

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA**

5236 *Resolución de 25 de marzo de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la fase I de la Variante de Torrellano (conexión con aeropuerto de Alicante).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 31 de mayo de 2018, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras, perteneciente a su vez a la Secretaría de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la fase I de la variante de Torrellano (conexión con aeropuerto de Alicante)».

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

El objeto del proyecto es la conexión entre la línea férrea actual y la proyectada Variante de Torrellano a través del aeropuerto mediante un ramal con una longitud inferior a 1 km. Con ello, se persiguen dos finalidades, por un lado facilitar a corto plazo la conexión ferroviaria con el aeropuerto, y por otro, mantener la vía actual para posible circulación de mercancías.

La Variante de Torrellano está incluida en la declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante» formulada por Resolución de 24 de julio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático («BOE» núm. 224 de 19 de septiembre).

El documento ambiental plantea tres alternativas:

- Alternativa 0: situación actual.
- Alternativa 1: trazado para una velocidad de circulación de 120 km/h, similar en la línea.
- Alternativa 2: trazado para una velocidad de circulación de 80 km/h.

Los trazados alternativos del ramal de conexión proyectado discurren por los términos municipales de Alicante y Elche, pertenecientes a la provincia de Alicante, Comunidad Valenciana.

La alternativa seleccionada es la Alternativa 1, al tener similares impactos ambientales que la 2, con mejores prestaciones funcionales.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Con fecha 25 de junio de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	No.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y Medio Natural. MITECO.	No.
Subdirección General de Residuos. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y Medio Natural. MITECO.	No.
Confederación Hidrográfica del Júcar. MITECO.	Sí. (Comisaría de Aguas).
Oficina de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Júcar.	No.
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí.
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	No.
Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí. (SG. Medio Natural y SG Evaluación Ambiental).
Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí. (SG Medio Natural).
Subdirección General de Evaluación Ambiental. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí.
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Agraria Común. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	No.
Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalitat Valenciana.	No.
Dirección General de Cultura y Patrimonio. Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deportes. Generalitat Valenciana.	No.
Consejería de Sanidad Universal y Salud Pública. Generalitat Valenciana.	No.
Dirección General de Turismo. Secretaría Autonómica de la Agencia Valenciana del Turismo. Generalitat Valenciana.	Sí. (Agencia Valenciana del Turismo).
Diputación Provincial de Alicante.	No.
Ayuntamiento de Alicante.	Sí.
Ayuntamiento de Elche.	Sí.
WWF/Adena.	No.
SEO/BirdLife-Delegación de Valencia.	No.
Ecologistas en Acción del País Valencià.	No.
Ecologistas en Acción-Colla Ecologista D'Alacant.	No.
Asociación de Amigos de los Humedales del Sur de Alicante (AHSA).	No.

De las respuestas recibidas cabe destacar lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Júcar traslada que según la información recibida por el promotor no se detectan efectos significativos sobre el medio ambiente.

La Oficina Española de Cambio Climático concluye que las medidas propuestas por el promotor son adecuadas para este tipo de obras de infraestructura.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural traslada, a partir del Jefe de Servicio de Vida Silvestre, un informe de afección a la red Natura 2000 y a los Catálogos Valencianos de especies de flora y fauna amenazadas. En el informe concluye:

– De conformidad con la legislación reguladora de evaluación de la Red Natura 2000 en la Comunidad Valenciana, no se precisa emitir la valoración preliminar de repercusiones ya que el proyecto de referencia no entra dentro del ámbito territorial de aplicación del

Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell, por el que se regula el régimen especial de evaluación y de aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar a la Red Natura 2000, dado que dicho proyecto no se ubica dentro de ningún espacio de la citada Red.

– El águila-azor perdicera tiene su zona de nidificación en la cuadrícula 10x10, pero lo suficientemente alejada de la zona de actuación (7 km).

La Dirección General de Turismo. Secretaría Autónoma de la Agencia Valenciana del Turismo informa que no se observan efectos significativos sobre el medio ambiente en el ámbito del turismo.

