

## III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

**14620** *Resolución de 24 de septiembre de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Electrificación de la línea aérea de contacto. Tramo: Monforte-Lugo.*

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 5 de junio de 2019 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) del Ministerio de Fomento, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Electrificación de la línea aérea de contacto. Tramo: Monforte-Lugo».

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

El proyecto tiene por objeto la instalación de la línea aérea de contacto (incluyendo subestaciones y centros de autotransformación) en el tramo Monforte de Lemos (excluido) –Lugo, de la línea Monforte de Lemos– Betanzos, que a su vez forma parte de la línea 800 de Adif A Coruña - León. El tramo discurre por las localidades principales de Monforte de Lemos, Sarria y Lugo, atravesando además los términos municipales de Bóveda, Láncara, O Incio y Corgo.

Por considerarse una modificación de un Proyecto de anexo I y afectar las actuaciones del proyecto a un espacio protegido de Red Natura 2000 (ZEC Río Cabe, ES1120016), se presenta el documento ambiental para someterlo al procedimiento de evaluación ambiental simplificada.

El promotor y órgano sustantivo es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) del Ministerio de Fomento.

Con fecha 8 de julio de 2019, 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
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica. . . . .	–
D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. S.G. de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. . . . .	–
D.G. del Agua SG Gestión Integrada del Dominio Público Hidráulico. Ministerio para la Transición Ecológica. . . . .	–
S.G de Residuos D.G de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica. . . . .	–
Confederación Hidrográfica del Miño-Sil. Ministerio para la Transición Ecológica. . . . .	–
Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda. Xunta de Galicia. . . . .	–
D. G de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consellería de Medio Ambiente Territorio y Vivienda. Xunta de Galicia. . . . .	Sí.
D.G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consellería Medio Ambiente Territorio y Vivienda. Xunta de Galicia. . . . .	Sí.
D.G. de Patrimonio Cultural. Consellería de Cultura y Turismo. Xunta de Galicia. . . . .	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Patrimonio Natural. Consellería de Medio Ambiente Territorio y Vivienda. Xunta de Galicia. . . . .	Sí.
Aguas de Galicia. Xunta de Galicia. . . . .	Sí.
Delegación del Gobierno en Galicia. . . . .	Sí.
Diputación Provincial de Lugo. . . . .	–
Inludes-Diputación Provincial de Lugo. Unidad de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Desarrollo Sostenible. . . . .	–
Subdelegación del Gobierno en Lugo. . . . .	–
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza - Adegá. . . . .	–
Ecologistas en Acción - Coda (Confederación Nacional). . . . .	–
Federación Ecoloxista Galega (FEG). . . . .	–
Sociedad Gallega de Medio Ambiente. . . . .	–
Sociedade Galega de Ornitoloxía. . . . .	–
WWF/Adena. . . . .	–
Ayuntamiento de Corgo (O). . . . .	–
Ayuntamiento de Incio (O). . . . .	–
Ayuntamiento de Láncara. . . . .	–
Ayuntamiento de Lugo. . . . .	–
Ayuntamiento de Monforte de Lemos. . . . .	–
Ayuntamiento de Sarria. . . . .	–

El contenido ambiental más relevante de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo de la Xunta de Galicia considera que, según sus competencias, no puede valorar si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas.

La Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático de la Xunta de Galicia considera que no son esperables impactos ambientales significativos, siempre que se apliquen las medidas preventivas y correctoras propuestas en la documentación ambiental.

La Dirección Xeral de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia considera que no son previsible impactos ambientales significativos, siempre que se cumplan las medidas propuestas en el documento ambiental y se evite la afección a las aguas de los cursos fluviales, se instalen dispositivos anti-colisión de aves y se realice un seguimiento específico.

El Área Funcional de Agricultura y Pesca de la Delegación del Gobierno indica en su informe que no ha detectado otros impactos ambientales significativos diferentes de los previstos en el documento ambiental.

Aguas de Galicia indica no tener competencias directas sobre la protección del medio ambiente, por lo que no emite ninguna valoración.

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.

Características del proyecto:

Las actuaciones que se contemplan en el proyecto son:

1. Electrificación del tramo Monforte-Lugo en 25 kV c.a. para una velocidad de hasta 200 km/h, entre los p.k. 363+100 y 436+612 (73 km).
2. Subestación (SE) de tracción en Oural (p.k. 383+125).
3. Centros de autotransformación (ATI) en Bóveda, Rubián, Sarria, Pobra de San Xián, Lugo y Lugo-mercancías.

