

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

15001 *Resolución de 7 de septiembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería. Estudio informativo complementario: provincia de Almería.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental), procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

La actuación completa el proyecto de conexión ferroviaria entre Murcia y Almería, mediante una línea habilitada para trenes de alta velocidad, de largo recorrido y regionales, por la que circularían tanto trenes de pasajeros (Murcia-Almería y Madrid-Almería) como de mercancías. Pretende dar respuesta a necesidades de movilidad: reducción en los tiempos de recorrido, aumento de la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte de viajeros y mercancías, incremento en la demanda de viajeros y optimización de los resultados económicos de explotación en los servicios de larga distancia y regionales.

El proyecto se considera como un estudio informativo complementario al proyecto Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería, que tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del entonces Ministerio de Medio Ambiente en fecha 12/03/2001, y dio lugar a una declaración de impacto ambiental favorable (Resolución de 18/12/2003, publicada en el BOE de 02/02/2004). En la fase de información pública de ese estudio informativo original se recibieron alegaciones que solicitaban la modificación del trazado en dos zonas de la provincia de Almería: entre Cuevas del Almanzora y Vera, y en el tramo final, entre Níjar y la entrada a Almería. De acuerdo con estas solicitudes, el Ministerio de Fomento estudió nuevas variantes de trazado en esas dos zonas, pero la Declaración de Impacto Ambiental excluía expresamente dichas variantes, que requerirían un estudio complementario, que es el que se evalúa en la presente declaración.

El ámbito geográfico de la actuación está delimitado, por el norte, por el límite de la provincia de Almería; y por el sur, por la propia capital provincial, englobando una franja de territorio relativamente próxima a la costa. Las dos zonas en estudio están separadas por la Sierra Cabrera. Las principales poblaciones situadas en dichas áreas son los núcleos

que dan nombre a las dos zonas de actuación: Cuevas del Almanzora, Vera, Níjar y Almería.

Los parámetros de diseño más importantes de la infraestructura son los siguientes:

Longitud aproximada	Zona Cuevas del Almanzora-Vera: 26 km Zona Níjar-Almería: 43 km
Características de la vía	Vía doble electrificada
Sección tipo	1,435 m de ancho de vía 1,10 m de hombro de balasto 4,30 m de entreeje 13,60 m de ancho de plataforma
Velocidad máxima de recorrido	300 km/h (viajeros) y 80 km/h (mercancías)
Pendiente longitudinal máxima	15‰ (situación normal) y 20‰ (situación excepcional)
Radio mínimo $V_{max} = 250$ km/h (m)	3.550 m (situación normal) y 3.100 m (situación excepcional)
Radio mínimo $V_{max} = 200$ km/h (m)	2.150 m (situación normal) y 1.850 m (situación excepcional)

En el estudio informativo complementario, en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera se han estudiado cuatro alternativas (1, 2, 3 y 4), que modifican la alternativa base propuesta en el estudio informativo de 2001. Todas comienzan en el p.k. 82+836 de la alternativa base, a la salida de la Estación de Pulpí, y finalizan en el p.k. 108+819 de dicho eje, tras cruzar el río Antas.

En la zona Níjar-Almería se han estudiado diferentes trazados, que surgen como combinación de la denominada alternativa completa (que comienza en el p.k. 137+800 de la alternativa base, en el término municipal de Sorbas, y finaliza en su p.k. 183+026, donde termina el estudio informativo anterior), con seis variantes a la misma (A, B, C, D, E y F) en determinados tramos.

En el estudio de impacto ambiental, las variantes C y F se descartan, porque la llegada a Almería por el norte intercepta un polígono de reciente construcción en el término municipal de Viator, que sólo sería posible cruzar mediante un falso túnel, existiendo otro trazado (la Alternativa Completa) que evitan la afección al polígono, atravesándolo en túnel. Finalmente, la zona Níjar-Almería se ha dividido para su evaluación en tres partes: tramo 1, en que se estudian tres alternativas (completa y variantes A y B); tramo 2, con cuatro alternativas (completa y variantes A, D y E), y el tramo 3, en el que únicamente se contempla la alternativa completa.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El entorno del estudio se enmarca en la Cuenca Hidrográfica del Sur, donde la desigual distribución de las lluvias en el espacio y en el tiempo da origen a una acusada irregularidad en el régimen de los ríos y en todo el ciclo hidrológico: los cauces permanecen secos la mayor parte del año y, casi sin excepciones, durante los largos períodos de sequía. La mayoría de los cursos de agua presentes en el área de estudio corresponden a ramblas y barrancos, ecosistemas típicos dentro del paisaje árido de la región, con un alto valor como corredores ecológicos, especialmente en entornos agrícolas y cuando conservan una vegetación de cierta entidad.

Como puntos de interés geológico más importantes, se citan en el estudio de impacto ambiental las fallas de Palomares y Carboneras (en la zona entre Cuevas del Almanzora y Vera) y los arrecifes y evaporitas mesinienses de Almería (en la zona entre Níjar y Almería).

En el ámbito de estudio, en general la cubierta vegetal se encuentra bastante degradada por la acción conjunta del ser humano y de la aridez climática, pero presenta elementos de flora de gran valor y singularidad en el marco europeo. En el ámbito de estudio se puede encontrar «Euzomodendron bourgaeum» en la zona limítrofe entre los términos de Almería y Níjar (área de los Césares, el Jabonero), al norte de la autovía A-7 (N-340). Se

trata de una especie en peligro de extinción, que es un endemismo de la zona subdesértica de la provincia de Almería. Se muestra en poblaciones dispersas que ocupan pequeñas extensiones, generalmente en sentido longitudinal, colonizando la mayoría de las veces cárcavas o taludes que soportan una erosión más o menos constante. Otras especies incluidas en el Catálogo Andaluz de Especies de la Flora Silvestre Amenazada y en el Libro Rojo de la Flora Silvestre Amenazada de Andalucía son: «*Helianthemum alypoides*», «*Linaria nigricans*», «*Salsola papillosa*» y «*Teucrium turredanum*».

Según informa en febrero de 2007 el Departamento de Flora y Fauna de la Delegación de Medio Ambiente, las especies de flora que se podrían ver afectadas por esta infraestructura serían: «*Androcymbium europaeus*» y «*Maytenus senegalensis*», en los términos municipales de Almería y Níjar; «*Linaria nigricans*», «*Caralluma europaea*» y «*Rosmarinus eriocalix*» en el TM de Níjar; «*Narcissus tortifolius*», en el TM de Níjar, al final del tramo (norte), y «*Teucrium turredanum*» y «*Helianthemum alypoides*», al principio del término municipal de Níjar.

Los biotopos más extendidos en el ámbito de estudio son los matorrales, pastizales y espartizales, y los cultivos (de secano, regadío o regadío en invernaderos). En principio, las manchas de vegetación natural más valiosas, incluidas las de vegetación de saladares y las principales formaciones con abundancia de azufaifo, quedan alejadas de las diferentes trazas, que en cambio sí atraviesan áreas de importancia para la fauna. Las especies animales más representativas y de mayor valor que se pueden encontrar son la tortuga mora («*Testudo graeca*») en la zona Cuevas del Almanzora-Vera, y las aves esteparias en la zona de Níjar-Almería: sisón («*Tetrax tetrax*»), ortega («*Pterocles orientalis*»), alcaraván («*Burhinus oedicephalus*»), alondra ricotí («*Chersophilus duponti*»), camachuelo trompetero («*Bucanetes githagineus zedlitzii*»).

La población de tortuga mora del sureste peninsular es la única aparentemente autóctona de las existentes en el territorio nacional. En el área de estudio se encuentra en la región del norte de Almería, debiendo extremarse las medidas para su protección en la Sierra de Cabrera, Sierra de Bédar, Río Aguas, zona noreste de Sierra Alhamilla y zona norte de la Sierra del Cabo de Gata.

Los espacios naturales protegidos en el área de actuación son:

A) En la zona Cuevas del Almanzora-Vera:

LIC ES6110011 Sierra del Alto de Almagro: su diversidad topográfica y edafológica permite la existencia de gran variedad vegetal, desde especies halo-gipsófilas a matorrales de tipo espinal árido del sureste. Presencia de una población bien conservada y de cierta entidad de tortuga mora. Es área de campeo habitual del águila perdicera («*Hieraaetus fasciatus*»). Es atravesado por las alternativas 1, 2 y 3 en las proximidades de Guazamara, al oeste de la autopista Cartagena-Vera. La alternativa 4 pasa al este tanto de la autopista citada como de Guazamara, sin afectar al LIC.

LIC ES6110017 Río Antas: con galerías ribereñas termomediterráneas y matorrales halófilos y halonitrófilos. Presencia de tortuga mora. Ninguna de las alternativas atraviesa este Lugar de Interés Comunitario.

En las cercanías se encuentra el LIC ES6110012 Sierra Almagrera, de los Pinos y del Aguilón, que no es atravesado por las alternativas analizadas en el estudio.

B) En la zona Níjar-Almería:

LIC ES6110005 Sierra de Cabrera-Bédar: lugar de gran diversidad florística, por la gran variedad de materiales geológicos que afloran. Presencia de poblaciones de tortuga mora. Espacio favorable para la nidificación del águila real («*Aquila chrysaetos*»), águila perdicera, halcón peregrino y otras aves rupícolas de gran interés. Numerosas zonas que sirven de refugio a poblaciones de murciélagos, aunque separadas de los trazados propuestos. Es atravesado por las tres alternativas que se plantean en dicho tramo (completa, A y B), en su inicio.

LIC ES6110006 Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla, con un elevado número de elementos endémicos entre los que destaca «*Euzomodedron bourgeanum*»,

que configuran hábitats únicos en el continente europeo. Entre las formaciones vegetales predominan las esteparias, estepas salinas y matorrales halonitrófilos, aunque existen zonas de vegetación más densa como artales («*Maytenus europaeus*»), espinares de azufaifo («*Ziziphus lotus*») y adelfares («*Nerium oleander*»). En el entorno de la rambla de las Amoladeras existe una de las poblaciones de alondra ricotí («*Chersophilus duponti*») de mayor importancia de la provincia. Otras especies de interés que pueden encontrarse en el entorno son la ortega, el alcaraván, la cogujada montesina o la collalba negra. Es cruzado inevitablemente por las alternativas planteadas en el tramo respectivo (completa, A, D y E).

Al sur del trazado se encuentra el Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar, también LIC y ZEPA ES0000046 y Reserva de la Biosfera, que no es atravesado por ninguna de las alternativas analizadas en el estudio.

IBA n.º 215. Sierra de Alhamilla-Campo de Níjar, que reúne roquedos y profundos barrancos, de cauces habitualmente secos y extensiones llanas. En las partes más elevadas existen bosquetes de encina, pinares de repoblación, formaciones de romerales y aulagas, y tomillares y espartales en las partes bajas. Entre las especies de avifauna más destacables están el águila perdicera, la ortega, alondra ricotí, collalba negra y el camachuelo trompetero.