El Ayuntamiento de Alicante informa que el proyecto no cumple con los requisitos necesarios para la eventual evacuación de informe favorable debido a los siguientes motivos:

- Considera insuficiente que se contemplen únicamente dos alternativas.
- El documento ambiental no recoge las medidas de compensación de ruidos que puede suponer la alternativa seleccionada.
- Se deberá considerar la afección a los terrenos aunque no se encuentren catalogados ni protegidos.

Adicionalmente informa que el proyecto «Corredor del Litoral», impulsado por el Ayuntamiento de Alicante, que conecta mediante vía peatonal y ciclista los municipios de El Campello y Elche, quedaría imposibilitado si se lleva a cabo la actuación.

El Ayuntamiento de Elche informa que la naturaleza y escasa entidad de la actuación sometida a estudio y las características medioambientales de los terrenos afectados, tanto de la alternativa 1 como la 2, no hace previsible la generación de impactos ambientales significativos sobre el medio, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en la documentación ambiental.

Con fecha de 13 de septiembre de 2018 se reitera la solicitud de informe al órgano jerárquico superior, de la Dirección General de Cultura y Patrimonio y de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, no habiéndose recibido respuesta.

Con fecha 7 de diciembre de 2018 la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento información complementaria para evitar impactos ambientales significativos en cuestiones relativas al ruido. El 19 de diciembre de 2018 se recibe respuesta de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento.

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 de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

El nuevo ramal ferroviario debe posibilitar la conexión de la vía única actual con la doble vía prevista para el ramal de acceso al aeropuerto de Alicante (Fase I de la variante de Torrellano). Este nuevo ramal, al igual que el resto del acceso ferroviario al aeropuerto, se diseña en principio para tráfico exclusivo de viajeros. Esto obliga a mantener la vía única actual para el encaminamiento de las posibles circulaciones de mercancías, lo que se resuelve por medio de los correspondientes desvíos.

Se prevén las siguientes actuaciones:

– Rectificación de la vía actual e instalación de desvío de 247 m, ocupando parte de una parcela existente sin uso en el Polígono de Agua Amarga, al norte de la línea actual. Para ello se dispone sobre la plataforma existente en el p.k. 5+994 aproximadamente un desvío tipo DS-C-54-500-0.09-CC-D (1), sobre la recta inmediatamente antes de comenzar la variante de trazado, permitiendo recuperar la conexión con la plataforma existente mediante curva y contra curva de radio 500 m.

– Nuevo ramal de vía única de 1.015 m, fundamentalmente en curva con radio de 680 m, con parámetros para 120 km/h, que finalmente se bifurca para conectar con la vía doble planificada de la variante de Torrellano. Para ello se parte de la recta existente de la vía actual en el p.k. 6+067, para implantar un giro a izquierdas de radio 680 m hasta conectar con el trazado previsto de la variante de Torrellano mediante un tramo en recta con longitud suficiente que permita la instalación de un desvío DS-V-60-1500-0.042-CR-D (2). Este desvío permite el cambio de vía única a vía doble, conectando con la vía impar diseñada para circular a una velocidad de 100 Km/h.

En alzado, la solución parte de la cota existente en la zona de la vía actual, origen de la conexión ferroviaria, con una pendiente actual de 6.29 ‰, conectando con la misma alineación en alzado que la variante de Torrellano, con pendiente prevista de 20 ‰. En la zona intermedia la rasante dispuesta se ajusta al terreno actual.

El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Actualmente en la zona de actuación se encuentran en servicio la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Albacete-Alicante y la línea convencional Alicante Término-El Reguerón.

En cuanto al tráfico que soporta la línea Alicante Término-El Reguerón, figuran las circulaciones del Cercanías Alicante-Murcia (22 circulaciones diarias por sentido) así como de Media Distancia (MD) y Larga Distancia (LD), (5 circulaciones diarias por sentido).

La próxima puesta en servicio de la Línea de Alta Velocidad (LAV) entre Monforte del Cid y Murcia, supondrá la previsible eliminación de los trenes de MD y LD. No obstante, las circulaciones de Cercanías tras su paso por Elche conectarán con la LAV desde ese punto hasta Murcia.

Por otro lado, actualmente no es operado ningún tráfico de mercancías con origen/destino Puerto de Alicante, si bien la línea se encuentra diseñada para dichos servicios ferroviarios.

