

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

7980 *Resolución de 7 de julio de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Red Arterial Ferroviaria de Elche. Variante de conexión de la nueva estación de Alta Velocidad con el centro urbano.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, apartado b), del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 39, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los Departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: El documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno

A.1 Promotor y órgano sustantivo del proyecto. Con fecha 7 de febrero de 2019 tiene entrada en este Ministerio, el proyecto «Red Arterial Ferroviaria de Elche. Variante de conexión de la nueva estación de Alta Velocidad con el centro urbano», procedente de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del entonces Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1 Objeto y justificación. El objeto del estudio informativo presentado es definir las posibles alternativas para la Variante de Conexión del centro urbano de Elche con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, que permitan la circulación de los trenes de Cercanías a mayor velocidad que la actual, la reducción de los tiempos de viaje, el confort de las circulaciones, y el incremento de capacidad del tramo, ya que en casi toda la longitud de la Variante se proyectan dos vías.

En la documentación presentada se justifica que las Alternativas 1 y 2 son rentables desde el punto de vista socio-económico.

El desarrollo de la Variante permite aprovechar el potencial de la nueva estación de Alta Velocidad con los servicios de Cercanías y se mejora la accesibilidad de la estación de Elche Alta Velocidad.

En el tramo actual entre Elche y el apeadero de Crevillente se mantendrá el tráfico de mercancías y, al reducir las circulaciones ferroviarias, se mejorará la seguridad de los 5 pasos a nivel que existen en la actualidad (en los PP.KK. 115+215, 115+400, 117+360, 118+560 y 121+179).

A.2.2 Localización. La Variante de Elche se inicia a la salida del túnel de la línea ferroviaria Alicante – Murcia, en concreto, a partir del viaducto que cruza el Barranco de Los Arcos, y continúa en sentido Crevillente sobre la actual plataforma ferroviaria entre campos de cultivos, eriales y edificaciones rurales. En la partida rural Llanos de San José el trazado gira en dirección suroeste y abandona la plataforma ferroviaria, para discurrir luego en dirección oeste junto al camino Partida Llanos de San José, entre parcelas con edificaciones dispersas.

Después cruza el Barranco de Barbasena y continúa en la misma dirección hasta la conexión con la LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo que conecta Alicante con Murcia por Monforte del Cid, y la nueva estación de Elche Alta Velocidad.

El proyecto se localiza en el término municipal de Elche, provincia de Alicante, Comunidad Valenciana.

A.2.3 Alternativas. Además de la «Alternativa 0» o «no intervención», que consiste en la no realización de la Variante de Elche desde la salida del túnel de Elche (existente) hasta la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, se han definido dos alternativas (Alternativa 1 y Alternativa 2), que comparten todo el trazado, excepto en la parte final del mismo, para el cual ha sido necesario analizar varias posibilidades que técnicamente permitan la conexión con la nueva estación de Elche de Alta Velocidad, siendo la longitud total de la Variante de 3,9 km aproximadamente. La principal diferencia entre la Alternativa 1 y la 2 es la forma de realizar el cruce de uno de los ramales de conexión con la Línea de Alta Velocidad de Alicante-Murcia: la Alternativa 1 propone pasar por encima mientras que la Alternativa 2 lo hace por debajo.

El inicio de las dos alternativas (P.K. 0+000) es coincidente con el P.K. 113+530 del tramo: Apeadero de Torrellano-Crevillente del FF.CC. Alicante-Murcia, finalizando ambas en la estación Elche Alta Velocidad. En la Variante se distinguen las siguientes zonas:

- Vía única UIC electrificada, entre los P.K. 0+000 y 0+128,66.
- Doble vía UIC electrificada en plataforma única, entre los P.K. 0+128,66 y 2+940 de la Alternativa 1 y los P.K. 0+128,66 y 2+700 de la Alternativa 2.
- Vía única UIC electrificada en dos plataformas separadas, entre el P.K. 2+940 de la Alternativa 1 y el P.K. 2+700 de la Alternativa 2, y la conexión con las vías de apartado de la nueva estación Elche Alta Velocidad.

