

**ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE REAPERTURA DE LA LÍNEA DEL
EMPALME – ARTÀ. PROYECTO BÁSICO MANACOR – ARTÀ**

**ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE
REAPERTURA DE LA LÍNEA DEL EMPALME – ARTÀ. PROYECTO BÁSICO
MANACOR – ARTÀ**

La Asociación Alternativa al Tren – Xarxa de Mobilitat de Llevant ha analizado a fondo el proyecto de reapertura de la línea de tren Manacor – Artà y quiere dar a conocer a la opinión pública los impactos más significativos.

El estudio de impacto ambiental ha sido realizado por técnicos de la Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio del Govern de las Illes Balears.

La Asociación sólo los sintetiza y los pone al alcance de la opinión pública.

**LA VUELTA DEL TREN CAUSARÁ UN IMPACTO AMBIENTAL
PERMANENTE, IRREVERSIBLE E IRRECUPERABLE**

ASOCIACION **ALTERNATIVA AL TREN – XARXA DE MOBILITAT DEL LLEVANT DE MALLORCA**

<http://alternativaaltren.blogspot.com>

C./ Mitjorn, 9-11, 07687 S'illot (Mallorca)

Tel. (0034) 630173791 Fax.(0034) 971- 812577

eMail: alternativaaltren@gmail.com

IMPACTOS MÁS SIGNIFICATIVOS DE LA REAPERTURA DE LA LÍNEA DE TREN MANACOR-ARTÀ

CONSTRUCCIÓN DE MÁS CARRETERAS Y CAMINOS

- Hay que reponer **46 carreteras y caminos** según el estudio de impacto ambiental realizado por técnicos del Govern, según cálculos de la Asociación esto significa **construir el equivalente a 40 kilómetros de nuevos caminos en suelo rústico**

DESPRENDIMIENTOS Y EROSIÓN

- Posibles **desprendimientos y deslizamientos**, son desfavorables para la construcción de la vía de tren.
- **Riesgo de erosión y de inestabilidad en las laderas**, provocado por el modelado del terreno.

ACUÍFEROS: CONTAMINACIÓN Y DISMINUCIÓN DE RECARGA

- **Riesgo de contaminación de acuíferos**
- **Disminución de la tasa de recarga de los acuíferos**

AVES ELECTROCUTADAS

- **Riesgo de muerte de aves por choque o por electrocución**

INTRUSIÓN VISUAL

- **Impacto sobre el paisaje: alteración del modelaje del terreno, intrusión visual**

PEOR CALIDAD DEL AIRE

- **Impacto sobre la calidad del aire, incremento de los niveles de emisiones de contaminación y partículas**

ESPECULACIÓN Y FALTA DE MOVILIDAD

- **Potenciales cambios en la distribución de la población**
- **Impacto sobre el planteamiento urbanístico, alteración de los documentos de emplazamiento urbano en vigor. Puede dar lugar a más especulación**
- **Incremento de tráfico de vehículos**
- **Efectos en la movilidad. Efecto barrera que se genere especialmente a lo largo de la línea ferroviaria.** Los puntos interceptados por esta línea incrementan los tiempos de acceso entre las distintas zonas de asentamientos, así mismo, los caminos y vías interceptadas supondrán una alteración del tránsito de personas en el entorno afectado de manera importante en los habitantes y a la actividad normal de la zona de actuación

INCREMENTO DE ACTIVIDADES EN CANTERAS

- **Déficit de tierra de 206.854,38m cúbicos que será necesario aportar desde canteras y graveras de la zona**

DESTRUCCIÓN DE LA FAUNA Y LA FLORA

- **Fauna afectada: 2 anfíbios, 3 tipos de reptiles, 16 tipos de mamíferos y 53 clases de aves**
- **Destrucción: retirada total o parcial de la capa edafológica**
- **En las cercanías del ámbito del proyecto se encuentran 4 hábitats de interés comunitario**

AGRICULTURA Y CATÁSTROFES NATURALES

- **Pérdida definitiva del suelo productivo y fértil**
- **Riesgos de inundación o encharcamiento**
- **Replantación con especies con alto poder de colonización que altera el equilibrio**

PROYECTO DE APERTURA DE LA LINEA ESTACIÓN DE ENPALME ARTÀ

A CONTINUACIÓN SE DESCRIBEN LOS DETALLES MÁS SIGNIFICATIVOS ENCONTRADOS EN EL DOCUMENTO DE SÍNTESIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE DICHO PROYECTO (APERTURA DEL TREN MANACOR – ARTÀ) Y DEL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL.