3. Resumen del proceso de evaluación

La entonces Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitió en marzo de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se realizaron las consultas previas con fecha 26/03/2001 y el traslado de contestaciones el 18/07/2001. El expediente completo (estudio informativo, estudio de impacto ambiental e información pública) se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 15/10/2002, y la correspondiente declaración de impacto ambiental favorable se formuló por Resolución de 18 de diciembre de 2003, publicada en el BOE de 02/02/2004. En esa declaración de impacto ambiental se excluyeron, por no estar suficientemente estudiados en el estudio de impacto ambiental, los préstamos que no coincidieran con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados y los vertederos y las instalaciones auxiliares de obra o definitivas y caminos que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente. Algunos de los condicionantes de esa Declaración se refieren al ámbito territorial de este estudio, por lo que deben ser integrados en la presente, en lo que sea de aplicación.

Tras el proceso de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles propuso adoptar una variante en los términos municipales de Cuevas del Almanzora y Vera, llamada variante al este del campo de golf para evitar afecciones a dichas instalaciones deportivas y de ocio, y a varias canteras anexas; y también recomendaba la adopción de la variante de Níjar para reducir la afección sobre la zona de invernaderos del Campo de Níjar al sur de la carretera N-340 (entre Venta del Pobre y Retamares). Ambas variantes se consideraron modificaciones sustanciales del trazado que contenía el estudio informativo, que no habían sido analizadas en el estudio de impacto ambiental ni sometidas a información pública, por lo que requerían un estudio complementario.

El anuncio por el que se inició la información pública del estudio informativo complementario para dichos tramos se publicó en el BOE del 20/07/2007. En fecha 04/03/2008 tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente dicho estudio informativo complementario, junto con el correspondiente estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública, con lo que se da inicio al presente procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

3.1 Fase de información pública sobre el estudio de impacto ambiental.—Durante el trámite de información pública se recibieron 73 alegaciones, 12 de ellas correspondientes a organismos públicos y 61 de particulares y asociaciones.

Una síntesis del resultado del proceso de participación es la siguiente:

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia significa la oportunidad de incluir la adecuación a alta velocidad (200 km/h) del ramal Pulpí-Águilas, que se excluyó de la Declaración anterior, por no estar convenientemente definido ni analizado en el estudio de impacto ambiental, que tampoco recogía alternativas.

El Ayuntamiento de Pulpí observa interferencias con los proyectos de variante oeste de Pulpí en la carretera A-8301 y de acondicionamiento de la carretera A-350. Recomienda que la línea de alta velocidad se proyecte lo más hundida posible respecto a la rasante, en concreto en la intersección con la carretera AL-610, y la eliminación de los pasos al mismo nivel de la línea férrea y la prevención de los impactos acústicos.

El Ayuntamiento de Cuevas del Almanzora ratifica la propuesta de trazado número tres en la zona Cuevas del Almanzora-Vera, ya que no causa barrera entre los núcleos urbanos de Burjúlú y las Herrerías.

El Ayuntamiento de Vera, respecto a la zona Cuevas del Almanzora-Vera, manifiesta que las infraestructuras propuestas afectan a la conectividad de núcleo urbano con los núcleos de la zona costera. Propone la ampliación de la anchura total de los pasos superiores de camino en los pp.kk. 20+040 y 21+060 y de los pasos inferiores de carretera en los pp.kk. 23+060 y 25+760 hasta los 32 m, y el traslado de la obra de drenaje transversal prevista en el p.k. 21+640 al p.k. 21+578, para coincidir con el proyecto de encauzamiento de la Rambla del Algarrobo, debiendo contar con una sección mínima de 10x5,5 m. Igualmente, sugiere la coordinación con la segunda fase del desdoblamiento de la carretera A-1200, competencia de la Junta de Andalucía, en relación al ancho del viaducto sobre la carretera, en el p.k. 22+060.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía propone ubicar la estación de Vera a partir del p.k. 25+500 de la zona Cuevas del Almanzora-Vera, pasado el río Antas, todavía en el término municipal de Vera, en lugar de en el p.k. 22+500, para que esté incluida en la zona de reserva estratégica Llano Central (reserva para actividades turísticas y de servicios). Se sugiere sustituir la alternativa propuesta en Níjar por la Variante A, debido a la previsión de una zona de actividades logísticas para el Puerto de Almería, que en la alternativa propuesta se cruza sobreelevada, lo que imposibilita el acceso desde el PAET (puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes) y no permite la intermodalidad.

La Diputación de Almería considera insuficiente el ancho de 20 m del puente previsto sobre la carretera AL-8105, en el p.k. 15+500 de la zona Cuevas del Almanzora-Vera, debiéndose dejar un ancho mínimo de 27 metros medidos perpendicularmente al eje de la carretera, compatible con una futura duplicación de la calzada. Lo mismo se considera respecto al puente previsto sobre la carretera AL-3117, en el p.k. 41+685 de la zona Níjar-Almería, si se mantiene el paso de la carretera inferior. En el tramo comprendido entre los pp.kk. 37+397 y 42+565 de la zona Níjar-Almería, se propone un ajuste de rasante, consistente en bajar la misma para aumentar la longitud en túnel. Con esta medida, aumentaría el tramo en túnel o falso túnel, con lo que además de reducir el efecto barrera se ampliaría la montura sobre naves industriales en la zona del túnel, evitando problemas geotécnicos y de refuerzo de cimentaciones, de costosa resolución. También sugiere convertir parte del terraplén contiguo al Volcán El Hoyazo de Níjar, en un viaducto para disminuir el impacto paisajístico.

El Ayuntamiento de Níjar no ve inconveniente a la nueva ubicación del PAET, siempre que se incluya en el proyecto una conexión con la zona de ubicación del futuro centro logístico (puerto seco), en tramitación. Destaca que la continuidad de los caminos locales se encuentra resuelta generalmente a través de las obras de drenaje, por lo que solicita que se garantice al tránsito de camiones agrícolas incluso en condiciones de funcionamiento hidráulico. Se debería tener en cuenta el desdoblamiento de la carretera AL-3108 en el dimensionamiento del paso elevado previsto en el estudio, y la nueva carretera que uniría el enlace Lucainena con la glorieta del paraje El Anillo, que afectaría a la vía férrea sobre

el p.k. 15+500 de la zona Níjar-Almería. Solicita aislamiento acústico adecuado para las edificaciones existentes o previstas.

El Ayuntamiento de Viator recuerda que las normas subsidiarias vigentes son las de mayo de 2003, con lo que hay alternativas que afectan a suelo urbano y urbanizable, y no se tiene en cuenta el mayor polígono industrial y de servicios de la provincia de Almería. Solicita que se estudie una solución al noroeste del término, en cualquier caso al norte de la autovía A-7, y lo más separado de la misma, desplazando hacia el norte la variante C.

El Ayuntamiento de Almería continúa rechazando el trazado del año 2001, así como la alternativa completa y las variantes A y E, por la afección al Parque de innovación y tecnología de Almería (PITA). Propone como mejor alternativa la combinación de la Alternativa Completa + Variante D, ya que si bien se sitúa al sur de la Autovía del Mediterráneo para no afectar al PITA, presenta un trazado muy cercano a la autovía que limita las afecciones territoriales. Se sugiere la implantación de algún tipo de terminal de carga o estación de mercancías que pudiera servir de apoyo a las actividades productivas del entorno del PITA y pudiera servir de nudo de conexión con la línea férrea de alta velocidad prevista con Granada-Sevilla.

El promotor presenta informe relativo a cada una de las alegaciones recibidas. Las principales contestaciones se recogen a continuación.

Una de las razones por las que la Dirección General de Ferrocarriles decidió estudiar nuevas variantes de trazado era conseguir el mayor consenso posible con las administraciones locales.

Se adaptarán, en el proyecto de construcción, los pasos superiores de los pp.kk. 20+040 y 21+060 y los pasos inferiores de los pp.kk. 23+060 y 25+760 de la zona Cuevas del Almanzora-Vera a la sección que se defina finalmente para esos viales en la revisión del PGOU de Vera. En la misma zona, se trasladará la obra de drenaje transversal prevista en el p.k. 21+640 al p.k. 21+578, con una sección mínima de 10x5,5 m, para adecuarla al proyecto de encauzamiento de la Rambla del Algarrobo, que se encuentra en redacción.

La ubicación propuesta para la estación de Almanzora-Vera se sitúa centrada entre los mayores núcleos de población de la zona, con fácil acceso desde la A-1200, de la que ya está prevista su duplicación, que a su vez conecta con la A-7, la AP-7 Cartagena-Vera, y con el futuro eje viario del levante almeriense.

Se modificará la ubicación del paso superior previsto en el P.K. 18+190 de la alternativa 3 en la zona Cuevas del Almanzora-Vera, pasando al P.K. 18+390, de manera que dé servicio directo a la carretera existente AL-8104. Se consideran viables y oportunas las modificaciones solicitadas en relación a las dimensiones de los puentes proyectados sobre la AL-8105 y la AL-3117, las cuales se tendrán en consideración durante la redacción de los proyectos constructivos. Se contemplará una obra de paso de dimensiones adecuadas para permitir la duplicación de la carretera AL-3108, en la zona Níjar-Almería.

En el tramo comprendido entre los PP.KK. 37+397 y 42+565 de la zona Níjar-Almería, se opta por la propuesta del Ayuntamiento de Viator, que mantiene la rasante propuesta en el estudio, mejorando la permeabilidad al prolongar la longitud de los falsos túneles y sustituyendo terraplenes por viaductos. En dicho término municipal de Viator, se prolongará el falso túnel de entrada hasta alcanzar una longitud aproximada de 130 m. Este tratamiento podría ampliarse a otras zonas del trazado propuesto dentro de dicho término municipal, en función de los viales definitivos.

Respecto al PAET y la zona de actividades logísticas de Níjar, la ubicación del PAET que propone el estudio se considera adecuada por situarse en un tramo recto, con una adecuada conexión con la futura zona de actividades logísticas. Los pasos de camino en el municipio de Níjar que compatibilizan su función con caudales de aguas se han diseñado para evacuar el caudal por las cunetas laterales, lo que permite garantizar el paso de vehículos en condiciones de funcionamiento hidráulico.

Las medidas correctoras para la protección acústica se concretarán en los correspondientes proyectos constructivos, que evaluarán en detalle la estimación de

niveles sonoros en diferentes localizaciones y la necesidad y dimensiones de las correspondientes protecciones acústicas. El análisis previo realizado garantizaría que los niveles de inmisión previstos para edificios situados a una distancia superior a 150 m del eje de la vía no superen los niveles exigidos en la legislación aplicable.

Las alegaciones que se refieran a actuaciones recogidas en el estudio informativo de 2001, que se encuentra aprobado definitivamente, podrán tenerse en consideración, si se estiman necesarias, durante la redacción de los proyectos constructivos. Todos los trazados estudiados conectan con el corredor ferroviario actual de entrada a Almería, de acuerdo con las conclusiones obtenidas del estudio complementario de integración del ferrocarril en Almería.

El estudio riguroso de los caminos de servicio necesarios para el acceso a fincas rústicas no es objeto de un estudio informativo. El análisis de las fincas afectadas, la ubicación y dimensiones de los accesos que deban ser repuestos es tarea del futuro proyecto de construcción.

No son objeto del actual estudio informativo la posibilidad de implantar una terminal de carga o estación del mercancías en el entorno del PITA, que pudiera servir de nudo de conexión con la futura línea de alta velocidad Almería-Granada, ni la conexión ferroviaria entre Almería y Málaga por la costa, ni la posible adecuación a alta velocidad del ramal Pulpí-Águilas.