En relación a las estructuras, para el tramo en común de las dos alternativas, se dispondrán las siguientes estructuras:

- Viaducto existente sobre el barranco de Los Arcos o de Las Monjas, P.K. 0+050: actuaciones de renovación y electrificación de la línea.
- Paso superior existente para camino, P.K. 0+380: no se prevén actuaciones.
- Nuevo paso superior para camino GR-125 sobre la Variante, P.K. 1+330.
- Nuevo paso inferior para reposición de camino, en el P.K. 1+820.
- Nuevo viaducto sobre el barranco de Barbasena, en el P.K. 2+300.

A partir del P.K. 2+500 y hasta el P.K. 3+900 son diferentes las dos alternativas:

Alternativa 1, se definen las siguientes nuevas estructuras:

- Nuevo paso inferior en el P.K. 2+990 para acceder a la Estación de Elche Alta Velocidad y la Colada de Santa Teresa que transcurre en paralelo al mismo.
- Nuevo viaducto sobre la plataforma de la LAV Alicante-Murcia, por Monforte de Cid, por vía única en el eje 3, P.K. 3+240.
- Paso inferior para el Tercer Canal de Riego de Levante y camino GR-125, P.K. 3+600.

Alternativa 2, se prevén las siguientes nuevas estructuras:

- Nuevo paso superior en el P.K 2+990 del vial de acceso a la Estación de Elche Alta Velocidad y la Colada de Santa Teresa.
- Nuevo paso inferior bajo la plataforma de la LAV Alicante-Murcia, por Monforte de Cid, para vía única en el eje 8, P.K. 3+240.
- Marcos de 5.00 x 3.00 para reponer el Tercer Canal de Riegos de Levante y GR-125.

A.2.4 Descripción sintética de la alternativa seleccionada. La alternativa seleccionada por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria en la aprobación provisional del proyecto es la Alternativa 1.

Entre las características técnicas, para la plataforma se ha optado por un sistema de vía convencional sobre balasto, que se sustenta sobre una plataforma construida sobre la explanación, que está formada por una capa de terminación, denominada capa de forma. Sobre la capa de forma se dispone una capa de subbase o subbalasto como integrante de dicha plataforma. El ancho de la vía será el ancho internacional. En vía doble, el intereje será de 4 m de forma variable.

Para la superestructura, en las dos configuraciones previstas, vía única o vía doble, se dispondrán traviesas monobloque de hormigón pretensado homologadas, tipo AI-99. La distancia entre los ejes de las traviesas en todos los casos será de 600 mm (1.667 unidades por kilómetro). Los carriles a emplear en las vías generales de circulación serán de nueva fabricación y tipo UIC-60 E1.

Por último, en relación a la electrificación, la implantación de un sistema aéreo de tracción eléctrica para la conexión del túnel de Elche con la nueva estación de Elche Alta Velocidad, da continuidad a las instalaciones de electrificación que se han proyectado para el tramo Alicante-Torrellano-Elche-Crevillente. Se ha adoptado como solución la implantación de catenaria tipo ADIF CA220 adaptada a 25 kV, como sistema aéreo de tracción para la conexión objeto del Estudio Informativo.

A.2.5 Alcance de la evaluación. La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Red Arterial Ferroviaria de Elche Variante de conexión de la nueva estación de Alta Velocidad con el centro urbano», y no comprende el ámbito de la evaluación de los efectos ambientales derivados de la seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad minera, ni de seguridad vial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

A.3 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Suelo, subsuelo, geodiversidad. Los suelos en el entorno del proyecto pertenecen a los «Suelos Pardo Calizos». Respecto a la geología, el proyecto se enmarca dentro del sistema geológico alpino, conocido como Cordillera Bética. Desde el punto de vista tectónico, la zona de estudio se localiza en el extremo oriental de la franja tectónica llamada Accidente Cádiz-Alicante o también conocida como Falla de Crevillente.

Hidrología e Hidrogeología. En relación con la hidrología superficial, el ámbito del proyecto se localiza dentro del ámbito territorial gestionado por la Confederación Hidrográfica del Segura. La red hidrográfica del ámbito de estudio está articulada por el río Vinalopó. En el entorno existen también una red de canales de riego, como el Tercer Canal Transversal, propiedad de la Comunidad General de Regantes Riegos de Levante, y acequias. El proyecto atravesará el Barranco de Los Arcos y el de Barbasena y se localiza sobre la masa de agua subterránea «Vega Media y Baja del Segura» (ES070MSBT000000036).