Se indica a que página hace referencia cada explicación del documento de síntesis o del documento entero.

PÁGINA 5: La parte de la electrificación de la línea 1500 voltios en corriente continua con 3 subestaciones a lo largo de la línea en construir, 3 pasos inferiores, 6 pasos inferiores formados por tablero prefabricado y lo primero por formas de marcos, 5 pasos superiores formados por tableros de bigas prefabricadas, 1 pasarela peatonalmente alica, 3 puestos de adelantamiento, 2 estaciones de línea Son Carrió y Son Servera y 2 estaciones de cabecera Manacor y Artà. Hay que reponer 46 carreteras y caminos y hay que realizar un movimiento de tierras, donde la vegetal asciende a 142.296,42m cúbicos, el terreno inadecuado a 95.778,46m cúbicos, incluyendo excavación roca a 73.500,40m cúbicos y el terraplén a 268.636,72m cúbicos.

Hay que hacer 52 reposiciones de servicios, de los que son 45 tramos de líneas eléctricas y 7 reposiciones de líneas de agua.

La reapertura de estos 28.782m lineales que comprende el trayecto se encuentran 3 zonas diferentes, una de relieves suaves, otra de relieves muy acusados y la última de relieves muy acusados pero con mucha marga caliza donde las condiciones, según el informe en la página 9, las condiciones de su construcción son muy desfavorables por los posibles desprendimientos y deslizamientos en ambos recintos.

PÁGINA 15: se identifica y caracteriza el valor de los impactos en el medio amniótico donde tendremos una afección al modelado del terreno, riesgo de erosión y de inestabilidad en las laderas.

Los impactos sobre la hidrología superficial subterránea, cambios en la calidad de las aguas superficiales, riesgo de contaminación de acuíferos, alteración de los focos naturales de escorrentia superficial y efecto barrera y disminución de la tasa de recarga de acuíferos.

El impacto sobre la edafología, eliminación directa del suelo, compactación del suelo, contaminación del suelo, generación de procesos de erosión y ocupación permanente del suelo.

**ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE REAPERTURA DE LA LÍNEA DEL
EMPALME – ARTÀ. PROYECTO BÁSICO MANACOR – ARTÀ**

Impacto sobre el medio amniótico, impacto sobre la vegetación, eliminación de la cobertura vegetal, movimiento de la maquinaria, ocupación superficial y definitiva del suelo, revegetación y potencial colonización por especies pioneras.

Impacto sobre la fauna, distribución de hábitats por ocupación de suelos y movimientos de tierra, cambio en el comportamiento de las comunidades faunísticas presentes en el entorno, modificación, cría, reproducción, etc., efecto barrera, incrementa los niveles sonoros y molestos a la fauna, riesgo de muerte de aves por choque o por electrocución.

Los impactos en el medio perceptual, impacto sobre el paisaje, alteración del modelaje del terreno, intrusión visual.

Impacto sobre la calidad del aire, incremento de los niveles de emisiones de contaminación y partículas por las estaciones de construcción.

Impacto sobre la calidad acústica, incremento de los niveles sonoros por las estaciones de construcción, incremento en los niveles sonoros por la circulación de preves.

PÁGINA 16: Así mismo, describe los impactos sobre el medio socio-económico.

Impacto sobre la población, potenciales cambios en la distribución de la población, expropiaciones y destrucción directa de construcciones y terrenos, alteraciones en el tráfico durante las obras, afección al confort ambiental, efecto barrera, efecto en la movilidad.

Impacto sobre la organización territorial, riesgo potencial de afecciones a la accesibilidad transversal del territorio.

Impacto sobre el planteamiento urbanístico, alteración de los documentos de enplazamiento urbano en vigor, esto nos puede llevar, como consecuencia, a un proceso de valoración equívoco del terreno dando lugar a un caso más de especulación.