3.2 Fase previa a la declaración de impacto.

3.2.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.—Con fecha 25/06/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento información complementaria respecto a los siguientes aspectos del estudio de impacto ambiental:

Estudio de la afección a las especies de flora que el Departamento de Flora y Fauna de la Delegación de Medio Ambiente en Almería señalaba que se podría ver afectada por esta infraestructura. Cartografía con la distribución de las poblaciones a lo largo de las trazas y en una banda externa de al menos 200 m a cada lado en las zonas afectadas, con indicación del número de ejemplares en cada mancha y, en su caso, el ajuste de los trazados de acuerdo con la información recogida.

Prospección de las zonas de distribución de las especies de fauna que se puedan ver más afectadas por la ejecución de esta estructura: alondra ricotí («*Chersophilus duponti*»), camachuelo trompetero («*Bucanetes githagineus zedlitzii*») y cernícalo primilla («*Falco naumanni*»). Censos de población y localización de los puntos de nidificación y demás áreas críticas para su conservación, de acuerdo con el órgano ambiental de la Junta de Andalucía. Cartografía específica, con indicación del número de ejemplares o parejas.

Estudio de corredores de fauna y de medidas correctoras para minimizar el efecto barrera de la infraestructura. Los pasos de fauna se localizarán en la cartografía, y se especificarán los grupos de especies a los que va destinado cada paso. En el caso de la tortuga mora, en la zona Cuevas del Almanzora-Vera hay tramos de permeabilidad especialmente desfavorables, entre los pp.kk. 6 + 080 y 7 + 340, y entre los pp.kk. 18 + 750 y 19 + 880, por lo que se estudiará la construcción de pasos adicionales específicos para dicha especie, en cada uno de los tramos mencionados, especificando el diseño adoptado.

Propuesta concreta de ubicación de préstamos y vertederos, que incluirá la valoración ambiental de dichos emplazamientos, y las previsiones de utilización en función de su capacidad.

Concretar y cuantificar, en los LIC Sierra del Alto Almagro, Sierra de Cabrera-Bédar y Ramblas de Gergal, Tabernas y Sur de Sierra Alhambilla, el efecto del trazado sobre cada uno de los hábitats y especies que son objeto de protección. Se considera especialmente importante este punto respecto al tramo Cuevas del Almanzora-Vera, puesto que existe una alternativa, la 4, que no atraviesa el LIC de la Sierra del Alto Almagro, espacio que sí es atravesado por las otras tres alternativas.

Con fecha 13/10/2008, tiene entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Dirección General de Ferrocarriles, un Informe de Respuesta a la petición de documentación complementaria realizada por este Departamento.

En dicho informe de respuesta se manifiesta que la declaración de impacto ambiental publicada en 2004 prescribe un estudio específico que cubra la totalidad del tramo Murcia-Almería, con anterioridad a la redacción de los proyectos de plataforma, especificando la necesaria coordinación con la Junta de Andalucía. En lo referente a préstamos y vertederos, especifica su estudio en fase de proyecto de construcción, con cartografía de exclusión a escala 1:5.000, considerando canteras abandonadas y huecos degradados, y estableciendo la inclusión de planos con carácter contractual que definan la ubicación de estas zonas. Igualmente, dicha Declaración indica la necesidad de elaborar un proyecto de medidas compensatorias aplicable a la totalidad del recorrido, previamente a su tramitación para desarrollo de los proyectos de plataforma, especificando la necesaria coordinación con la Junta de Andalucía.

Respecto a las especies de flora que se podrían ver afectadas por la infraestructura, en caso de afección a ejemplares de especies de especial interés ambiental por su grado de amenaza, y por tanto de ser necesaria la ejecución de medidas, podrían consistir en la traslocación y/o reposición de ejemplares de estas especies, para lo cual se podría contactar con el Banco de Germoplasma que mantiene la Junta de Andalucía, con el fin de valorar la disponibilidad de semillas de estas especies y abordar una revegetación en áreas favorables, en todo momento bajo la supervisión de la Consejería de Medio Ambiente.

Se menciona la posibilidad, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, de mantener un vivero de obra, entendido como un área debidamente acondicionada para el trasplante de especies afectadas por la obra, así como, en su caso, el correcto mantenimiento y/o endurecimiento de plantas procedentes de vivero para las plantaciones diseñadas en el proyecto. Ésta constituirá una zona de obra destinada específicamente a tal fin, donde se acopien y mantengan los ejemplares en espera de su destino final y los materiales de plantación o hidrosiembra. No se conocen experiencias sobre la posibilidad de éxito de la implantación de estas especies en los taludes y zonas asociadas a la obra, por lo que se prevé su implantación en zonas llanas más susceptibles de asegurar el éxito de la misma.

Respecto a los tramos especialmente desfavorables para la permeabilidad de la tortuga mora, entre los pp.kk. 6+080 y 7+340 de la zona Cuevas del Almanzora-Vera se trata de un tramo de escasa longitud que queda próximo a áreas de cultivos bajo plástico, diversos caminos y la carretera que une los núcleos de Guazamara y El Largo, por lo que no es previsible que se constate la presencia de la especie. A ello se añade que el trazado, una vez salvada la Rambla de Guazamara mediante un puente, en un punto que constituye un paso de fauna de óptimas características, discurre al comienzo del tramo sobre terraplén, en un entorno de cultivos carente de vegetación natural. Posteriormente, y hasta el final del tramo, el trazado discurre en desmonte, lo que dificulta notablemente la adopción de pasos de fauna funcionales, máxime estando presentes dos pasos superiores (camino y carretera) en un ámbito presidido por cultivos.

En el tramo entre los pp.kk. 18+750 y 19+880, que se desarrolla en el entorno de la estación de Almanzora-Vera, se trata de un tramo que cuenta con limitaciones técnicas para la definición de pasos adicionales, habida cuenta de que el trazado discurre en desmonte a lo largo de sus primeros 800 metros. El resto del tramo, de una longitud inferior a 300 m, y que discurre sobre terraplén, presenta dos obras de drenaje transversal (marco de 5x2,5 m y tubo de 1.800 mm de diámetro), estando prevista la primera de ellas para su adecuación como paso de fauna.

En el primer tramo citado, al coincidir el recorrido con el corredor de la autovía Cartagena-Vera, se considerará la permeabilidad prevista en ésta, en la revisión para reconsiderar la viabilidad de pasos adicionales para la tortuga mora. En este sentido, en el tramo referido se ha localizado una obra de drenaje transversal (marco 3x2 m) acondicionada

como paso de fauna en el trazado contiguo de la autovía Cartagena-Vera, siendo por tanto este punto propuesto para su estudio en detalle, así como la zona en torno a la estación, en el segundo tramo. Se valorará la necesidad y posibilidad de diseñar algunos pasos adicionales, cuyas ubicación y características se definirán y concretarán en fase de proyecto. No obstante, conforme a los datos que ya se apuntan, esto parece poco viable.

En el estudio de impacto ambiental se definen algunas medidas propuestas para protección de la tortuga mora, que deberían llevarse a cabo en fases posteriores a la de estudio informativo, con anterioridad a las obras: batidas de prospección (después del replanteo) y recogida o rescate de los individuos localizados, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, mejora del hábitat en zonas de poblaciones de esta especie, o diversificación de los centros de recuperación en previsión de epidemias y como garantía de la diversidad genética.

Se resalta que la alternativa 4 de la zona Cuevas del Almanzora-Vera, que no atraviesa el LIC de la Sierra del Alto Almagro, se incluyó en el Estudio Complementario, partiendo de la premisa de minimizar la afección a los LICs. Sin embargo, tras el análisis de los distintos factores, tanto medioambientales como de otra índole, resulta globalmente menos recomendable que otras de las planteadas. Desde el punto de vista territorial, supone encerrar la población de El Largo entre la autopista de peaje Cartagena-Vera y el trazado de la línea de alta velocidad. Hay que señalar que la propia declaración de impacto ambiental de la autopista obligó a modificar su trazado para intentar alejarla en lo posible de la población y reducir el impacto territorial. El resto de alternativas, entre las que se incluye la seleccionada, atraviesan el LIC en un corto recorrido y en zonas que no cuentan con los valores naturales que los caracterizan y por los cuales se halla designado como LIC, al estar invadidas por cultivos, por lo que la afección a tales valores naturales, y consecuentemente al LIC, puede considerarse prácticamente nula.

En concreto, la alternativa 4 es la que supone mayor afección sobre superficies de matorral mediterráneo y espartizal-tomillar, con la consecuente desventaja desde el punto de vista de vegetación, posible presencia de las especies de flora de interés, fauna y paisaje. Desde el punto de vista del paisaje, la alternativa 4 atraviesa algún cabezo (Cerro de la Torrecica) y es ligeramente más cercana a alguno de los núcleos de población (El Largo), y por tanto, más perceptible visualmente. En cuanto al efecto barrera, la alternativa 4 conlleva menos puntos permeables para la fauna que el resto. Esta alternativa se considera como la de mayor impacto acústico, ya que puede afectar también al núcleo de La Fuente y a un número considerable de edificaciones aisladas.

Con fecha 25/05/2009 tiene entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, una documentación complementaria al estudio de impacto ambiental acompañada de dos documentos, un estudio de fauna y un proyecto de medidas compensatorias, ambos redactados por ADIF en desarrollo de la anterior Declaración de Impacto Ambiental de la línea completa Murcia-Almería (Resolución de 18/12/2003, publicada en el BOE de 02/02/2004), y que incluyen la solución propuesta en el Estudio Informativo Complementario (Provincia de Almería) para los tramos objeto del mismo. Según declara el promotor, ambos estudios han sido objeto de tramitación ante el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma, con informe favorable del mismo.

El promotor considera que el momento adecuado para la realización de los estudios específicos de flora y fauna es simultáneo a la redacción de los proyectos, por lo que dará traslado a ADIF (que tiene encomendada dicha redacción, así como la futura construcción de las obras) de los criterios para la realización de estos estudios adicionales dictados por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En todo caso, algunos de los aspectos solicitados en cuanto a fauna, pueden encontrarse en el estudio de fauna de ADIF. En relación con la afección a la red Natura 2000, el proyecto de medidas compensatorias de ADIF incluye actuaciones concretas para los tramos del presente expediente, y cuenta con aprobación del órgano medioambiental de la Junta de Andalucía, según el promotor. En cuanto a la modificación de los pasos de fauna, en especial los relativos a la tortuga mora, se adjunta el estudio específico realizado por ADIF, que además

se ha revisado nuevamente para comprobar su adecuación al trazado definitivamente propuesto.

La propuesta de vertederos, aunque debe ser revisada y actualizada cuando se realicen los proyectos constructivos por el dinámico desarrollo de la zona, sería:

A) Zona Cuevas del Almanzora-Vera: Vertedero 1 (V-1), en el término municipal de Cuevas del Almanzora, en una terraza situada junto al río Almanzora, en la terraza fluvial. Es un hueco originado por antiguas extracciones, que se utiliza como vertedero de residuos agrícolas. No se incluye en el área de distribución de la tortuga mora, ni se integra en ningún hábitat de interés comunitario ni espacio protegido.