Atmósfera. En cuanto a la calidad del aire, en el estudio de impacto ambiental se han analizado los datos tomados de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de la Comunidad Valenciana, no superándose los valores límites establecidos, salvo el valor objetivo de ozono para la protección de la vegetación.

Por otro lado, en relación al ruido, considerando el Plan Acústico Municipal de Elche, la clasificación del grado de contaminación acústica en el ámbito de la Variante de Elche varía entre óptima (contaminación acústica muy baja, por debajo del límite legal) a

aceptable (contaminación acústica moderada, zonas con niveles superiores al límite en menos de 5 dBA) y mejorable (contaminación acústica apreciable, con zonas superiores al límite entre 5 dBA y 15 dBA), siguiendo un gradiente desde el actual FF.CC. Alicante-Murcia hasta el enlace de la autovía A-7 con la carretera N-340.

Flora y vegetación. La vegetación existente está formada por vegetación de ramblas, matorrales, palmeras, frutales, cultivos de secano, eriales y vegetación ruderal. Entre las especies de flora citadas en la documentación presentada por el promotor, destacar la especie *Teucrium carolipai*, endemismo del sudeste ibérico.

En relación a los hábitats de interés comunitario (HIC), en el ámbito de estudio se ha localizado un polígono en que están representados los siguientes: 1430 «Matorrales halonitrófilos (*Pegano-Salsoletea*)» y 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos».

El promotor ha detectado un grupo de palmeras (*Phoenix dactylifera*) incluido en el Decreto 108/2001 de 12 de junio, del Gobierno Valenciano, por el que se clasifican determinadas plantaciones de palmeras de Elche por su interés histórico-cultural.

Dentro del ámbito de estudio no se localiza ningún monte de utilidad pública (MUP), el más cercano, es el MUP denominado «Peña y Carrús», que se encuentra a más de 1,5 km de la nueva estación de Alta Velocidad.

Fauna. El promotor ha realizado un inventario faunístico, destacando por su grado de protección y estado de conservación, las siguientes especies:

– Anfibios: Sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*), sapo común (*Bufo bufo*), sapo corredor (*Bufo calamita*).

– Reptiles: Eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), culebra de herradura (*Coluber hippocrepis*), culebra bastarda (*Malpolon monspessulanu*), culebra de cogulla (*Macroprotodon cucullatus*).

– Aves: Tórtola común (*Streptopelia turtur*), alzacola (*Cercotrichas galactotes*), triguero (*Miliaria calandra*), curruca rabilarga (*Sylvia undata*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

– Mamíferos: Erizo europeo (*Erinaceus europaeus*), musaraña común (*Crocidura russula*), musgaño enano (*Suncus etruscus*), comadreja (*Mustela nivalis*), conejo (*Oryctolagus cuniculus*) y murciélago ratonero patudo (*Myotis capaccinii*).

A solicitud del órgano ambiental el promotor realizó un estudio adicional de fauna (posterior al estudio de impacto ambiental, entre junio y septiembre de 2019), que incluye trabajo de campo en el que se concluye que no se produce ninguna afección directa sobre el alzacola rojizo ni el aguilucho cenizo, y en cuanto a los quirópteros va a ser necesario tomar algunas medidas preventivas y correctoras.

Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. El Parque Natural El Hondo se sitúa aproximadamente a unos 5 km al sureste del proyecto y está catalogado como Humedal de Importancia Internacional, incluido en el Convenio Ramsar.

Los espacios de la Red Natura 2000 más próximos al ámbito de estudio son la Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Fondó d'Elx-Crevillent» (ES0000058 y ES0000484, respectivamente), coincidentes con el Parque Natural mencionado, la ZEPA «Serres del sud d'Alacant» (ES0000461) y el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Serra de Crevillent» (ES5213022), que se encuentra en el ámbito de la última ZEPA citada.

Paisaje. El tramo proyectado presenta un paisaje muy influido por las actividades humanas. Se trata de paisaje en mosaico donde los usos agrícolas se ven sometidos a la creciente expansión industrial y urbanística, y con pocos relieves y amplias cuencas visuales.