En el estudio de impacto ambiental de este trazado, en la página 7, se observa la necesidad de materiales para constituir llenos a lo largo de la traza que asciende a 268.636,72m cúbicos, existiendo un déficit de tierra de 206.854,38m cúbicos que será necesario aportar desde canteras y graveras de la zona.

PÁGINA 28: apartados 3, 4, 2 y 5. Servicios afectados; las afecciones a estos servicios implica afecciones con repercusión ambiental y además molestias a la población. Estas afecciones se concretan, por tanto, en redes viarias de caminos vecinales, redes de abastecimiento y de aguas sanitarias y tendidos eléctricos. Durante la fase de explotación, sí se pueden crear actuaciones con repercusión ambiental durante esta fase, son incremento del tráfico ferroviario, generación de residuos y afluentes.

La fauna afectada se puede componer de: 2 anfibios, 3 tipos de reptiles, 16 tipos de mamíferos y 53 clases de aves.

En las cercanías del ámbito del proyecto se encuentran 4 hábitats de interés comunitario, el número 9320, 5332, 5334 y 6431.

ASOCIACION **ALTERNATIVA AL TREN – XARXA DE MOBILITAT DEL LLEVANT DE MALLORCA**

<http://alternativaaltren.blogspot.com>

C./ Mitjorn, 9-11, 07687 S'illot (Mallorca)

Tel. (0034) 630173791 Fax.(0034) 971- 812577

eMail: alternativaaltren@gmail.com

PÁGINA 67: sobre el impacto sobre el modelo geomorfológico en el trazado de estructuras permanentes y los caminos de reposición se considera permanente, irreversible e irrecuperable.

En las zonas de instalaciones auxiliares, se puede considerar temporal, irreversible pero recuperable, siempre que esté previsto un posterior acondicionamiento para eliminar el impacto.

En la misma página, en los apartados 5, 2, 1, 1 y 2, nos indica que en la compactación del suelo, por su extremada sensibilidad y el tiempo que necesita para su formación, en estas superficies por compactación se produce un alterado de la estructura, modificando su permeabilidad y aireación.

PÁGINA 68: en el apartado eliminación directa del suelo, dice el impacto sobre la morfología, se inicia en los movimientos de tierra sobre la superficie de ocupación de la propia infraestructura de sus desmontes y terraplenes, destrucción implica la retirada total o parcial de la capa edafológica o su soterramiento, originando una pérdida definitiva del suelo.

El impacto es permanente, irreversible y lo consideran recuperable, ¿Cómo puede ser recuperable si la pérdida es definitiva?

En la compactación del suelo, por la maquinaria pesada lo consideran temporal, reversible y recuperable. En la contaminación del suelo por vertido, especialmente de grasas e hidrocarburos, como consecuencia del movimiento de tráfico de vehículos pesados, lo consideran temporal irreversible y recuperable, no se conoce un acuífero contaminado que se pueda recuperar.

PÁGINA 69: sobre el riesgo de contaminación de los acuíferos, sin embargo indica que sí que por el vertido de los contaminantes sobre la superficie del terreno o encauces de torrentes, así como la comunicación mediante pozos y focos acuíferos, sondeos de niveles con distinta calidad de sus aguas, el riesgo de contaminación por estos vertidos accidentales es mayor, cuanto mayor o más tóxico sea el líquido vertido y cuanto más superficial sea el nivel freático, este impacto sí que será permanente, irreversible e irrecuperable.

PÁGINA 70: en el apartado de eliminación de la cobertura vegetal indica que en las zonas en donde esta ocupación sea definitiva, el resultado será permanente, irreversible e irrecuperable.

En las zonas de ocupación temporal indica que será temporal, reversible y también recuperable.

PÁGINA 71: sobre los impactos sobre la fauna, el nivel se puede destruir, los hábitats por ocupación de suelos y los movimientos de tierra, afectando la capacidad de la supervivencia de estas especies afectadas cuya supervivencia se vería muy comprometida.