B) Zona Níjar-Almería:

Vertedero 1 (V-1): en el término municipal de Sorbas, a algo más de 3 km del origen de ese tramo en dirección norte, junto a la carretera AL-104 y la autovía E-15. Aunque se encuentra dentro del LIC «Sierra de Cabrera-Bédar, el promotor ha contemplado su propuesta al tratarse de una cantera de rocas utilizada para la ejecución de la autovía y actualmente abandonada.

Vertedero 2 (V-2): se localiza en el término de Sorbas, a menos de 1 km del origen del tramo (hacia el este). A pesar de estar ubicado dentro de los límites del LIC Sierra de Cabrera-Bédar, el promotor considera improbable la presencia de hábitats de interés comunitario y de otros valores ambientales propios del LIC, dado su uso minero actual para la extracción de yeso.

Vertedero 3 (V-3): Al igual que los anteriores, se ubica en el término municipal de Sorbas, próximo a la autovía E-15, y dentro del LIC Sierra de Cabrera-Bédar. Sin embargo, el promotor considera improbable la presencia de hábitats de interés comunitario y de otros valores ambientales propios del LIC, por haber sido un área de explotación minera de yesos, hoy abandonada. El volumen aproximado que podría acoger sería de unos 534.705 m³, con una altura de vertido de 5 m.

Vertedero 4 (V-4): corresponde a una antigua cantera de roca, abandonada en la actualidad, y que forma un gran hueco al pie del Cerro Gordo. Queda atravesado por la propia traza, situándose a 100 m de la autovía E-15. No afecta a ningún espacio protegido ni hábitat de interés comunitario.

Vertedero 5 (V-5): se localiza en el Campo de Níjar, en una amplia superficie llana junto a la autovía E-15, correspondiendo a una antigua explotación de áridos de los depósitos de abanico aluvial formados por el Barranco del Hoyazo. Es adyacente a la autovía E-15, y es atravesado por la traza mediante viaducto. La vegetación se compone fundamentalmente de eriales y pastizales ralos de anuales. No se afectan hábitats de interés comunitario ni espacios naturales protegidos.

Vertedero 6 (V-6): situado al sur de Níjar, junto al enlace de la autovía E-15 y la carretera AL-P-206. Es un pequeño cerro alargado, en el que existe una antigua cantera por su borde meridional, y que es atravesado por la traza.

Vertedero 7 (V-7): se localiza a unos 500 m al oeste de la traza, correspondiendo a una antigua explotación de áridos. No afecta a espacios naturales de interés (ni hábitats ni espacios protegidos).

Vertedero 8 (V-8): se localiza dentro del municipio de Almería, aprovechando antiguas parcelas agrícolas abandonadas. En caso de utilizarse, se mantendría una franja de seguridad paralela a la Rambla del Maltés sin rellenar, para evitar el riesgo de afección, aunque se trata de un espacio llano, sin riesgo de arrastres o escorrentías hacia la rambla.

Vertedero 9 (V-9): se sitúa en el término municipal de Viator, siendo atravesado por la solución seleccionada. La morfología del entorno es accidentada, aunque muy transformada por el tejido periurbano de la ciudad de Almería y por numerosos invernaderos. En su perímetro se localiza una antigua explotación de áridos, probablemente utilizados en la construcción de la autovía.

La propuesta supone una capacidad de vertido muy superior a la inicialmente demandada, por lo que en la fase de proyecto constructivo se seleccionarán los vertederos definitivos, que sean funcionalmente operativos y de menor afección ambiental. La primera opción y prioritaria para el vertido será el relleno de los préstamos utilizados, para conseguir de esta forma una restauración lo más semejante posible a la situación original de éstos, y reducir el impacto global.

3.2.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.—Con fecha 12/02/2009, reiterada el 22/05/2009, desde la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino se solicitó a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en su calidad de organismo competente en dicha comunidad autónoma, un informe de afección a los lugares de la red Natura 2000: LICs Sierra del Alto Almagro, Sierra de Cabrera-Bédar y Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla.

Con fecha 16/06/2009 tiene entrada en este Departamento, procedente de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, un escrito que incluye el pronunciamiento de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Almería. En él se estudian los dos tramos incluidos en el Estudio Informativo Complementario (Cuevas del Almanzora-Vera y Níjar-Almería), comentando la afección a los LICs, hábitats de interés comunitario, fauna y flora de las distintas alternativas que se planteaban para dichos tramos. Como conclusión, se señala que el trazado va a afectar de manera negativa a los valores naturales del entorno, tanto a nivel de hábitat comunitario como de flora y fauna protegida. Asimismo, se indica que las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor son generales e insuficientes (salvo para el caso de la tortuga mora) para evaluar la compatibilidad de las alternativas propuestas para el trazado de la vía férrea con los objetivos de conservación establecidos para la totalidad de las áreas afectadas por dicho trazado. Además, señala que la alternativa que causa un menor impacto en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera es la n.º 4, mientras que la alternativa n.º 3, propuesta por el promotor es la que causa un impacto mayor.

Teniendo en cuenta el contenido de la documentación complementaria aportada por el promotor el 25/05/2009 y el informe de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, con fecha 25/09/2009 se requiere nuevamente al promotor que proporcione información concreta que pueda permitir a la Junta de Andalucía valorar los impactos y emitir informe de afección a la red Natura 2000. Se solicita al promotor que argumente adecuadamente la elección de la alternativa n.º 3 en vez de la alternativa n.º 4 en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera, y que se evalúen cuantitativamente (en m y m²) y se cartografíen los efectos de las actuaciones sobre los lugares de importancia comunitaria y sobre los hábitats de interés comunitario.

Con fecha 09/03/2010, tiene entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, una nueva documentación complementaria, dando respuesta a los requerimientos descritos anteriormente. En dicha documentación se incluye un capítulo inicial en el que se realizan una serie de consideraciones sobre el proceso de selección de las alternativas y sobre la idoneidad de las soluciones finalmente propuestas. Además, se hace un estudio detallado de la afección a los Lugares de Importancia Comunitaria atravesados por el trazado de la línea de alta velocidad, y sobre los hábitats de interés comunitario, fauna y flora potencialmente afectados. Por último, se completa la información mediante la propuesta de medidas preventivas y correctoras complementarias a las incluidas en el estudio de impacto ambiental, que reduzcan los impactos sobre los factores ambientales analizados.

La alternativa 3, seleccionada, destaca por su baja afección a la cubierta vegetal natural, a los biotopos y a los yacimientos arqueológicos. La alternativa 4, a pesar de no afectar a los espacios de la Red Natura 2000, presenta los mayores impactos sobre las formaciones vegetales naturales (espartizal-tomillar), la permeabilidad de la fauna, el paisaje, afección acústica y sobre yacimientos arqueológicos. Así mismo, la alternativa 4

fue descartada por el Ayuntamiento de Cuevas del Almanzora en su alegación a la información pública, apoyando claramente la alternativa 3 como la mejor opción.

En relación al LIC Sierra del Alto Almagro, el promotor informa:

Según la ficha de red Natura 2000, las especies incluidas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE, se restringen a la tortuga mora (*Testudo graeca*). Las medidas correctoras respecto a la tortuga mora han sido aceptadas por la Junta de Andalucía.

También se ha constatado que el trazado cruza en parte el área de distribución y campeo del águila perdicera y el búho real, considerando que la afección de la infraestructura no será relevante, al no implicar alteración de sus áreas de nidificación.

En relación a la flora amenazada, el trazado seleccionado discurre próximo a una población de «*Linaria nigricans*», especie incluida en el Catálogo andaluz de especies amenazadas de la Ley 8/2003 (aproximadamente a 200 m, al este del p.k. 12+500, no considerándose afectada por la línea).

Hábitats de interés comunitario: el de vegetación halófila mediterránea continental –estepas salinas– («*Limonio insignis*»-«*Lygeetum sparti*») es inevitablemente atravesado (lo harían las 4 alternativas) en la margen sur del río Cuevas del Almanzora. De los 500 m atravesados del perímetro delimitado como hábitat, sólo unos 350 m corresponden con vegetación de matorral mediterráneo donde se pueden dar los hábitat señalados, ya que el resto están transformados por cultivos de regadío y tierras labradas de secano, por lo que el nivel de afección se reduce considerablemente.

En relación al LIC Ramblas de Gergal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla, el promotor informa, en la documentación aportada con fecha 09/03/2010:

En relación a la avifauna esteparia, considera probable la afección a alondra ricotí («*Chersophilus duponti*») y camachuelo trompetero («*Rhodopechys githagineus zedlitzii*»).

En relación a la flora amenazada, considera probable la afección a «*Linaria nigricans*», «*Salsola papillosa*», «*Herniaria fontanesii* subsp. *almeriana*», y muy probable la afección a «*Maytenus senegalensis* subsp. *europaea*».

Hábitats de interés comunitario afectados:

Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: matorrales y tomillares («*Helianthemo almeriensis*-*Sideritetum pusillae*»): ocupa gran parte de los terrenos protegidos por el LIC, entre los términos municipales de Níjar y Almería que son atravesados por el trazado.

Matorrales espinescentes de «*Ziziphus lotus*» y *Periploca* del sureste árido («*Mayteno europaei*-*Ziziphetum loti*»): se localiza en la Rambla de la Sepultura y limitando con ésta hacia el oeste (Lomas de Atocha y Las Corralizas).

Pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces («*Ilflogo spicatae*-*Silenetum ascendentis*»): se encuentra al norte de la autovía E-15 en un área con fuerte presión de las explotaciones agrícolas, por lo que gran parte de la superficie incluida en su perímetro se encuentra ya transformada.

Vegetación casmofítica. Subtipos calcícolas («*Lapiedro martinezii*-*Cosentinietum bivalentis*»): afectado marginalmente al sur del Cráter de la Granadilla.

Pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces («*Eryngio ilicifolii*-*Plantaginetum ovatae*»). Este hábitat prioritario es atravesado al noroeste de Venta del Pobre, por encima de la autovía E-15.

Matorrales espinescentes de «*Ziziphus lotus*» y *Periploca* del sureste árido («*Ziziphetum loti*»): es atravesado por la traza en torno a la Rambla de los Césares.

Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: fruticedas termófilas («*Chamaeropo humilis*-*Rhamnetum lycioidis*»). Se localiza en la Sierra de Cabrera-Bédar entre los términos de Sorbas y Lucainena de las Torres.

Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: retamares y matorrales de genistas («*Asparago horridi*-*Genistetum spartioidis*»). Se encuentra justo al origen del tramo, en Los Arejos.

Por otro lado, en relación con el LIC Sierra de Cabrera-Bédar, el Subtramo Sorbas-Los Arejos del Corredor Mediterráneo de alta velocidad (tramo Murcia-Almería), que incluye las instalaciones auxiliares del túnel de Sorbas, de más de 7,5 km de longitud, que se plantea para salvar dicho LIC, además del acceso a las mismas, cuenta con una Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático de 6 de mayo de 2010 (BOE de 31/05/2010). En la tramitación de dicho proyecto, la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía consideró que no causará efectos negativos apreciables, ni perjuicio a la integridad del LIC Sierra de Cabrera-Bédar, siendo compatible en cuanto a la Red Natura 2000.