Población, salud humana. Las principales poblaciones localizadas en el entorno del proyecto son Elche y Crevillente. La traza del proyecto discurre entre viviendas aisladas, afectando a varias de ellas, urbanizaciones y polígonos industriales.

Patrimonio cultural. El promotor ha realizado un estudio de patrimonio cultural, dando como resultado que no hay ni yacimientos arqueológicos, ni bienes de patrimonio cultural documentados que vayan a ser afectados por el trazado. A continuación, se detallan los bienes de patrimonio cultural más próximos al ámbito del proyecto:

– Yacimientos arqueológicos: Hacienda de Canales, Hacienda de Ibarra, Hacienda de José María Parreño, Hacienda de Tomás Verdú, Hacienda de Torregrosa y Torre en Partida de Albazares Bajo, n.º 126.

– Bienes de patrimonio cultural documentados: Pont Barranc de Les Arcs o de Les Monges y cavidad Matola.

Servicios afectados y vías pecuarias. Los servicios identificados en el área de estudio son: líneas eléctricas y líneas telefónicas, conducciones de riego y gasoductos.

Las vías pecuarias que discurren por el ámbito de estudio de la Variante de Elche, son las siguientes: «Colada del Camí Vell de Crevillent» (no sería cruzada por las alternativas) y «Colada de Matola o de Santa Teresa» (cruzada por los trazados).

Por otro lado, en cuenta a las Sendas de Gran Recorrido (GR), el proyecto atraviesa la GR-125 «La Senda del Poeta».

Sinergias con otras infraestructuras. En el ámbito de la Variante de Elche se encuentran las siguientes líneas ferroviarias existentes: la Línea Ferroviaria Alicante-Murcia por Torrellano y la Línea de Alta Velocidad Monforte del Cid-Murcia. Por otro lado, la red viaria existente está definida por las siguientes carreteras: Autovía A-7, Carretera N-340 y Carretera de acceso a la estación de alta velocidad (partiendo de la carretera N-340) y caminos locales.

B. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración

Con fecha 25 de abril de 2018, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, realiza consultas a las administraciones públicas afectadas, asociaciones y entidades públicas y privadas, sobre los posibles efectos significativos del proyecto.

Simultáneamente a las consultas realizadas, con fecha 26 de abril de 2018 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) el anuncio de sometimiento del proyecto a información pública (BOE, núm 101, de 26 de abril de 2018).

Las administraciones públicas afectadas, asociaciones y entidades público y privadas consultadas por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, y las contestaciones emitidas, se señalan en la Tabla 1 (columna a) y las alegaciones recibidas en plazo en el período de información pública se especifican en la Tabla 2.

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. MITECO.	No
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	No
Confederación Hidrográfica del Segura. MITECO.	Sí (Comisaría de Aguas).
Confederación Hidrográfica del Júcar. MITECO.	Sí (Comisaría de Aguas)
Consejo Asesor de Fomento.	Sí

<p align="center">Consultados*</p> <p align="center">* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos</p>	<p align="center">Columna a</p> <p align="center">(Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)</p>
Ministerio de Defensa.	Sí (Subdirección General de Patrimonio)
Subdelegación del Gobierno en Alicante.	Sí
Dirección General de Adif Alta Velocidad (Adif).	No
Dirección General de Explotación y Construcción Adif Convencional (Adfi).	Sí (Dirección General de Gestión de la Circulación)
Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Prevención de Incendios Forestales. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Agua. Consejería. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalitat Valenciana.	Sí (Servicio de Ordenación del Territorio)
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Cultura y Patrimonio. Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana.	Sí
Consejería de Sanidad Universal y Sanidad Pública. Generalitat Valenciana.	No
Diputación Provincial de Alicante.	Sí (Departamento de Carreteras del Área de Servicios e Infraestructuras)
Ayuntamiento de Elche.	Sí
Acciona Rail Services, S.A.	No
Alsa Ferrocarril, S.A.U.	No
Arcelormittal Siderail, S.A.	No
Arramele Siglo XXI S.A. (IBERICA RAIL).	No
Asturmasa Rail, S.A.U.	No
Caf.	No
Comsa Rail Transport, S.A.	No
Continental Rail, S.A.	No

