden descargarse en formato PDF de la Web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (apartado Biodiversidad / Conectividad ecológica en el territorio / Fragmentación):

www.mma.es/portal/secciones/biodiversidad/desarrollo_rural_paisaje/fragmentacion_rural/

En esta Web también encontrarán boletines electrónicos que incluyen información sobre fragmentación de hábitats causada por vías de transporte, noticias sobre nuevos proyectos, publicaciones y documentación de jornadas, entre otros.

Los productos elaborados en el marco del proyecto europeo pueden obtenerse a través de la Web de *Infra Eco Network Europe* (IENE): www.iene.info