La nueva documentación complementaria enviada por el promotor fue remitida, con fecha 14/04/2010, a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, requiriéndole para realizar un pronunciamiento expreso sobre si el efecto sobre cada uno de los lugares de la red Natura 2000 puede o no considerarse apreciable, y también sobre si el proyecto causará o no un perjuicio a la integridad de cada uno de esos lugares, a los efectos del artículo 45 de la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Con fecha 30/07/2010 se reiteró dicha solicitud, mediante fax de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En fecha 11/08/2010 tiene entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la contestación de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, que incorpora el informe de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Almería, en el que se consideran las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, con las puntualizaciones que en él se señalan, como adecuadas para evitar afecciones significativas sobre cada uno de los lugares de la red Natura 2000. La citada Dirección General estima que el proyecto no comprometerá la integridad de cada uno de esos lugares y los valores naturales que se pretenden proteger y conservar.

En dicho informe, se recoge que en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera se elige la alternativa 3 como el trazado más idóneo y viable. Este tramo de la línea de alta velocidad afecta al LIC ES6110011 Sierra del Alto de Almagro en aproximadamente 1.640 m, sobre terrenos transformados de cultivos de regadío, secano y otros de espartizal-tomillar. Este tramo afecta a los siguientes hábitats de interés comunitario: 1510*, Vegetación halófila mediterránea continental –estepas salinas–; 5334, fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: matorrales y tomillares; 3250, vegetación de guijarrales de lechos fluviales mediterráneos; 5220*, matorrales espinescentes de *Ziziphus lotus* y *Periploca* del sureste árido; 92D0, arbustadas, tarayales y espinales ribereños. Los señalados con (*) corresponden a hábitats prioritarios.

En el tramo Níjar-Almería se opta por la alternativa completa+B+D. Este tramo afecta al LIC ES6110006 Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhambilla en unos 8.000 m, atravesando en su mayor parte (7.500 m) por terrenos de monte (espartizal-tomillar, matorral disperso y matorral mediterráneo) y por erial y cultivos de secano (unos 500 m). Y afecta a los siguientes hábitats de interés comunitario: 1430, Matorrales halo-nitrófilos ibéricos; 1510*, vegetación halófila mediterránea continental –estepas salinas–; 5220*, matorrales espinescentes de «*Ziziphus lotus*» y *Periploca* del sureste árido; 5333, fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: fruticedas termófilas; 5334, fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: matorrales y tomillares; 6220*, pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces; 3250, vegetación de guijarrales de lechos fluviales mediterráneos; 3270: vegetación nitrófila anual colonizadora de sedimentos fluviales.

En cuanto a la flora, la alternativa seleccionada en el tramo Níjar-Almería afecta a localidades de las especies catalogadas con la categoría de amenaza de vulnerable por la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de Flora y Fauna Silvestres de Andalucía: «*Maytenus senegalensis* subsp. *europaea*», «*Linaria nigricans*» y «*Salsola papillosa*». Según la información ambiental disponible en la Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Medio Ambiente, no puede descartarse la presencia de «*Androcymbium gramineum*»,

ya que existen puntos de presencia en áreas próximas a la Rambla de la Sepultura y a la Rambla del Agua (T.M. de Almería). «*Androcymbium gramineum*» está catalogado como vulnerable por la Ley antes citada.

En cuanto a la fauna, las dos alternativas seleccionadas en ambos tramos se encuentran dentro del área de distribución y campeo del águila perdicera («*Hieraaetus fasciatus*»), y del búho real («*Bubo bubo*»), especies catalogadas por la Ley 8/2003, la primera como vulnerable y la segunda como de interés especial. Además, el tramo Níjar-Almería fragmenta un hábitat rico en aves estepáricas, y la alternativa seleccionada en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera atraviesa áreas con presencia actual de tortuga mora («*Testudo graeca*»), según los estudios sobre ecología y conservación de la tortuga mora en la provincia de Almería, realizados por la Universidad de Murcia y la Universidad Miguel Hernández. Esta especie está recogida como en peligro de extinción en el Catálogo andaluz de especies amenazadas de fauna silvestre de la Ley 8/2003.

En el informe del órgano ambiental autonómico se indica que el documento presentado contempla medidas preventivas y correctoras que se consideran adecuadas para minimizar los impactos sobre los hábitats, y la flora y fauna catalogada, debiendo ampliarse en lo que respecta a especies de fauna:

Se adecuarán las obras de drenaje transversal y otras estructuras de reposición como pasos de fauna y otros pasos específicos de fauna suplementarios.

En lo que respecta a las aves estepáricas, se evitará el inicio de las obras entre los meses de febrero y abril.

Las medidas correctoras para la tortuga mora ya se encuentran recogidas en el proyecto de medidas compensatorias, Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería de ADIF, considerándose éstas adecuadas.

Además se indica que, en lo que respecta a la restauración ambiental de los terrenos afectados (incluidas ramblas y cauces, así como áreas de préstamo y vertederos, e instalaciones auxiliares, falsos túneles, taludes y pasos de fauna), se emplearán exclusivamente especies autóctonas representativas de la comunidad vegetal local que se desarrolla en cada tramo del trazado. Entre las especies señaladas en el documento, se deberán excluir «*Teucrium charidemi*» para el tramo Cuevas de Almanzora-Vera y «*Helianthemum alypoides*» para el tramo Níjar-Almería.

Asimismo, en el documento presentado (apartado medidas para la protección de los LIC y los hábitat) se contempla la adquisición de terrenos que alberguen las especies de flora catalogada afectadas por la traza, en una superficie igual a la afectada, constituyéndose estos terrenos como áreas para las citadas especies, además de ser las áreas receptoras de los ejemplares que sea necesario traslocar desde los puntos afectados por el trazado de la vía. El órgano autonómico propone, entre las áreas adecuadas a considerar, el paraje Trisanes (T.M. Níjar) para el caso de «*Linaria nigricans*»; y norte del Centro Penitenciario de Almería El Acebuche (T.M. Almería), para el caso de «*Maytenus senegalensis* subsp. *europaea*», «*Salsola papillosa*» y «*Androcymbium gramineum*». El manejo de estas especies requerirá autorización previa de la Consejería de Medio Ambiente, Delegación Provincial de Almería.

Finalmente, la citada Delegación considera que las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento, con las puntualizaciones señaladas en su informe, unidas a las recogidas en el proyecto de medidas compensatorias, Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería, son adecuadas para evitar afecciones significativas sobre cada uno de los lugares de la Red Natura 2000.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para la selección de alternativas.—En el estudio de impacto ambiental, el promotor ha valorado los impactos producidos por cada una de las alternativas (eliminación de cubierta vegetal, destrucción de biotopos, efecto barrera para la fauna, afección paisajística, cambios geomorfológicos por préstamos y vertederos, cambio de uso del suelo, molestias por ruido durante el funcionamiento, afección a yacimientos arqueológicos, intersección de vías pecuarias, afección al planeamiento urbano, y

ocupación y fraccionamiento de los espacios naturales singulares), que han sido transformados en unidades homogéneas de calidad ambiental, teniendo en cuenta la importancia que tienen los diferentes elementos del medio.

Como se ha planteado anteriormente, en el estudio informativo complementario se han estudiado cuatro alternativas (1, 2, 3 y 4) en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera, que modifican la alternativa base propuesta en el estudio informativo de 2001. La zona Níjar-Almería se ha dividido para su evaluación en tres partes: tramo 1, en que se estudian tres alternativas (completa, variantes A y B); tramo 2, con cuatro alternativas (completa, variantes A, D y E), y el tramo 3, en el que sólo se contempla la alternativa completa.

Como resultado de este análisis multicriterio, se seleccionan la alternativa 3 en la zona Cuevas del Almanzora-Vera y la alternativa completa modificada por las variantes B (en el denominado tramo 1), y D (en el tramo 2), en la zona Níjar-Almería. En esta última zona, el trazado seleccionado sigue la variante B hasta el p.k.14+549, luego la alternativa completa hasta el p.k. 22+194, la variante D durante 12,459 km, y la alternativa completa desde el p.k. 36+188 hasta el p.k. 45+014, final del estudio.

4.2 Impactos significativos de las alternativas elegidas.

A) Zona Cuevas del Almanzora-Vera: La alternativa seleccionada en la zona Cuevas del Almanzora-Vera es la alternativa 3, que resulta la más favorable respecto a las variables de vegetación, fauna y yacimientos arqueológicos. La alternativa 3 produce la menor afección sobre las formaciones vegetales de valor superior, que están formadas por matorral mediterráneo (puesto que la vegetación de ribera es salvada por viaductos). El área más sensible se sitúa en torno al p.k. 9+700, situado en el LIC Sierra del Alto Almagro, donde se ha proyectado un falso túnel de 180 m de longitud, para aumentar la permeabilidad, cumpliendo un requerimiento de la anterior declaración de impacto ambiental.

En contrapartida, esta alternativa es la que ocupa mayores superficies productivas (cultivos de regadío) al norte del río Almanzora y en las vegas de la Rambla de Canalejas. Esta alternativa requiere aproximadamente 1.300.000 m³ de tierras de préstamo, y no produce sobrante a vertedero.

En la zona Cuevas del Almanzora-Vera es especialmente notable la presencia de tortuga mora (Testudo graeca), cuya distribución potencial afecta prácticamente a todo el tramo. Sin embargo, dado que la alternativa 3 ocupa menos superficie con formaciones vegetales de valor, su afección sobre la tortuga mora se prevé menos severa que la de el resto de alternativas.

El único LIC directamente afectado por este trazado es el de la Sierra del Alto Almagro, que es atravesado entre los pp.kk. 8.550 y 10.200, de los que tan solo 390 metros pueden considerarse con presencia de vegetación natural. Además, en 180 m se atraviesa en falso túnel, como se ha comentado.

En el siguiente cuadro se resume la afección al LIC Sierra del Alto Almagro:

Usos del suelo	Longitud atravesada - Metros	Superficie (considerando 40 m de anchura de ocupación) - Hectáreas	Porcentaje (en relación a la superficie del LIC)
Cultivos leñosos de regadío	900	3,6	0,06
Cultivos de secano, caminos y otros	360	1,44	0,02
Espartizal-tomillar y matorral disperso	380	1,56	0,025
Total	1.640	6,6	0,105

Se proyecta una estación en Almanzora-Vera, entre los pp.kk. 21+320 y 23+533, enlazando con la carretera A-1200, con lo que se elimina el PAET de Vera previsto en el estudio informativo de 2001.

En cumplimiento de la anterior declaración de impacto ambiental, se desplaza la traza al oeste para evitar la afección al LIC del río Antas, que se cruza fuera de los límites del

LIC mediante un viaducto de 210 m de longitud. Las características del mismo habrán de definirse con especial atención en la fase de proyecto, para asegurar la protección de los valores naturales del cauce. También en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo anterior, la estructura proyectada sobre la rambla de las Gachas deberá tener la longitud necesaria para abarcar también el camino que pasa por sus proximidades.

B) Zona Níjar-Almería: La alternativa seleccionada en la zona Níjar-Almería es la alternativa completa, modificada por las variantes B (en el tramo 1) y D (en el tramo 2).