Dado que el proyecto está ligado al trazado existente, no se plantean alternativas al mismo, ya que los centros de autotransformación se ubican dentro de la plataforma existente y condicionados por las distancias entre ellos, y la subestación de Oural está condicionada por situarse anexa a la futura subestación de transporte del Operador del Sistema Eléctrico (R.E.E.), y al mismo tiempo anexa al trazado ferroviario.

Se descarta asimismo la alternativa 0, o de no realización del proyecto, ya que se pretende mejorar las prestaciones de la línea férrea, estando ya electrificada el tramo contiguo Orense-Monforte; y por otra parte, la línea no electrificada es un escenario no viable técnicamente ni sostenible en el tiempo.

a. Ubicación del proyecto:

El tramo objeto del proyecto está localizado entre el sur y el centro de la provincia de Lugo, entre la población de Monforte de Lemos y la capital de la provincia. La línea ferroviaria recorre las comarcas de Terra de Lemos, Sarria y Lugo, teniendo su inicio en el T.M. de Monforte, y acabando en el T.M. de Lugo.

La línea existente afecta únicamente a un espacio de la Red Natura 2000, la ZEC «Río Cabe» ES1120016, a la que cruza en dos puntos, hacia los p.k. 363+850 y 373+080; a unos 150 m de este último cruce se sitúa la ATI de Rubián.

Los hábitats de interés comunitario que atraviesa la línea actual son:

- 9260 Bosques de Castanea sativa, en unos 2.750 m.
- 4030 Brezales de zona templada secos europeos y
- 4090 Brezales de zona templada oromediterráneos endémicos con aulaga, de 2.850 m.
- 9230 Robledales galaico-portugueses con Quercus robur y Quercus pyrenaica, en unos 1.150 m.
- 91E0 Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior, en unos 50 m en total.

La parte final del trazado discurre por la Reserva de la Biosfera Terras do Miño, situada en su mayor parte en la cuenca alta de este río, uno de los mayores complejos de humedales del suroeste europeo, con numerosos bosques aluviales y de ribera.

b. Características del potencial impacto:

A continuación se exponen los potenciales impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras recogidas en el documento ambiental para su prevención o minimización.

Efectos sobre el clima y la calidad del aire:

Durante la construcción se generará un impacto leve respecto a los contaminantes atmosféricos, como consecuencia de las excavaciones para la cimentación de los postes y para la construcción de la subestación y los centros de autotransformación, así como por el movimiento de vehículos y maquinaria de obra.

Estos trabajos se llevarán a cabo en un entorno agrícola y rural, al que afectará la emisión de polvo producido por el movimiento de la maquinaria, si bien esta se desplazará sobre el propio trazado de la línea o en áreas limitadas a la SE y los AT, alejadas de las zonas habitadas.

Durante la explotación únicamente habría que considerar los campos electromagnéticos producidos por la línea electrificada y por las instalaciones fijas de suministro, si bien su efecto disminuye al aumentar la distancia a la fuente que lo genera, y no habiendo zonas habitadas próximas se considera que este efecto no supone un riesgo para la salud pública.

Con relación al cambio climático, se ha estimado que la maquinaria de construcción producirá unas emisiones totales de CO<sub>2</sub> durante la construcción de 45,52 t; por el contrario, durante la explotación la utilización de tracción eléctrica supone una reducción en las emisiones de este contaminante entre el 19 y el 33%.

Medidas preventivas y correctoras: en las obras se evitará la apertura de nuevos caminos, se utilizará maquinaria que cumpla la regulación actual respecto a las emisiones de contaminantes atmosféricos, se vigilará su correcto estado de mantenimiento; se regarán las pistas y zonas de trabajo para evitar el polvo; se aplicará una reducción de velocidad de los camiones de obra, y su cubrición con lonas o toldos, y asimismo los acopios de tierras se taparán o regarán y se situarán al abrigo del viento.

#### Ruidos:

Las emisiones acústicas producidas por la maquinaria de construcción tendrán un efecto temporal sobre las poblaciones más próximas, si bien los trabajos se llevarán a cabo en períodos diurnos, estimándose que los niveles sonoros no superan los umbrales de 55 dB a distancias mayores de 50 m de la fuente de emisión.

