

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**15704** *Resolución de 20 de septiembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Línea ferroviaria y desdoblamiento de calzada para el acceso terrestre a la ampliación de Escombreras, Cartagena.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Línea ferroviaria y desdoblamiento de calzada para el acceso terrestre a la ampliación de Escombreras (Cartagena), se encuentra encuadrado en el apartado c, del grupo 7, del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*

El proyecto se desarrolla en terrenos portuarios de la dársena de Escombreras en Cartagena (Murcia). El objeto del mismo es la duplicación de la carretera CT-34 (N-343) y el acceso ferroviario en paralelo a dicha carretera, partiendo del límite del dominio público portuario hasta las nuevas dársenas de Escombreras, a lo largo de 1.587 m. Dentro de las nuevas dársenas, actualmente en ejecución, se desarrollarán dos ramales ferroviarios, uno de 900 m y otro de 800 m de longitud, así como la organización del viario.

Ambos accesos conectarán con dos proyectos promovidos por el Ministerio de Fomento que llegan hasta el dominio público portuario: duplicación de la carretera de acceso a la dársena de Escombreras, carretera N-343, Cartagena-Alumbres-Escombreras, tramo: Cartagena-Escombreras, del que se decidió, por Resolución de 1 de julio de 2004 (BOE 10/8/2004), que no era necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; y acceso ferroviario a la ampliación de la dársena de Escombreras del puerto de Cartagena y de la remodelación de la estación de Escombreras, en tramitación.

Del proyecto Ampliación de la dársena de Escombreras y recuperación de usos de la bahía de Portman se formuló declaración de impacto ambiental por Resolución de 17 de noviembre de 1997 (BOE 23/1/1998), y del proyecto Modificación de la dársena de Escombreras se decidió, por Resolución de 27 de octubre de 2003 (BOE 20/11/2003), que no era necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Puertos del Estado.

2. *Tramitación y consultas.*

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió, con fecha 12 de abril de 2011, el documento ambiental del proyecto, con objeto de determinar la necesidad de

su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008. Con fecha 3 de mayo de 2011 se solicitó el envío de las copias necesarias del documento para realizar las consultas a las que se refiere el artículo 17 del mencionado Real Decreto Legislativo.

El 9 de mayo de 2011 se recibió la documentación solicitada, y el 16 de mayo de 2011 se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento . . . . .	-
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento . . . . .	-
Confederación Hidrográfica del Segura . . . . .	-
ADIF . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia * . . . . .	X
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia * . . . . .	X
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia . . . . .	X
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia . . . . .	-
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia . . . . .	-
SEO . . . . .	-
Ecologistas en Acción de Murcia . . . . .	-
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE). . . . .	-
Ayuntamiento de Cartagena . . . . .	-

\* Actualmente ambas están integradas en la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Presidencia.

A continuación se resume el contenido ambiental relevante de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal estima que la actuación no tendrá repercusiones significativas sobre la biodiversidad ni sobre espacios de la Red Natura 2000, siempre que se cumplan, además de las medidas incluidas en la documentación ambiental, las siguientes: ubicar las instalaciones auxiliares, acopios o parques de maquinaria dentro del recinto portuario, implantando medidas para evitar vertidos accidentales, estableciendo mecanismos para evitar que el hábitat de la manzanilla de Escombreras que habita el islote de Escombreras se vea afectado por las emisiones de polvo; utilizar materiales procedentes de canteras autorizadas y destinar los sobrantes a restaurar canteras o a obras que requieran rellenos; asegurar la eliminación de residuos una vez finalicen las obras y definir las actuaciones de restauración ambiental que se requieran.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia estima que el proyecto no conlleva efectos significativos sobre los valores naturales presentes en la zona, señalando que no está ubicado en ningún espacio natural protegido, LIC o ZEPA.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales considera que no es necesario que el proyecto se someta a procedimiento dado que en el área afectada ya se

ha efectuado un estudio específico sobre el patrimonio cultural, y en la documentación remitida se han incorporado las correspondientes medidas de protección.

Tanto ADIF, como la Dirección General de Carreteras de la Región de Murcia, consideran que el proyecto no causará impactos ambientales significativos.

El Ayuntamiento de Cartagena señala que no cabe esperar que se produzcan impactos ambientales significativos, dentro de las competencias ambientales del Ayuntamiento, si se adoptan las medidas preventivas y correctoras planteadas por el promotor en el documento ambiental. No obstante, hace las siguientes consideraciones para conseguir una mayor protección del medio ambiente: realizar un estudio específico en el que se identifiquen las zonas con presencia de suelos potencialmente contaminados y medidas a adoptar, de acuerdo con el R.D. 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados; realizar un estudio detallado en el que se identifiquen los residuos generados mediante su código LER, relacionando los residuos peligrosos, cuantificando las cantidades unitarias de cada uno e identificando el sistema de gestión previsto en cada caso; incluir un estudio acústico que identifique los niveles de ruido previsto, justificando el cumplimiento de la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra Ruidos y Vibraciones y el Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; concretar la ubicación de zonas auxiliares; solicitar las autorizaciones municipales y/o autonómica necesarias para las nuevas extracciones de materiales de relleno si fueran necesarias; incluir un estudio técnico que justifique el cumplimiento de las distancias de seguridad que deben existir entre las infraestructuras que se pretenden construir y los almacenamientos de productos químicos y combustibles existentes; definir las tareas de integración ambiental y revegetación previstas, que deben cumplir lo establecido en el apartado 3.1.3.3 medidas de protección de la flora y la vegetación de la normativa de protección del patrimonio natural y la biodiversidad, de las normas urbanísticas generales, del Texto Refundido de la aprobación provisional de la revisión del PGOU.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III.*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