En el tramo inicial, la variante B se separa de las demás, cruzando la rambla de los Feos y la autovía AP-7 mediante dos viaductos cercanos. Al separarse más del corredor de la autovía y de la zona de cultivos del Campo de Níjar, es la que menos afecta a los usos productivos del suelo (regadío e invernaderos). En contrapartida, parte de los terrenos y la vegetación atravesados por esta variante del Tramo 1 tienen un nivel algo superior de naturalidad. Todas las variantes ocupan superficies análogas del LIC Sierra Cabrera Bédar, pues aunque la B recorre mayor espacio, en gran parte lo hace mediante viaducto, por lo que disminuye su ocupación. Esta variante genera un movimiento de tierras del orden de 4 veces más que la completa y la A, fundamentalmente por el gran volumen de préstamos que requiere. Sin embargo, al integrar todos los impactos, la variante B se postula como la alternativa más favorable, por producir la menor afección sobre el medio, en el tramo 1.

En el siguiente cuadro se resume la afección al LIC Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla:

Usos del suelo	Longitud atravesada – Metros	Superficie (considerando 40 m de anchura de ocupación) – Hectáreas	Porcentaje (en relación a la superficie del LIC)
Espartizal-tomillar y matorral disperso . . .	6.120	24,48	0,11
Matorral mediterráneo	1.350	5,4	0,024
Erial	200	0,8	0,003
Espartizal-tomillar y matorral disperso	250	1,0	0,004
Total	7.920	31,68	0,141

El puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Níjar se desarrollará entre los pp.kk. 15+209 y 17+420, en la zona del cruce con la autovía A-7, que se cruza mediante un viaducto de 1.250 m de longitud.

En el tramo 2, la alternativa D + completa discurre en gran parte en paralelo y cercana a la autovía, por lo que al aprovechar este corredor afecta algo menos a las formaciones vegetales mejor conservadas. La formación vegetal más valiosa a la que afecta se sitúa en el área del Jabonero (pp.kk. 20+600 a 22+600), por donde atraviesa áreas de matorral mediterráneo.

Entre los ecosistemas existentes, es especialmente notable la presencia de aves esteparias, cuya distribución potencial afecta al tramo Níjar-Almería, aproximadamente hasta el p.k. 30+000. Las formaciones de espartizal tomillar atravesadas, en el área de Venta del Pobre y LIC de las Ramblas de Gérgal, se verán afectadas, por lo que se prevé la ejecución de un tramo en falso túnel de 370 m de longitud, entre los pp.kk. 3+170 y 3+450 del trazado de la variante D, contados desde su separación de la alternativa completa, dentro del LIC Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla, para mejorar la permeabilidad transversal.

El Tramo 3, en el que sólo se ha evaluado la alternativa completa, atraviesa a la entrada de Almería (pp.kk. 42+600 a 43+300) el yacimiento arqueológico Cerro del Portichuelo, en donde gran parte del trazado discurre en túnel; y pasa muy cerca de un elemento patrimonial etnográfico (Caracol y lumbreras de la Fuente Redonda) en torno al p.k. 44+250, aunque en este punto transcurre sobre un viaducto.

4.3 Cuadro sintético de relación entre los impactos y las medidas correctoras:

Impactos	Medidas propuestas
Suelo.	Exclusión de las zonas de mayor valor ambiental como vertederos, zona de préstamos e instalaciones auxiliares. Uso preferente de zonas de explotación minera abandonadas o zonas degradadas. Buenas prácticas ambientales en las zonas elegidas. Restauración al finalizar las obras.
Vegetación y fauna.	Jalonamiento de las zonas de obra, plataforma, accesos y elementos auxiliares. Desbroce en zonas con riesgo de propagación de incendios. Adecuación de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna, con rampas de baja pendiente en lugar de escalones en las embocaduras de los tubos o marcos de drenaje transversal, en especial en zonas con presencia de tortuga mora. Evitar desbroces en marzo-abril y septiembre-octubre. Prospección y retirada de ejemplares de tortuga mora. Vallado definitivo de la infraestructura. Refuerzo del vallado para la protección de la tortuga mora. Revegetación de las zonas afectadas por las obras y restauración de la cubierta vegetal en áreas degradadas.
Patrimonio cultural.	Prospecciones arqueológicas intensivas y sondeos, de acuerdo con la Delegación Provincial de Cultura de Almería. Reposición de vías pecuarias.
Calidad atmosférica y ruidos.	Movimientos de materiales bajo lonas, trabajos en días sin viento, riegos periódicos de la plataforma, evitar trabajos en horario nocturno. Los trabajadores cumplirán la normativa en materia de protección y seguridad, utilizando protectores auditivos. Instalación de pantallas fonoabsorbentes.
Aguas.	Instalaciones auxiliares en zona impermeabilizada, con medios de recogida y balsas de decantación, con posibilidad de analizar el efluente, y tratarlo o retirarlo. Los vertidos de las balsas de decantación se atenderán a los límites de concentración de sólidos y grasas o hidrocarburos que especifique el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
Residuos.	Puntos limpios en las obras para recogida separada. Punto de limpieza de hormigoneras.
Paisaje.	Restauración de la geomorfología de la zona. Recuperación de la capa de tierra vegetal para revegetar taludes, vertederos y pistas de acceso. Hidrosiembras, restauraciones y reforestaciones con especies autóctonas.

4.4 Medidas específicas propuestas por el promotor.—Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. El relieve en las zonas de falso túnel deberá ser restaurado con el máximo cuidado, estableciendo líneas de relieve continuas, a la vez que se buscará la recuperación de las formaciones vegetales de interés. Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la infraestructura, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En la fase de proyecto se estimarán los volúmenes de tierra vegetal disponibles tras su retirada al inicio de las obras, y las necesidades de dicho material para las labores de revegetación. Se programará su utilización de manera que se realice, en la mayor medida posible, una restauración progresiva y simultánea del terreno, transfiriéndola directamente desde su posición original a su nuevo emplazamiento.

En las obras, en especial en los cruces con los cursos de agua, cimentación de pilas y construcción de drenajes artificiales, se evitará la interrupción de escorrentías subsuperficiales que favorecen a ciertas especies vegetales, en especial el azufaifo («Ziziphus lotus»), que presenta una interacción de facilitación de signo positivo con otras especies vegetales. No se recomienda el empleo de herbicidas para la gestión de la vegetación de la vía.

Según el tráfico previsto, se han estimado las isófonas correspondientes a los trazados para el tráfico nocturno, que corresponde a los trenes de mercancías y que arrojan la situación más desfavorable, siendo de 55 dB(A) nocturnos a 153 m de distancia. En la cartografía del estudio se detallan las zonas en que se prevé, de antemano, la instalación de pantallas acústicas.

Respecto al patrimonio arqueológico, se seguirán las instrucciones del Servicio de Protección del Patrimonio de la Delegación Provincial de Cultura en Almería, de acuerdo con el resultado de las prospecciones arqueológicas y sondeos, para definir la importancia de los restos, identificarlos y, si fuera necesario, extraerlos. En caso de hallazgos, se paralizarán las obras en ese entorno, hasta disponer de los criterios y el informe de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. A los elementos de interés patrimonial que puedan estar cercanos a la traza se les aplicará un cerramiento metálico, como medida de protección adicional durante las obras.

En el estudio de impacto ambiental se asumen como pasos de fauna los túneles, falsos túneles, viaductos y puentes, y se ha dado una adecuación como pasos de fauna a algunas obras de drenaje transversal (marcos desde 2,5 x 1,25 m a 8,0 x 5,5 m, o tubos de 1,8 m de diámetro). El estudio de fauna elaborado por ADIF introduce precisiones y modificaciones en distintas estructuras para la permeabilización del trazado, ampliando las dimensiones de algunos pasos de fauna. En la documentación aportada por el promotor con fecha 09/03/2010, se propone también la adecuación de un paso superior multifuncional con una anchura mínima de 10 m, en el P.K. 18+850 del tramo Cuevas del Almanzora-Vera, para compensar la imposibilidad de adecuar la obra de drenaje transversal del P.K. 19+250; y en el tramo Níjar-Almería se amplían dos marcos a 3,5 m x 1,25 m, en los P.K. 19+060 y 19+340.

Las vías pecuarias interceptadas por la infraestructura serán repuestas en el punto de intercepción o lo más próximo a él, mediante pasos a distinto nivel, de acuerdo con la Ley 3/95, de Vías Pecuarias. Los pasos serán específicos para el tránsito ganadero y estarán adaptados al efecto en su amplitud (anchura y gálibo), su diseño y en el tipo de adecuación a implantar (pantallas de madera, etc.), garantizando el mantenimiento de las características de la vía y de su itinerario y la continuidad del tránsito ganadero, así como de los demás usos compatibles y complementarios con aquél. Junto con el proyecto, se aportará informe favorable del órgano competente de la provincia de Almería.

Con fecha 09/03/2010, se recibe en este Departamento la información complementaria solicitada al promotor, en relación con los efectos del proyecto sobre los lugares de importancia comunitaria y hábitats de interés comunitario. Las medidas adicionales contempladas son las siguientes:

En cuanto a los lugares de importancia comunitaria atravesados, el promotor señala que todos los terrenos afectados por la construcción de la línea de alta velocidad (taludes de la plataforma, ramblas y cauces cruzados mediante viaductos, falsos túneles, escombreras, canteras y terrenos degradados, etc.) serán objeto de una completa restauración morfológica, preparación de suelo y revegetación con especies autóctonas. Además, se llevará a cabo la recuperación ambiental de escombreras, canteras y terrenos degradados localizados en las zonas incluidas en la Red Natura 2000.

Por otro lado, el promotor indica que se procederá a la expropiación de varias parcelas en Cuevas del Almanzora en la zona límite del LIC Sierra del Alto del Almagro. Las parcelas serán adquiridas por el promotor y se cederán a la Junta de Andalucía para su gestión en cumplimiento del objetivo de mejora del hábitat de la tortuga mora.

Se realizará una prospección botánica de la superficie de ocupación de la traza en las áreas de distribución de las especies protegidas que a continuación se enumeran: «Euzomodendron bourgaeum», «Maytenus senegalensis subsp. europaea», «Herniaria fontanesii subsp. almeriana», «Rosmarinus eriocalyx», «Salsola papillosa», «Teucrium turredanum», «Helianthemum alypoides», «Linaria nigricans» y «Androcymbium europaeum». A partir de la información resultante, se valorará la posibilidad de realizar ligeros ajustes del trazado para evitar al máximo su afección. Si la modificación no es posible, se procederá a recolectar semillas y se almacenarán en un banco de germoplasma;

asimismo, se transplantarán o repondrán los ejemplares de la especie afectada. Además, el promotor firmará un convenio con la Junta de Andalucía o con productores de plantas del sureste ibérico para la producción de las especies necesarias para la restauración ambiental.

Se mantendrá un vivero de obra cuya finalidad será el transplante de especies afectadas por las obras, así como, en su caso, el correcto mantenimiento de plantas procedentes de vivero para las plantaciones diseñadas en proyecto.

Entre las especies vegetales propuestas para las labores de restauración vegetal destacan «*Artemisa* sp, *Rosmarinnus officinalis*», «*Launaea arborescens*», *Cistus clusii*», «*Stipa tenacissima*», «*Helianthemum almeriense*», «*Rhamnus lycioides*», «*Helianthemum almeriense*», «*Anthyllis cytisoides*», «*Teucrium charidemi*», «*Nerium oleander*» y «*Ziziphus lotus*» para el tramo Cuevas del Almanzora-Vera. En el tramo Níjar-Almería las especies a utilizar son «*Genista* sp, *Rosmarinus officinalis*», «*Launaea arborescens*», «*Capparis spinosa*», «*Cistus ladanifer*», «*Stipa tenacissima*», «*Helianthemum alyopoides*», «*Rhamnus lycioides*», «*Helianthemum almeriense*», «*Anthyllis cytisoides*», «*Nerium oleander*» y «*Ziziphus lotus*».