En todo caso, deberá cumplirse el Decreto 106/2015, de 9 de julio, sobre contaminación acústica de Galicia, la Orden de 26 de noviembre de 2018, por la que se aprueba la propuesta de Ordenanza de protección contra la contaminación acústica de Galicia, o la normativa local sobre ruido; en particular, la maquinaria de construcción deberá ajustarse a las prescripciones que establece el R.D. 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras debidas al uso de maquinaria al aire libre, y normas complementarias conforme al R.D. 1367/2007, de 19 de octubre.

Como medidas de prevención se señalan la utilización de maquinaria homologada con niveles acústicos inferiores a los límites legales, la imitación de horarios al período diurno, limitación de velocidad en la obra.

Durante la explotación se obtendrá una mejora acústica al sustituirse la tracción diésel por la eléctrica, menos ruidosa, e igualmente se reducirán drásticamente las emisiones de contaminantes a la atmósfera.

El promotor realizará un estudio de ruidos (preoperacional) antes del inicio de las obras de electrificación y durante la explotación, basado en mediciones acústicas y una modelización. En el caso de que se superen los objetivos de calidad acústicos establecidos en la Ley del Ruido, se establecerán las medidas preventivas o correctoras necesarias para su cumplimiento.

#### Efectos sobre los suelos:

Aunque la electrificación no implica prácticamente nuevas ocupaciones de suelos, se proponen actuaciones para la integración paisajística de los centros de autotransformación y para la subestación de Oural, con el objetivo adicional de lograr una coherencia ecológica utilizando especies autóctonas que eviten la erosión y degradación del suelo.

Se proponen por tanto tratamientos de restauración, revegetación e integración paisajística en los entornos de la subestación y de los AT, que comprenderá la limpieza y preparación del suelo, la extensión de tierra vegetal o la hidrosiembra.

Si apareciesen suelos contaminados no previstos durante la ejecución de las excavaciones, serán caracterizados y tratados según lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005 de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo.

Como medidas preventivas: no se verterán aceites, combustibles, restos de hormigonado, etc., directamente al terreno; el mantenimiento de vehículos se realizará en talleres acreditados; se construirán barreras de contención en caso de algún vertido accidental, y el suelo afectado será tratado in situ o retirado para su gestión como residuo peligroso.

Efectos sobre los recursos naturales y la generación de residuos de construcción y demolición:

No se han previsto préstamos, procediendo todo el material necesario de explotaciones legalizadas.

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en 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. El proyecto ha estimado en unos 12.000 m<sup>3</sup> los

excedentes, que se destinarán a vertederos autorizados o a su valorización en restauración de zonas extractivas, en todo caso contando con la autorización de los organismos competentes.

#### Efectos sobre la fauna:

No se estima que la obra produzca afecciones sobre la fauna, ya que se desarrolla en el entorno de la infraestructura ya existente. Únicamente se debe tener en cuenta el entorno de la ZEC Río Cabe, donde es previsible la presencia de fauna asociada al bosque de ribera, que se sitúa bajo la actual línea férrea. Durante la construcción, el ruido provocado por la maquinaria será de mayor magnitud que el debido a la explotación actual de la línea, por lo que se estima que solo se producirá un efecto ocasional.

Durante la explotación la mayor afección podría deberse al aumentar el riesgo de colisión de aves contra el tendido eléctrico, si bien este se sitúa a baja altura, lo que lo hace más fácilmente detectable que una línea elevada y aislada de otros elementos. Además, se ha comprobado que es mayor el riesgo de colisión con los trenes, al tiempo que el riesgo de electrocución es bajo por el diseño de los postes de soportado de la línea.

Como medidas de prevención se pueden instalar en las inmediaciones de la ZEC dispositivos de protección contra sobretensiones que impidan que las aves se posen sobre ellos, la disposición de cadenas de aisladores de mayores dimensiones, o la colocación de espirales salvapájaros y de barreras anticolidión formadas por tubos con separación similar a la envergadura de las aves en vuelo. Se preverá un seguimiento específico dentro del plan de vigilancia ambiental.

Previamente se realizará un estudio de campo para identificar la presencia de especies con algún grado de protección. Adicionalmente, se limitarán los trabajos en esta zona en los períodos de mayor actividad de la fauna (al amanecer y al atardecer); el Plan de Vigilancia Ambiental establecerá un control para comprobar la idoneidad de las medidas aplicadas.