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Ecorail, S.A.U.	No
Eusko Trenbideak-FF.CC. Vascos S.A.	No
Ferrovial Railway, S.A.	No
Global Rail.	No
Guinovart Rail, S.A.	No
Interbus, S.A.	No
La Sepulvedana, S.A.U.	No
Logibérica Rail, S.A.U.	No
Logitren Ferroviaria S.A.	No
Monbus Rail, S.A.	No
Nogartrain, S.A.U.	No
Renfe Operadora.	No
Renfe Mercancías S.A.U.	No
Tracción Rail, S.A.U.	No
Transfesa Rail, S.A.U.	No
Transitia Rail, S.A.	No
Tramesa.	No
Aisa Tren, S.A.U.	No
Arriva Spain Rail, S.A.	No
Avanza Tren, S.A.U.	No
Empresa de Blas y Cia, S.A.U.	No
Empresa Ruiz S.A.	No
FGC Rail, S.A.	No
Iberrail Spanish Railroads, S.A.U.	No
Intermodalidad del Levante, S.A.	No
Low Cost Rail, S.A.	No
Motion Rail, S.A.U.	No
Moventis Rail, S.A.U.	No
Renfe Viajeros, S.A.U.	No
Sagalés Rail, S.A.	No
Socibus.	No
Vectalia Rail, S.A.	No
Veloi Rail, S.A.	No
Mancomunidad de Municipios de La Safor.	No

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos	
Seo/Birdlife.	No
WWF España.	No
Grup d' Estudi i Proteccio de Rapinyaires (Ger)-Castellón.	No
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina-Apnal.	No

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Particulares (6)

El promotor ha tenido en consideración algunas alegaciones relativas a la afección acústica, al diseño de las obras de drenaje y afecciones a zonas inundables. En cambio, no se modifica el trazado ni se modifica la alternativa seleccionada cómo proponen los alegantes particulares ni se duplica el túnel (cómo solicita el Ayuntamiento de Elche). Todo esto se refleja en las respuestas a las alegaciones recibidas y se resume en las conclusiones del informe del expediente de Información Pública realizado por el promotor.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

El expediente de información pública del proyecto, junto con el estudio de impacto ambiental, así como la memoria del estudio informativo y sus anejos, tienen entrada en el órgano ambiental el 7 de febrero de 2019.

Como resultado del proceso de información pública, el promotor amplió el contenido de los documentos sometidos al procedimiento de evaluación ambiental:

- Anejo «Hidrología y Drenaje», que sustituye al del Estudio Informativo.
- Ampliación del contenido del Anejo «Servicios afectados».
- Análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.
- Actualización de algunos planos para reflejar las modificaciones introducidas en relación al impacto por ruido.

Con fecha 25 de marzo de 2019, el órgano ambiental solicitó al órgano sustantivo la realización de nuevas consultas a las administraciones afectadas con la remisión de la información adicional antes detallada.

El órgano sustantivo con fecha 13 de mayo de 2019, realizó las oportunas consultas con la citada documentación adicional, a los siguientes organismos: Confederación Hidrográfica del Segura (MITECO), Instituto Geográfico Nacional (IGN), Delegación Territorial en la Comunidad Valenciana de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), Dirección General de Protección Civil y Emergencias (Ministerio de Fomento), Instituto Geológico y Minero de España (IGME), Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (Generalitat Valenciana), Consejería de Sanidad Universal y Sanidad (Generalitat Valenciana), Dirección General de Agua (Generalitat Valenciana), Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental (Generalitat Valenciana), Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, Dirección General de Salud Pública (Comunidad Valenciana) y Ayuntamiento de Elche. Fruto de estas nuevas consultas se han recibido informes de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias y del Ayuntamiento de Elche.

Con fecha 26 de junio de 2019 el órgano ambiental recibe las respuestas a esas nuevas consultas remitidas por el órgano sustantivo.

Por otra parte, en el marco del análisis técnico de toda la documentación presentada, este órgano ambiental solicitó informe, con fecha 27 de marzo de 2019, a la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO, en relación a los potenciales impactos que podría causar el proyecto sobre la flora, la fauna y los HIC afectados por el trazado. Con fecha 4 de junio de 2019 se recibe el informe de la Subdirección General mencionada y considerando la información remitida este órgano ambiental solicitó al promotor, con fecha 14 de junio de 2019, documentación adicional en los siguientes términos:

- Determinar el grado de afección por fragmentación y pérdida de hábitat para el aguilucho cenizo y alzacola, mediante un estudio y seguimiento de la presencia y uso del hábitat en la zona.