Finalmente, el promotor propone la potenciación de los artales en sus áreas de distribución mediante repoblaciones, refuerzos y densificaciones incluyendo, además de «*Maytenus senegalensis* subsp. *europaea*», otras especies típicas de la comunidad de artales como «*Whitania frutescens*», «*Ziziphus lotus*» o «*Chamaerops humilis*».

En cuanto a la fauna, el promotor propone una serie de medidas concretas de protección tanto de la tortuga mora como de las aves esteparias presentes en la zona.

Como medidas de protección de la tortuga mora, se limitarán los movimientos de tierra durante las épocas de celo, apareamiento y nacimiento de crías (marzo-abril y septiembre-octubre), en las áreas en que coincida su biotopo con la cuadrícula de distribución de la especie. Estos períodos deberán confirmarse en los proyectos constructivos finales, a través del organismo competente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Antes del inicio de las obras, preferiblemente en primavera y por las mañanas, se realizarán batidas de prospección y retirada de ejemplares de tortuga mora en las áreas de su zona de distribución que vayan a ser afectadas por las obras (después del replanteo), contando con el permiso para la manipulación de especies protegidas y el asesoramiento de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Los individuos encontrados se trasladarán a lugares cercanos, fuera del área de obras. Las áreas de procedencia deberán ser valladas para impedir que las tortugas puedan volver al punto de origen, cumpliendo las dimensiones de luz y características de malla que aparecen en el estudio de impacto ambiental. El promotor propone, además, la firma de un Convenio entre ADIF y la Junta de Andalucía para la realización de determinados estudios sobre la tortuga mora, como la concienciación ambiental de la población, realización de estudios de patologías de la especie en cautividad y seguimiento de los ejemplares trasladados.

De acuerdo con el estudio de fauna elaborado por ADIF, en las zonas excluidas, donde se prohíbe la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, deberán integrarse los sectores con abundancia media o alta de tortuga mora, y aquellos identificados como sectores de interés para la dispersión de fauna.

Como medidas de protección de aves esteparias, el promotor propone el establecimiento de un cronograma de obras evitando el inicio de las obras durante los meses de nidificación y cría de las especies de aves presentes en los tramos definidos. Esta medida está dirigida especialmente a la preservación de las poblaciones de alondra ricotí y camachuelo trompetero, especies que comparten un biotopo común. Esta restricción se deberá concretar en los tramos de mayor probabilidad de presencia de estas especies, que se sitúan entre los PP.KK. 21+000 y 29+700, entre la Rambla del Cambronal y la Rambla de las Higuieruelas. Se estima como periodo crítico los meses de febrero y marzo, con lo que se debe evitar el inicio de las obras en este periodo, en los tramos indicados. No obstante, y debido a que pueden existir fluctuaciones interanuales de esta época reproductiva, dependiendo de las condiciones locales de la estación, antes del inicio de las obras se

confirmará con el Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación de Medio Ambiente de Almería la idoneidad de este periodo de restricción.

Asimismo, el promotor propone utilizar, en la revegetación de aquellos tramos en que se atraviesa el biotopo de las aves esteparias, especies autóctonas como «*Stipa tenacissima*», «*Cistus clusii*», «*Moricandia foetida*», etc. Además, para mejorar el hábitat para las aves esteparias contempla la recuperación de algunas siembras de cereal en secano en terrenos baldíos. Se podría realizar en algunas de las parcelas de secano abandonadas atravesadas por la línea. Entre los pp.kk. 23+000 y 25+000, en torno a la Rambla del Maltés, existen terrenos con estas características que podrían ser utilizados para realizar siembras de cereal. El objetivo de estas medidas es ampliar el biotopo de estas aves logrando conectar amplias superficies de espartales y tomillares entre sí.

Finalmente el promotor indica que realizará (simultáneamente a los proyectos de construcción) un estudio más detallado para determinar con precisión las áreas de revegetación y siembras, procurando que las rutas de alimentación se alejen de la línea férrea, para evitar posibles problemas de atropellos o choques, debido al tráfico ferroviario o contra la catenaria.

5. Condiciones al proyecto

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental, los informes recibidos de las administraciones ambientales implicadas y la información complementaria recibida, se establecen las siguientes condiciones al proyecto:

a. En el interior de la red Natura 2000 se extremarán las medidas protectoras generales, de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental y paisajística, entre ellas: protección de la vegetación existente, conservación del suelo edáfico, riegos periódicos para limitar la producción de polvo, vallado de las instalaciones temporales de obra, gestión de residuos, protección de las poblaciones de fauna durante la realización de las obras, restauración el terreno de modo que la geomorfología sea lo más parecida a la situación inicial, revegetando con especies autóctonas, etc. Se aplicará a todos los terrenos afectados por la obra, temporal o permanentemente (incluyendo ramblas y cauces, zonas de préstamo y vertederos, instalaciones auxiliares, taludes en desmante o terraplén, embocaduras de túneles, falsos túneles, pasos para fauna, pasos sobre ríos y cauces menores, etc.), de acuerdo con las disposiciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, de modo que se ratifique la no afección a los valores naturales por los que se designaron esos espacios.

b. En el interior de la red Natura 2000 se deberá delimitar estrictamente la pista de trabajo, mediante su balizado previo, en presencia del agente de protección de la naturaleza de la zona, con el que también se coordinará la vigilancia ambiental específica en dichos tramos. Se limitará al máximo la ejecución de caminos de obra u otras instalaciones auxiliares para la fase de construcción, utilizándose la propia traza y los caminos y carreteras existentes como accesos y rutas de movimiento de las obras.

c. Los vertederos que finalmente se utilicen en la zona Níjar-Almería y que puedan estar situados dentro del LIC Sierra de Cabrera-Bédar, una vez rellenos se deberán restaurar ambiental y paisajísticamente, de acuerdo con las indicaciones del órgano gestor de dicho espacio, y en coordinación con los titulares de las explotaciones mineras que puedan estar en activo, que tienen obligación de restaurarlas.

d. En los tramos del trazado que discurran por los LIC Sierra de Cabrera-Bédar y Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhambilla, se instalarán paneles o pantallas que reduzcan la visibilidad y el impacto acústico, y disuadan a las aves de sobrevolar próximas a la catenaria. Del mismo modo, para evitar afección indirecta al LIC río Antas, se instalará un apantallamiento acústico en el viaducto proyectado y en un tramo que incluya 50 m antes y después del mismo, hacia el lado del LIC. Las pantallas aislantes deberán diseñarse para evitar colisiones de la avifauna, evitando el empleo de materiales transparentes o causantes de reflejos que confundan a las aves, a la vez que deberán integrarse estéticamente y paisajísticamente en el entorno. En dichos tramos, las líneas eléctricas

y la catenaria se deberán señalar con salvapájaros, al igual que la parte superior de los cerramientos perimetrales, o elementos similares de los viaductos.

e. En la zona de falso túnel en el LIC Sierra del Alto de Almagro, en torno al p.k. 9+700, no se instalará el vallado de refuerzo para la protección de la tortuga mora («*Testudo graeca*»), para aumentar la permeabilidad para ésta y otras especies.

f. Se realizarán prospecciones para detectar la posible presencia de tortuga mora en el tramo Cuevas del Almanzora-Vera, siendo aconsejable el asesoramiento científico por parte de alguna universidad o centro de investigación con experiencia y proyectos o trabajos sobre dicha especie. Si se detectara su presencia, se informará a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Almería para definir las soluciones a adoptar, ya que al tratarse de una especie en peligro de extinción, la Dirección General de Gestión del Medio Natural deberá autorizar cualquier actuación sobre ésta. Si se detectase su presencia cuando las obras ya hubiesen comenzado, se recogerán los ejemplares, informándose al mismo tiempo a la Delegación Provincial de Medio Ambiente.

g. Se realizará un programa de voladuras, despejes y desbroces fuera de los períodos de cría y nidificación de la fauna singular existente en el entorno. Si fuera necesario realizar obras durante los meses comprendidos entre marzo y agosto, ambos inclusive, un técnico competente realizará un reconocimiento del terreno para evitar la destrucción de nidadas (puestas o pollos) de aves, camadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles. En el caso de encontrarlos, deberá ser comunicado a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, la cual deberá autorizar las subsiguientes actuaciones. Se evitará en lo posible, mediante el señalamiento de los mismos, el apeo innecesario de plantas ecológicamente interesantes por su grado de rareza o endemismo, o por su estado de desarrollo y conservación. Todas estas actuaciones se realizarán con extremo cuidado cuando se realicen en el interior de la Red Natura 2000.

h. Para la protección de las aves esteparias, se evitará el inicio de las obras entre los meses de febrero y abril, en sus respectivas áreas de distribución.

i. Se realizará una prospección botánica de la superficie de ocupación de la traza en las áreas de distribución de las especies protegidas que a continuación se enumeran: «*Euzomodendron bourgaeum*», «*Maytenus senegalensis* subsp. *europaea*», «*Herniaria fontanesii* subsp. *almeriana*», «*Rosmarinus eriocalyx*», «*Salsola papillosa*», «*Teucrium turredanum*», «*Helianthemum alypoides*», «*Linaria nigricans*», «*Androcymbium europaeum*» y «*Androcymbium gramineum*». Con la información resultante, y en coordinación con la Junta de Andalucía, se valorará la posibilidad de realizar ajustes del trazado para evitar su afección. Si la modificación no es posible, se procederá a recolectar semillas y se almacenarán en un banco de germoplasma; asimismo, se transplantará o repondrá un número igual, al menos, de ejemplares de la especie afectada, en zonas cercanas susceptibles de asegurar su supervivencia.

j. Los resultados de los estudios de flora y fauna determinarán la necesidad o no de nuevas medidas protectoras, incluyendo modificaciones en el trazado para evitar la afección a especies protegidas. Dichas medidas y posibles modificaciones se integrarán en el proyecto constructivo, y se trasladarán a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para su conformidad, antes de iniciar las obras. En cualquier caso, se procederá al señalamiento de aquellos sectores que, tras las visitas de los equipos especialistas, se determinen como sensibles para las especies de flora y fauna protegidas.

k. La destrucción de hábitats para la tortuga mora («*Testudo graeca*»), alondra ricotí («*Chersophilus duponti*») y camachuelo trompetero («*Bucanetes githagineus zedlitzii*») se intentará minimizar, revegetando las zonas colindantes y próximas a la infraestructura con especies representativas de la zona, simulando los hábitats originales para potenciar su colonización. Tal como se recoge en la documentación generada durante la tramitación de la presente declaración, y en colaboración con el órgano ambiental autonómico, se contempla la adquisición de terrenos privados dentro de los LIC o colindantes con los mismos, y la restauración de la cubierta vegetal en áreas especialmente degradadas, eriales y cultivos abandonados en zonas llanas.