Las principales características de este impacto son permanente, reversible e irrecuperable. Así mismo, el informe indica que existirán cambios en el comportamiento de las comunidades faunísticas presentes en el entorno, debido a movimientos de tierra, excavaciones, boladuras, el incremento en el tránsito de maquinaria pesada, inherentes a la construcción de este tipo de

infraestructuras provocan grandes cambios en el ambiente que repercuten en el comportamiento de las comunidades faunísticas que lo habitan, tanto a lo largo del trazado como en las inmediaciones de las instalaciones de las obras, las emisiones a la atmósfera tanto a lo referente al ruido como a los materiales a lo expersión, pozos, etc., también puede provocar la huida de especies de los lugares donde habitualmente desarrollan sus actividades.

El impacto sobre las especies naturales debido a desbroces de la vegetación, movimiento de tierras, ocupación permanente del suelo debido a la construcción de su propia infraestructura. Estas acciones se producen, principalmente en las siguientes zonas, en la construcción de tadules, zona de préstamos y vertederos, caminos de accesos, superficies ocupación de traza y estructuras de funcionalidad, superficies de ocupación temporal, etc.

El impacto que considerará permanente, irreversible e irrecuperable.

PÁGINA 76: respecto a la afección al confort ambiental, a lo largo de todo el trazado se produce un efecto negativo derivado de la proximidad de la actuación a núcleos de la población que se traduce en una disminución de la calidad de la mayoría de sus habitantes, debido al incremento en el tránsito de vehículos y maquinaria de obra, corte de calles y reordenación del tráfico.

El impacto sobre la urbanización territorial durante la fase de obra si iniciará un impacto negativo como consecuencia del efecto barrera que se genere especialmente a lo largo de la línea ferroviaria, los puntos interceptados por esta línea incrementan los tiempos de acceso entre las distintas zonas de asentamientos, así mismo, los caminos y vías interceptadas supondrán una alteración del tránsito de personas en el entorno afectado de manera importante en los habitantes y a la actividad normal de la zona de actuación.

PÁGINA 77: apartados 5, 2, 1, 4 y 3. Alteración de los documentos de emplazamiento urbano en vigor, la adecuación de la infraestructura se traducirá en una modificación en mayor o menor medida del planeamiento territorial de los municipios por los que discurre el nuevo trazado y que no hubiesen previsto un corredor de transporte para este eje viario, esto, como hemos dicho anteriormente dará, otra vez, la posibilidad de especulaciones sin freno, dado que esta actuación se proyecta, mayoritariamente sobre el pasillo ferroviario existente requiriéndose algunos tramos, nuevas zonas de ocupación fuera del dominio público ferroviario.

Esta alteración se considera permanente, irreversible e irrecuperable.

El impacto sobre la geología y la geomorfología, con relación al modelado del terreno se considerará permanente, irreversible e irrecuperable.

El impacto sobre el suelo por riesgo de contaminación, el mantenimiento de la línea de la clara utilización de la maquinaria que necesita una serie de productos susceptibles de productiva contaminación de los suelos, entre ellos combustibles, aceites refrigerantes. Estas sustancias pueden derramarse por accidente, con lo cual, en caso de verterse en el suelo se produzcan unas

operaciones de reparación de los vehículos que se realicen en talleres, este proceso se puede considerar temporal, reversible y recuperable.

La construcción de la nueva plataforma, instalaciones anejas, como son las nuevas estaciones y la zona de talleres de Artà, implican la ocupación permanente de los suelos por los que discurre el trazado originando una pérdida definitivamente del suelo productivo y fértil.

Este impacto será permanente, irreversible e irrecuperable.

PÁGINA 78: respecto al impacto hidrológico, superficial y subterráneo, se indica que los cambios en el sistema de descorrentía natural puede haber repercutido en muy distintos niveles, el aumento de los riesgos de inundación o encharcamiento, cambios en los procesos locales de erosión, sedimentación, variación en la infiltración, afcción sobre la vegetación hidrófila. Estas alteraciones son difíciles de prever pero pueden evaluarse a partir de los datos disponibles sobre el natural desenlace y las modificaciones previstas.

PÁGINA 79: se prevé una disminución de la tasa de recarga de los acuíferos como consecuencia de la modificación de las líneas discorrentia y de la disminución de la permeabilidad superficial y consiguientes variaciones en el flujo de aguas subterráneas.