#### Efectos sobre la flora:

No se prevén efectos importantes, ya que la línea se ejecutará sobre la plataforma ya existente; durante la construcción de la SE y los AT podrán afectarse a varios ejemplares de especies vegetales que se protegerán de posibles daños durante las obras.

#### Efectos sobre los espacios naturales:

El documento ambiental indica la instalación de dispositivos de protección de riesgo de electrocución en el entorno de las dos zonas de cruce con la ZEC «Río Cabe» y en el área de conservación prioritaria para la avifauna afectada. También plantea la instalación de otro tipo de dispositivos para evitar este riesgo, dentro del recinto de la subestación de Oural. Además menciona que, como medida preventiva, se incluirá en el programa de vigilancia ambiental, como objetivo de seguimiento específico, el control de las afecciones por colisión de aves con la catenaria para, en su caso, se disponga de la señalización necesaria en los cables «feeder».

La Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia concluye favorablemente al proyecto e informa que se garantice la adopción de las medidas indicadas a continuación:

- Se evitará en todo caso, la afección a la calidad de las aguas de los cursos fluviales, independientemente de su inclusión o no en un espacio perteneciente a la Red Natura 2000. Asimismo, se prestará especial atención a los trabajos de movimiento de tierras o en los que se emplee hormigón.

- Se instalarán los dispositivos anti-colisión de aves planteados en el apartado 7.7 del documento ambiental, «Protección de la fauna». Adicionalmente, se llevará a cabo la realización del seguimiento específico cuya inclusión se prevé dentro del programa de vigilancia ambiental, relativo al control de las afecciones por colisión de aves con la catenaria para, en su caso, se disponga de la señalización necesaria.

Efecto sobre el paisaje:

La instalación de la línea aérea produce un pequeño efecto negativo que se añade al ya existente por la presencia de la vía férrea, pero no genera un cambio significativo sobre las unidades paisajísticas que atraviesa, pues su visibilidad es reducida y se atenúa con la distancia. Únicamente habrá un impacto relevante durante la ejecución de las obras, que serán puntuales y limitadas en el tiempo.

En cuanto a las AT y SE, el impacto igualmente es limitado, al estar muy próximas a la línea existente y situarse en áreas de pastizal de escaso valor paisajístico.

Efecto sobre el planeamiento urbanístico y sobre las infraestructuras:

Dado que las actuaciones se llevarán a cabo en la plataforma de la línea férrea, o en terrenos próximos a ella, no se prevén afecciones, salvo que serán necesarias nuevas expropiaciones para construir los centros de autotransformación y la Subestación eléctrica de tracción.

Por otra parte, la ejecución del proyecto está condicionado a la garantía de suministro de la Subestación de Transporte que construirá REE y que va a ser necesaria para alimentar la SE de Oural.

Efecto sobre el patrimonio cultural y afección a vías pecuarias:

No existe ninguna vía pecuaria en el ámbito del proyecto.

Existen varios elementos patrimoniales catalogados en las inmediaciones; asimismo, la línea cruza el Camino de Santiago en dos tramos (Sarria y Lugo), si bien no habrá cambios respecto a la situación actual.

Se realizarán actuaciones para el montaje de la electrificación en el viaducto de A Chanca situado a la entrada de Lugo, obra de sillería con veinte arcos y construido en 1871-74, pero no es previsible que provoquen una afección significativa sobre este bien patrimonial.

Se realizará un control arqueológico en las zonas próximas a la SE de Oural y las AT, y en general donde se realicen trabajos de desbroce y excavación. Se establecerán perímetros alrededor de los elementos patrimoniales detectados, y se prohibirá cualquier movimiento de tierras en sus entornos. Se deberá obtener el visado del Servicio de Patrimonio. Por otra parte, cualquier interferencia previsible sobre el Camino de Santiago deberá contar con el correspondiente permiso del organismo competente de la Xunta, y se deberá habilitar un paso alternativo.

No se prevé riesgo de afección sobre el patrimonio cultural, no obstante se deberá realizar un estudio para determinar la existencia de restos patrimoniales no inventariados en la zona de obras, estableciendo medidas de protección para evitar su destrucción.

### 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 2ª 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 «Electrificación de la línea aérea de contacto. Tramo: Monforte-Lugo» 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, modificada el 6 de diciembre de 2018.

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 «Electrificación de la línea aérea de contacto. Tramo: Monforte-Lugo», 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](http://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, 24 de septiembre de 2019.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

## ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO TRAMO MONFORTE DE LEMOS-LUGO