l. Para mitigar el efecto barrera de la infraestructura, se deberán seguir las recomendaciones establecidas en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y de vallados perimetrales, Ministerio de Medio Ambiente, 2006. Se diseñarán pasos específicos y exclusivos para fauna en las zonas de interés ambiental, no considerándose como tales los pasos superiores o inferiores de carreteras. Las distancias entre los pasos deberán estimarse en función de la movilidad de las especies que pretendan franquear la infraestructura, teniendo en cuenta los tramos posteriores y anteriores al objeto de estudio, y determinando los pasos naturales de fauna y coordinando los pasos que se vayan a instalar en la línea de alta velocidad con los de las autovías y autopistas que discurren por el entorno del proyecto. En los pasos se incluirán estructuras que dirijan a la fauna para su uso. Las obras de drenaje lineal de la vía se adaptarán para que no representen una barrera para pequeños vertebrados. El estudio y diseño de pasos de fauna se realizará de forma coordinada con el órgano competente en biodiversidad de la Junta de Andalucía.

m. En el tramo Cuevas del Almanzora-Vera, siempre que sea técnicamente viable, se estudiará la construcción de pasos adicionales adaptados para la tortuga mora, así como la prolongación del viaducto de 420 m sobre la rambla de Canalejas, para unirlo con el cercano puente de 60 m que cruza la rambla de Guazamara.

n. En los rellenos que se realicen, se ejecutarán medidas para mantener la capa de tierra vegetal en la superficie, dado que normalmente se dispone sobre capas de granulometría más gruesa, con el consiguiente riesgo de arrastre a los espacios intersticiales.

o. La localización definitiva de las zonas de préstamos y vertederos se incluirá en el documento de planos del proyecto de construcción, por tanto con carácter contractual, y deberá contar con el informe favorable de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

p. Durante las épocas que se definan como de peligro de incendio por la comunidad autónoma, se prescindirá del uso de maquinaria susceptible de provocar incendios forestales. Se estará a lo dispuesto en la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Se mantendrá contacto permanente con el órgano autonómico competente, que podrá efectuar indicaciones o modificaciones respecto al desarrollo de los trabajos que generen restos vegetales, así como a los posibles trabajos de soldadura.

q. Para las instalaciones situadas en áreas forestales, se contará con medidas de prevención, detección y extinción de incendios. Entre otras, se recomienda la presencia de mallas antichispa en los tubos de escape, y de extintores, en todo vehículo que circule por la pista de trabajo; la retirada de los restos de vegetación procedentes de la apertura de pista; la utilización de toldos en labores de soldadura, y la disposición de un camión cisterna en los lugares críticos en los que su presencia se considere necesaria.

r. Se recolectarán semillas de los ejemplares vegetales (protegidos o no) que se encuentren durante la progresión de las obras, para ser incorporadas ya en la fase de extendido de la tierra vegetal, con independencia del proyecto de revegetación que se deberá ejecutar.

s. El proyecto constructivo incluirá un estudio acústico, de acuerdo a lo exigido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Se deberán incluir las isófonas para los períodos día, tarde y noche.

El proyecto constructivo integrará el diseño y ajuste final de las medidas de protección acústica, que habrán de instalarse previamente a la emisión del acta de recepción de la obra. Cuando afecten a áreas de la red Natura 2000, estas medidas deberán diseñarse en coordinación con los organismos gestores de dichos espacios. De acuerdo con el artículo 18.4 de la Ley 37/2003, del Ruido, el proyecto constructivo no deberá aprobarse hasta no

haberse verificado que se incluyen las medidas que garanticen el cumplimiento de la normativa vigente sobre contaminación acústica a lo largo de todo el trazado.

En el primer año completo de operación de la infraestructura se verificará el estudio acústico mediante la realización de mediciones reales, y se realizará un estudio de las posibles afecciones por vibraciones a las edificaciones más cercanas a la vía. Se elaborará un informe, en función de los objetivos de calidad y los niveles máximos de emisión originados por la infraestructura durante toda su vida útil, y estableciendo campañas de mediciones para el programa de vigilancia ambiental, que será presentado a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

t. En las fases de desbroce y movimiento de tierras se dispondrá de seguimiento arqueológico a pie de obra, al objeto de detectar posibles hallazgos y determinar la necesidad de balizar y excluir efectivamente de la zona de operaciones los yacimientos que queden próximos a la traza, para garantizar que no se vean afectados.

u. El proyectado PAET de Níjar, entre los pp.kk. 15+209 y 17+420, se adecuará al entorno para no generar afecciones medioambientales. En la construcción del PAET y del viaducto sobre la autovía A-7, en el p.k. 15+055, se tendrá especial cuidado en no afectar a las siguientes zonas de interés geológico, muy cercanas al trazado: cráter de Granadilla y formación de arrecifes y evaporitas mesinienses de Almería, que además son zonas con yacimientos arqueológicos y vegetación casmofítica calcícola.

v. Debido a que en el estudio informativo no se incluye ningún análisis ambiental de las líneas eléctricas de acometida y subestaciones, la presente declaración no prejuzga el que deban someterse o no a evaluación de impacto ambiental. En cualquier caso, las infraestructuras de suministro eléctrico que se construyan incorporarán medidas para minimizar el impacto por colisión y electrocución de avifauna en zonas de elevado interés (espacios de la red Natura 2000 y sus proximidades, y principales corredores biológicos), como las recogidas en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

w. Para la restauración ambiental y paisajística se seleccionarán exclusivamente especies autóctonas a escala biogeográfica local, adaptadas al gradiente de xerofilia de cada ubicación concreta. Se intentará recrear, de forma lo más ajustada posible, los valores naturales del medio, por lo que no se realizarán plantaciones monoespecíficas y se buscará la recuperación de comunidades vegetales de interés. En las revegetaciones no se emplearán las siguientes especies citadas en el estudio de impacto ambiental: «*Nicotiana glauca*», «*Opuntia ficus*» y «*Agave americana*», por ser consideradas invasoras en España, según el Atlas y Libro Rojo de la Flora Vasculare Amenazada de España. También se deberán excluir las especies «*Teucrium charidemi*» para el tramo Cuevas de Almanzora-Vera y «*Helianthemum alypoides*» para el tramo Níjar-Almería.

En el proyecto de construcción y antes de iniciar las obras, se deberá concretar la manera en que se desarrollarán las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental y en toda la documentación generada durante la tramitación ambiental del proyecto, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental. Todas las medidas que supongan unidades de obra figurarán en la memoria y anexos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. Aquéllas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El plan de vigilancia ambiental tendrá como objetivos: el que la construcción de la infraestructura se realice de acuerdo con los condicionantes ambientales autorizados y la normativa ambiental aplicable, integrando todas las medidas preventivas y correctoras; el

seguimiento y control de los impactos realmente producidos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas, así como la propuesta de nuevas medidas si se superan los impactos previstos o son insuficientes las medidas inicialmente propuestas. Establecerá los mecanismos para advertir con rapidez al director de obra o responsable de la explotación de cualquier incumplimiento o desviación respecto a las previsiones, y concretará el mecanismo a seguir para prevenir daños al medio ambiente en la nueva situación, incluida la modificación de partes del proyecto o la aplicación de nuevas medidas.

La vigilancia ambiental incluirá, como controles más destacados:

Durante la fase de obras: control de la emisión de polvo y partículas, seguimiento de los niveles acústicos y de la ejecución de protecciones acústicas, seguimiento de las medidas de restauración de la cubierta vegetal (control de la retirada y acopio de la tierra vegetal, control de su extensión posterior, control de siembras e hidrosiembras, y control de plantaciones), protección de los cauces fluviales (seguimiento de las obras de drenaje y canalización, y de los dispositivos de decantación y de aguas residuales), control de la protección del patrimonio arqueológico, reposición de vías pecuarias y servicios afectados, mantenimiento de la permeabilidad territorial, control de instalaciones de obra y parques de maquinaria, zonas de préstamos, vertederos y acopios, control de accesos y movimiento de maquinaria, del desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obra, y medidas contra incendios. Respecto al control de los impactos reales sobre la fauna, se deberá comprobar que la planificación y ejecución de las obras no afectan a los períodos de cría y nidificación de las especies amenazadas que se encuentran en la zona.

En la fase de explotación: seguimiento de comunidades vegetales singulares, de la efectividad de las medidas de restauración de la cubierta vegetal, y control de los niveles de erosión. Se comprobará, mediante seguimientos específicos, la eficacia y utilización de los pasos de fauna, dispositivos de escape para la fauna y las medidas anticolidión durante la fase de funcionamiento, y el estado y mantenimiento de los pasos para garantizar la permeabilidad a la fauna (ausencia de taponamientos, revegetación adecuada...). Si se observase alguna deficiencia, se pondrán las medidas oportunas para subsanarlas. Se aplicará lo dispuesto en la publicación Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2008. Respecto al control del ruido, se verificará el cumplimiento de los límites establecidos en la normativa correspondiente, y en su caso la eficacia de las medidas correctoras.

Se deberá realizar un seguimiento de la evolución de las poblaciones de tortuga mora interceptadas por el trazado, evaluando la tendencia demográfica, abundancia relativa, uso del espacio, y reproducción de la especie, desde el inicio de las obras y durante un mínimo de tres años después de su puesta en funcionamiento. Paralelamente, se deberá llevar a cabo un seguimiento de los individuos traslocados, con el objetivo de conocer cómo se distribuye el uso del hábitat en la zona de translocación, y cuál es su papel en los procesos de distribución dentro de la población receptora.

Dadas las características edafoclimáticas de la zona, se deberá tener especial cuidado en el seguimiento del plan de revegetación de las zonas afectadas, reponiendo el porcentaje de marras que indique el organismo autonómico competente. En caso de que se detectase la desaparición o regresión de alguna especie de flora o fauna representativa, o la aparición de especies vegetales indicadoras de etapas regresivas en las zonas mejor conservadas, por causas imputables a la infraestructura o su funcionamiento, se propondrán nuevas medidas que favorezcan el mismo hábitat o especie que lo va a sufrir, de cuantía proporcionada a la magnitud del impacto (m² de hábitat, n° de ejemplares afectados) y al régimen de protección del elemento afectado.

Los resultados del plan de vigilancia ambiental se recogerán en informes técnicos que se elaborarán trimestralmente durante la ejecución de las obras, semestralmente durante el primer año de funcionamiento de la infraestructura y anualmente en los tres años siguientes, contados a partir del Acta de Recepción de las Obras. Dichos informes se presentarán a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de

Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y quedarán a disposición de las autoridades ambientales y competentes que lo soliciten. Al final de cada período (al emitir el Acta de Recepción de la Obra, y al finalizar los tres primeros años de explotación) se presentarán informes finales, en que se resuman los aspectos que fueron objeto de vigilancia y seguimiento ambiental, junto a una conclusión sobre el grado de cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental. Estos informes finales deberán remitirse también a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o durante la ejecución de la obra, en la alternativa seleccionada en su diseño en planta, alzada u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a través de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, aportando memoria justificativa y planos de la modificación propuesta, análisis ambiental de las implicaciones de la modificación, medidas preventivas, correctoras o adicionales, e informe del órgano ambiental de la Junta de Andalucía.

Con la finalidad de velar por el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras que condicionan al proyecto y favorecer su conocimiento general, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publique la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería. Estudio informativo complementario: provincia de Almería, concluyendo que siempre y cuando se autorice la alternativa 3 en la zona Cuevas del Almanzora-Vera, y la alternativa completa modificada por las variantes B y D en la zona Níjar-Almería, en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 7 de septiembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