En la misma página, en la revegetación y potencial colonización por especies pioneras se indican que las superficies generadas por las obras son objeto de restauración vegetal como terraplenes, desmontes, caminos de repuesto y estructuras proyectadas como obra de granaje transversal de vida. Estas superficies son objeto de muchas especies pioneras de alto poder colonizador produciéndose, entorno a los tramos de nueva construcción un incremento del grado de competitividad de las diferentes comunidades vegetales que altera el equilibrio existente antes de la actuación.

Este impacto puede considerarse permanente, irreversible e irrecuperable.

PÁGINA 80: en los impactos sobre la fauna se indica que el efecto barrera creado por la presencia de la infraestructura viaria puede producirle posibilidad de tránsito de especies en dirección transversal a esta construcción impidiendo la comunicación entre individuos de una misma población, lo que se considera negativo y permanente.

El riesgo de muerte de aves por choque o electrocución a pesar de que los cometidos proyectados eran subterráneas y las subestaciones no tengan parque de intemperie.

En cuanto al tipo de impacto sobre el paisaje, impacto sobre la calidad acústica, impacto de la calidad del aire, descritos en la PÁGINA 81, todos indican signo negativo permanente, aunque algunos en intensidad baja o media, pero todos, repito en signo negativo y permanente.

PÁGINA 82: se describe el impacto sobre la población, el efecto barrera sobre la población está indicado como signo negativo permanente y de intensidad media.

PÁGINA 90: nos indican que los pasos de fauna que se señalan en azul se han establecido como posibles pasos a implantar o no en fases posteriores a esta etnia, cuando se establezca un estudio más pormenorizado, estos pasos de fauna no se incluirán en los eslabones de restauración definidos para la presente etnia.

PÁGINA 91: en el apartado de choques con la catenaria, el impacto global lo indican como compatible y leve y dado que se calcula que solamente tendrá entre 15.000 y 30.000 impactos con dicha catenaria en el trazado de 28.762m. En la misma página 91 se indica que la infraestructura atraviesa 3 hábitats de interés comunitario siendo prioritarios el 40270131, 40270119 y 40270095, en una longitud de 566m se considera que la afección sobre estos IHF es leve, dado que la infraestructura politónica discurre por la plataforma inexistente, además el camino de servidumbre que atraviesa el barranco de Xiclati porque el camino supera el barranco con una obra de drenaje correctamente erosionado.

En cuanto al impacto sobre la fase de calidad del aire, en la PÁGINA 92 indica que en las fases posteriores del proyecto será necesario estudiar con más detalle y precisión esta atención contando con datos de distancias al vertedero, recorridos para el transporte de estas tierras, etc. Y que por tanto, la situación de la magnitud del impacto se ajustará a una escala de valoración, o sea que no se puede dar de ninguna forma, dado que no se conocen, todavía los vertederos ni los recorridos de transporte que se han de ejecutar.

Sobre el impacto de la cavidad acústica, la valoración de este impacto deberá realizarse de forma más detallada en fases posteriores a este estudio de impacto ambiental cuando se lleve a cabo el estudio del ruido y figuraciones en la zona de actuación, en paso 94, en esta misma página sobre el impacto socio-económico se indica que los efectos sobre la movilidad y alteraciones en el tráfico son de difícil evaluación, a priori, por lo que no han sido objeto de valoración.

PÁGINA 95: si indica que los caminos de reposición 14.7 MI y 22.9 se sitúan sobre áreas de prevención de riesgos y el camino 26.8 MI sobre un área natural de especial interés, con alto nivel de protección se considera que el impacto de estos caminos puede generar, sobre estos suelos de protecciones compatible, debido a que adapta una terrible evitando los taludes de mucha altura

Estamos a la espera de la respuesta del Gabinete de movilidad y ordenación del territorio, para poder efectuar nuestro estudio de red de transporte, así como la evaluación del impacto en toda su extensión sobre las iniciativas de desvío y llegada a las poblaciones de Cala Millor (según el Plan de Transportes Ferroviarios inicial), Cala Ratjada y Capdepera.