**Características del proyecto.**—Las actuaciones ferroviarias proyectadas consisten en la construcción del ramal de acceso para mercancías entre el p.k 0+741, límite de los terrenos del puerto, donde conecta con un trazado ferroviario analizado en otro proyecto, y el 2+328, donde se inicia la nueva dársena. Además contempla la construcción de una playa de vía 1 en dársena que discurre por la zona destinada para almacenes en la nueva dársena del puerto entre los pp.kk 0+000 y 0+917, y una playa de vía 2 en dársena que discurre a lo largo de la zona destinada a contenedores de la nueva dársena entre los pp.kk 0+000 y 0+841. Cada playa se compone de tres vías con un mango al final para la maniobra de las máquinas de tracción.

Las actuaciones viarias consisten en la reposición de la carretera CT-34 paralelamente al trazado ferroviario desde el p.k 2+328 al 0+741 con dos carriles por sentido y manteniendo todos los accesos existentes, así como la organización del viario en la dársena.

El proyecto conlleva la afección a varios oleoductos cuya reposición se llevarán a cabo dentro de la zona industrial en una longitud aproximada de 2.500 m.

El promotor indica que no se contemplan alternativas debido a la presencia de numerosas instalaciones industriales y tener que compartir el escaso espacio existente con el acceso viario.

En el documento se indica que el conjunto de las actuaciones no conllevan un gran movimiento de tierras, ya que los trazados viarios y ferroviarios van prácticamente a la cota del terreno actual, por lo que no se prevén grandes aportes de tierra que requieran aperturas de préstamos o transportes desde cantera. Señala que los materiales necesarios provendrán de cantera autorizada y con planes de restauración aprobados. Respecto de los sobrantes señala que serán trasladados a vertedero autorizado y/o gestionado a través de uno de los gestores autorizados por la Comunidad Autónoma de Murcia, si bien señala que no serán de gran entidad.

Ubicación del proyecto.—La actuación se desarrolla en el valle de Escombreras, entre la sierra Gorda al norte y la sierra de la Fausilla al sur, dentro de los terrenos portuarios de la dársena de Escombreras al sureste del núcleo urbano de Cartagena (Murcia).

El LIC y ZEPA denominado Sierra de la Fausilla se sitúa a unos 800 metros al sur de la actuación. Asimismo, lindando con la dársena se encuentran los LICs denominados medio marino, franja litoral sumergida de la Región de Murcia e islas e islotes del litoral Mediterráneo del que forma parte la isla de Escombreras.

Características del potencial impacto.—El proyecto se sitúa en una zona industrial, fuertemente antropizada, carente de vegetación y de fauna de interés. No obstante, el documento ambiental prevé el jalonamiento de la franja de actuación, ubicando las instalaciones auxiliares en zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación. No tiene prevista la apertura de caminos de acceso aprovechando los existentes y utilizando la propia zona de obras. También prevé la restauración de todas las superficies afectadas por las obras.

Para la protección del sistema hidrológico, el documento ambiental establece la adecuación de superficies específicas impermeabilizadas en la zona de instalaciones auxiliares para llevar a cabo el mantenimiento de la maquinaria. También prevé la disposición de una balsa de decantación en la zona de instalaciones que recoja cualquier vertido que pueda tener lugar dentro de esta zona. Asimismo se indica que el contratista deberá elaborar un plan de gestión de los residuos de obra.

Para la protección de la fauna que habita el LIC y ZEPA denominado Sierra de la Fausilla, situada próxima a la actuación el promotor propone la realización de un calendario de actuaciones, para ejecutar las actividades más ruidosas o contaminantes fuera del periodo de reproducción y cría de las especies vulnerables de este espacio.

Para la protección de la vegetación, fauna y habitantes de la zona afectada contra el polvo, durante la construcción de las obras, el promotor realizará, de acuerdo con lo que indica el documento ambiental, riegos periódicos de la zona de obra, parque de maquinaria, zonas de préstamos y vertederos.

El elemento del patrimonio arqueológico más destacado se denomina poblado de Escombreras. En este sentido el documento ambiental señala que se adoptarán las medidas de protección ya confirmadas por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Región de Murcia.

El promotor considera que se cumplirán los umbrales legales establecidos en la legislación para uso industrial, que es el único inventariado en la zona de actuación. Señala que la circulación viaria será similar a la actual con un descenso de tráfico pesado que será sustituido por el tráfico ferroviario, señalando que la mejora de la carretera y su regulación por glorietas mejorará las condiciones de rodadura. Por lo que respecta al tráfico ferroviario no lo considera como una importante fuente de ruido debido a la reducida velocidad y frecuencia de los trenes de mercancías (que estima en 6 circulaciones diarias).

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Línea ferroviaria y desdoblamiento de calzada para el acceso terrestre a la ampliación de Escombreras (Cartagena), cumpliendo los requisitos ambientales que se

desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 20 de septiembre de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## LÍNEA FERROVIARIA Y DESDOBLAMIENTO DE CALZADA PARA EL ACCESO TERRESTRE A LA AMPLIACIÓN DE ESCOMBRERAS (CARTAGENA)