- Estudio específico de la potencial presencia de quirópteros en la zona, presentado especial atención a las zonas donde existan actuaciones de desbroce, la cavidad en el paraje de Matola y trasplante de las palmeras.

Por último, con fecha 11 de septiembre de 2019 se recibe documentación adicional remitida por el promotor, denominada «Estudio de impacto ambiental. Documentación adicional: Estudio de fauna» y que contiene el estudio de las especies anteriormente mencionadas.

Posteriormente, con fecha 19 de diciembre de 2019 la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria que:

- Se informe del proyecto al Ayuntamiento de Crevillente.
- Se justifique la alternativa seleccionada.
- Se estudien en más profundidad efectos ambientales tales como la fragmentación y ocupación del territorio, la afección a viviendas existentes y la posible superación de los objetivos de calidad acústica e inundabilidad.

La respuesta de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria a estos aspectos se recibió el 24 de febrero de 2020.

Posteriormente, con fecha 27 de abril de 2020, se recibe informe de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria en el que se comprueba el funcionamiento hidráulico de las obras de drenaje frente al caudal correspondiente al período de retorno de 500 años para obtener la extensión de las zonas que pueden resultar inundadas y valorar las consecuencias. Este informe se elabora en respuesta al informe de diciembre de 2019 de la Confederación Hidrográfica del Segura que cuestionaba los criterios para descartar daños catastróficos por mal funcionamiento de las obras de drenaje.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental descarta el escenario de «no intervención» (alternativa cero) por no aprovechar el potencial de la nueva estación de Elche Alta Velocidad para los tráficos de cercanías con origen/destino Elche; por fomentar el uso del vehículo privado para los viajeros con origen/destino Elche y zonas próximas hacia la Estación de Alta Velocidad, con el coste energético y de emisiones de gases efecto invernadero que ello conlleva; por su baja rentabilidad social, puesto que no permite reducir los tiempos de viaje para estos usuarios, ni mejorar el confort y reduce la capacidad del tramo.

El promotor ha elaborado una zonificación del territorio según el grado de capacidad de acogida respecto a las dos alternativas estudiadas. Concluyendo que no existen diferencias significativas entre las dos alternativas y ambas ocupan en mayor porcentaje zonas de media y alta capacidad de acogida.

Además, en el estudio de impacto ambiental se ha valorado la afección global de cada alternativa sobre los siguientes factores: medio físico (riesgos de erosión, relieve y riesgo de inundación), medio natural (vegetación, hábitats y grupos de palmeras de interés), paisaje (calidad visual e intervisibilidad), aspectos socioeconómicos (planeamiento urbanístico, capacidad de usos del suelo, calidad acústica y vibraciones durante la fase de obras y la fase de explotación) y vías pecuarias y sendero GR-125, obteniéndose como conclusión que las diferencias del impacto global entre las alternativas estudiadas no son significativas, aunque resulta más favorable la Alternativa 1, con un menor valor de impacto. A continuación, se recogen dos tablas con el balance de tierras y la ocupación del suelo para la alternativa elegida en comparación con la Alternativa 2.

Balance de tierras del proyecto. Fuente: EsIA

	Alternativa 1	Alternativa 2
Excavación.	31.609	299.828
Terraplén con productos procedentes de la excavación (m ³).	14.572	82.945
Tierra vegetal excavada (m ³).	63.057	72.371
Préstamo para terraplén y suelo seleccionado (m ³).	243.730	70.464
A vertedero (m ³).	17.037	216.883

Superficie de ocupación de zonas con distinta capacidad. Fuente: EsIA

	Variable	Alternativa 1	Alternativa 2
Superficie de ocupación	Suelo Clase B	15.189,79	13.390,78
	Suelo Clase C	86.569,81	100.757,44
	Total	101.759,6	114.148,22

Finalmente, el promotor concluye que el resultado de la valoración realizada demuestra que, a efectos ambientales, las dos alternativas se consideran viables con la adopción de las adecuadas medidas preventivas y correctoras, puesto que no se ha identificado ningún impacto crítico.