El documento ambiental integra una serie de medidas encaminadas a la gestión de los residuos en la fase de construcción y operación del proyecto. Asimismo, los residuos de aceites, combustibles, cemento, restos de hormigonado, escombros, etc., generados, se gestionarán y tratarán de acuerdo con la normativa aplicable, sin que en ningún caso sean vertidos a cursos de agua o al suelo directamente.

Durante la fase de construcción se prevé la emisión de partículas en suspensión durante los movimientos de tierras, así como de ruido y vibraciones, extendiéndose también este impacto por ruido a la fase de explotación del proyecto.

b. Ubicación del proyecto:

Los terrenos sobre los que se desarrollan los trazados previstos pertenecen a los términos municipales de Alicante y Elche.

El tramo objeto de estudio entre Alicante y la estación de Torrellano discurre paralelo a la N-332 y a la playa de la Calabarda, para posteriormente a la altura de Torrellano adentrarse hacia el interior en paralelo a la carretera N-340, quedando limitado al norte por el Polígono Industrial de Agua Amarga y dejando el aeropuerto de El Altet al sur de la línea. Este tramo admite velocidades de hasta 120 km/h. A lo largo del trazado del ferrocarril han ido surgiendo pequeñas edificaciones de diferente índole.

El ámbito del proyecto pertenece a las sub-cuencas de los ríos Rambuchar y Vinalopó, enmarcadas dentro del ámbito del Plan Hidrológico del Júcar. El cauce más cercano a ambas alternativas en estudio, barranco de Agua Amarga, se ubica a más de 2 km, no esperándose ningún tipo de afección.

El lugar de interés geológico más cercano a las alternativas propuestas son las Dunas de los Arenales del Sol (IELIG 893003) a más de 4,5 km de distancia de los trazados propuestos.

La traza de la alternativa seleccionada discurre por mosaicos de cultivos herbáceos y en su gran mayoría por pastizal, bosque urbano y edificaciones así como zonas sin

vegetación. Los hábitats de interés comunitario presentes en la zona, pero fuera del ámbito de actuación son: 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea», 1420 «Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (Sarcocornetea fruticosae)», 1510 «Estepas salinas mediterráneas (Limonietalia)», 1430 «Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (Sarcocornetea fruticosae)», 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos» y 2210 «Dunas fijas de litoral del Crucianellion maritimae».

En cuanto a fauna, en el Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunitat Valenciana (Cuadrícula UTM 1 x 1), aparece el águila-azor perdicera, especie recogida en el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazada como vulnerable.

Asimismo, el águila-azor perdicera (*Aquila fasciata*) se encuentra en la categoría de Vulnerable en el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas. No obstante, su zona de nidificación se encuentra a aproximadamente a 7 km del ámbito de actuación.

Existen dos espacios protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 en un radio de 5 km de las alternativas: el LIC/ZEPA ES0000214 «Espacio marino de Tabarca» a 2 km de las alternativas planteadas y la ZEPA ES0000462 «Clot de Galvany» a 5 km.

Otros espacios naturales protegidos cercanos son las zonas húmedas 38 «Saladar d'Aigua Amarga» y 11 «Els Bassars-Clot de Galvany», situadas a más de 700 m y 5.000 m, respectivamente, así como el paraje natural «Clot de Galvany» situado a 3 km y el monte de utilidad pública AL031 «Carabassí i Cabeçó» a 2 km.

c. Características del potencial impacto. Medidas preventivas y correctoras.

Impactos Planeamiento Urbanístico: Según el Ayuntamiento de Alicante el proyecto del «Corredor del Litoral», que promueve la conexión a escala peatonal y ciclista, quedaría imposibilitado si se lleva a cabo la actuación.

No obstante en el «Pliego de cláusulas técnicas particulares que ha de regir el concurso de ideas para el corredor litoral de Alicante» se indica que será necesario plantear una solución en dos fases, una primera en la que se compatibilice el corredor litoral con la existencia de la línea del Ferrocarril de cercanías a Murcia por la costa, y otra en la que esta línea haya podido ser retirada y los terrenos liberados para ser integrados en el Corredor Litoral.

Por tanto, y de forma previa al inicio de la ejecución del proyecto, el promotor deberá acordar con el Ayuntamiento de Alicante una solución constructiva que garantice la viabilidad y funcionalidad del proyecto del «Corredor del Litoral».

Impactos sobre la Hidrología: en el documento ambiental el cauce más cercano es el Barranco de Agua Amarga y se encuentra a 5 km de la zona de actuación. Según la información recibida del promotor las actuaciones de la obra pueden generar impacto en el medio hidrológico superficial y subterráneo si no se realizan de forma adecuada, por lo que será muy importante llevar a cabo medidas de protección.

Asimismo, en el documento ambiental se informa que se evitará la contaminación de aguas y suelos durante la fase de obra y explotación mediante medidas encaminadas a la gestión de los residuos.

Impactos sobre la fauna: en cuanto a fauna, el águila-azor perdicera está presente en la zona de estudio. No obstante, su zona de nidificación se encuentra aproximadamente a 7 km del ámbito de actuación, por lo que no se prevén efectos significativos.

Impactos sobre el paisaje: a parte de la Sierra de Colmenares y el humedal de Agua Amarga no se observan otros recursos paisajísticos relevantes en la zona. Aunque cabe destacar que la actuación se encuentra dentro de la cuenca visual tanto de los citados recursos como de la carretera nacional N-340, que en este tramo puede considerarse un recorrido escénico por la amplitud del campo visual y la apertura de visuales hacia el mar.

A pesar de ello, siempre que los taludes y rasantes de la nueva vía proyectada, tal y como se desprende de la información presentada, sean similares a la vía existente, no parece que vaya a provocar un impacto visual significativo.

Asimismo, la conexión mediante ferrocarril del aeropuerto con las ciudades de Elche y Alicante, supone la oferta de un medio de transporte alternativo al vehículo privado. De

este modo se contribuye a mitigar la proliferación de explanadas de aparcamiento de vehículos alrededor del aeropuerto.

Impactos derivados del Ruido: para la fase de obras el promotor ha realizado una modelización considerando los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y nivel de potencia acústica admisible establecidos en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

A la vista de los resultados obtenidos, los niveles sonoros que generan los equipos a emplear durante las obras de construcción y demolición superan los objetivos de calidad acústica para suelos de uso residencial hasta una distancia de 50 metros para los periodos día y tarde y hasta de 60 metros el periodo noche. Para minimizar este impacto se prevé la instalación de una pantalla acústica:

Nombre	Logitud	Coordenadas ETRS89 H30				Altura (m)
		X inicial	Y inicial	X final	Y final	
Pantalla Obra.	133,3	715575,30	424194,71	715702,91	4241981,15	2

Para la fase de explotación, el promotor, ha evaluado si se cumplen los objetivos de calidad establecidos por la normativa autonómica (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica) y respecto a los niveles 55 dB Leq, 90 dB L_{máx} establecidos en el Estudio Informativo «Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante». Los valores límite establecidos en la normativa autonómica de la Comunidad Valenciana se han analizado tanto para la situación actual como para la situación acústica futura, integrando todas las fuentes actuales de ruido.

Los resultados obtenidos en la situación acústica futura para la Alternativa 1 (considerando todas las fuentes) son la afECCIÓN de dos edificaciones residenciales y cuatro docentes en periodo día y una edificación residencial afectada en periodo noche.

El promotor propone la instalación de dos pantallas acústicas fonoabsorbentes con el fin de corregir la afECCIÓN por ruido en la fase de explotación:

Nombre	Logitud	Coordenadas ETRS89 H30				Altura (m)
		X inicial	Y inicial	X final	Y final	
Pantalla _1_1	280,72	715589,79	4241953,61	715347,94	4241815,10	2
Pantalla _1_2	77,65	715698,10	4241982,11	715622,76	4240963,33	2

En la documentación complementaria el promotor evalúa los valores límite de inmisión del ruido aplicable a nuevas infraestructuras y los objetivos de calidad acústica definidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, concluyendo que en ninguno de los escenarios se superan los niveles de ruido en las edificaciones estudiadas.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.^a del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de Evaluación Ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el

contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la fase I de la variante de Torrellano (conexión con aeropuerto de Alicante)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente...» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve, de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la fase I de la variante de Torrellano (conexión con aeropuerto de Alicante)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6 del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 25 de marzo de 2019.–El Director general de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.