Durante el periodo de información pública tanto el Consejo Asesor de Fomento como varios particulares han recogido en sus alegaciones sus dudas sobre la necesidad de esta nueva infraestructura debido a la baja demanda existente, la gran inversión necesaria y las afecciones sobre población. Proponen que el servicio se preste mediante otros modos de transporte alternativos y en este caso seleccionar la «Alternativa 0».

En la documentación remitida por el promotor en febrero de 2020 se justifica lo siguiente: Las Alternativas 1 y 2 permiten cumplir objetivos que no cumple la Alternativa 0 cómo aprovechar el potencial de la nueva estación de Elche Alta Velocidad con los servicios de Cercanías, mejorando la accesibilidad a la estación de Alta Velocidad y la seguridad en los 5 pasos a nivel existentes entre Elche y el apeadero de Crevillente.

C.2 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida. A la vista del estudio de impacto ambiental, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, completados en su caso por la información complementaria aportada por el promotor y las consultas complementarias practicadas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento enfocados en la Alternativa 1, por ser la que menor impacto global tiene según el estudio de impacto ambiental elaborado por el promotor.

C.2.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad. En relación con la geología, el promotor indica que no existen puntos de interés geológico, por lo que no habrá un impacto sobre este factor.

En cuanto al factor suelo, en el estudio de impacto ambiental se han considerado una serie de afectaciones, como son las excavaciones del terreno y las necesidades de rellenos para la plataforma, siendo ambas significativas. En este sentido el promotor indica que los préstamos serán procedentes de las canteras y plantas de tratamientos de áridos en explotación. En el estudio de impacto ambiental se señalan 8 graveras y 12 canteras, (autorizadas y con planes de restauración aprobados), por lo que no será necesario abrir nuevas zonas de préstamos.

El material sobrante que no se reutilice en la propia traza irá destinado a la restauración de canteras activas y a los vertederos autorizados (en el estudio de impacto ambiental se proponen 5 vertederos ubicados en los municipios de Elche y Crevillente), por lo que, no será necesaria la creación de nuevos vertederos.

En lo relativo a la alteración del relieve, no se prevé la generación de grandes taludes, aun siendo un efecto permanente e irrecuperable y que puede inducir a incrementar el riesgo de erosión. Para ello, el promotor ha incluido como medidas preventivas y correctoras: la recuperación de la capa superior de tierra vegetal, la gestión adecuada de los materiales de excavación, de acuerdo 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; la preparación y descompactación de terrenos y la reutilización de la tierra vegetal previamente excavada.

En el estudio de impacto ambiental se ha valorado la afección a las áreas con mayor riesgo de erosión debido al movimiento de tierras, y los problemas de erosión y deslizamientos de ladera que se pueden derivar.

El promotor ha valorado el impacto por el cambio de los usos del suelo debido a las ocupaciones de los terrenos derivadas de las actuaciones proyectadas, concluyendo que el proyecto discurre principalmente por suelos utilizados para olivar y almendros.

En relación con la ocupación del suelo, en el estudio de impacto ambiental se han definido como medidas preventivas a considerar durante la fase de construcción, la delimitación de los perímetros de actividad de las obras y de los itinerarios a seguir para el acceso a la obra.

C.2.2 Agua. Los cauces que se localizan en el ámbito del proyecto son los barrancos de los Arcos y de Barbasena. El proyecto salva ambos cauces con sendos viaductos, uno sobre el barranco de Los Arcos en el P.K. 0+050 (ya existente) y otro de nueva construcción sobre el barranco de Barbasena en el P.K. 2+300. Se indica que ninguno de los estribos del viaducto sobre el barranco de Barbasena ocupará el cauce y serán ubicados fuera del Dominio Público Hidráulico, por lo que se concluye que no existirá ninguna afección sobre el barranco.

En el estudio de impacto ambiental se han considerado medidas como la de situar los estribos al menos a más de 5 m del cauce y fuera de la vegetación de ribera, situar las pilas en los puntos de menor afección a la vegetación; diseñar la estructura sobre el barranco de Barbasena para periodos de retorno de 500 años; utilizar una altura del tablero para minimizar la afección al arbolado en función de su altura; y que la ocupación de la obra bajo el viaducto no exceda la banda de proyección del mismo, limitándose a los puntos de apoyo. Además, están previstas obras de drenaje para otras pequeñas cuencas interceptadas.

La Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio para la Transición Ecológica, señaló que el estudio hidráulico del puente sobre el barranco de Barbasena deberá ser remitido a esa Confederación con anterioridad a la ejecución de las obras. También indica que se deben diseñar medidas de protección contra la erosión en los apoyos del nuevo viaducto.

En relación al riesgo de inundación, el promotor ha destacado que los sectores catalogados en el Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial Sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) de peligrosidad por

inundación (vaguadas y barrancos de fondo plano), entre los que están el barranco de Los Arcos y dos sectores en la depresión del Llano de San José, se salvan con el viaducto existente al inicio de la Variante, y en la zona de los llanos de San José con dos obras de drenaje, considerado como suficiente para evitar riesgos de inundación. Por otro lado, en los últimos 100 m de las dos alternativas del proyecto, el promotor ha identificado un sector de nivel de peligrosidad de clase 6. Para las obras de drenaje, el promotor ha indicado como medida preventiva, la realización de un correcto diseño de los sistemas de drenaje. En este sentido, la Confederación Hidrográfica del Segura indica que las obras de drenaje transversal (ODT) mantendrán un resguardo mínimo a la entrada del conducto de 0,75 m, ampliándose hasta 1,5 m en el caso de riesgo de obstrucción alto. La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Generalitat Valenciana señala que las ODT se diseñarán con capacidad para la avenida de 500 años de periodo de retorno para ser compatibles con la Normativa PATRICOVA.

El promotor afirma en su documentación complementaria que la ejecución del proyecto no implicará un incremento de los riesgos de inundabilidad en la zona si se compara con la Alternativa 0, incluso se mejora la situación actual puesto que se aumenta el tamaño de algunas de las obras de drenaje existentes.

La Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana ha señalado que el estudio de impacto ambiental no recoge la justificación relativa a que no se provocarán daños a terceros debido a la sobreelevación provocada por las ODT, ni aguas abajo de las mismas en los puntos donde se concentra la escorrentía. Además, falta justificación de las obras de drenaje en los pasos inferiores viarios en estudio, en particular para el nuevo acceso a la estación conjunta de alta velocidad-cercanías de Elche. En este sentido el promotor ha indicado que se comprobará que en las estructuras y obras de drenaje transversal situadas en las zonas de peligrosidad de inundación geomorfológica, no se produce un incremento del riesgo de inundación en los usos urbanos actuales o planificados. En el mismo proyecto se definirán los criterios a aplicar para la definición del drenaje.

De acuerdo a la información requerida por la Confederación Hidrográfica del Segura, la Dirección General del Agua y la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Generalitat Valenciana, el promotor aportó documentación adicional, incorporando un anejo denominado «Anejo de Hidrología y Drenaje», donde se estudian la climatología e hidrología y se dimensiona el drenaje de las alternativas planteadas para el proyecto, considerando periodo de retorno de 100 años en las cuencas donde no existe un cauce marcado y con un flujo más difuso y de 500 años en las grandes cuencas. El promotor ha indicado que se incluirá un estudio hidráulico del nuevo viaducto planteado, de acuerdo a los objetivos y principios del PATRICOVA. Asimismo, durante la redacción del proyecto de construcción se efectuará la consulta a la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio, para que determine la necesidad de efectuar los estudios de inundabilidad en las zonas afectadas por peligrosidad geomorfológica. En caso afirmativo, el estudio se efectuará de acuerdo con los criterios que fije la citada Consejería para esta actuación concreta y de acuerdo a la normativa del PATRICOVA.

En el informe remitido por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria el 24 de abril de 2020 se calcula la cota de inundación para un período de retorno de 500 años de las nuevas obras de drenaje planteadas por el promotor (el promotor ha ampliado las obras de drenaje propuestas en el primer estudio informativo y su estudio de impacto ambiental) y se concluye: «Una vez analizado el funcionamiento de dichas obras de drenaje, se ha constatado que la inundación determinada por las láminas de agua resultantes en el caso de la Alternativa 1, son asumibles y se considera que los riesgos no son catastróficos».

Por último, en relación con el posible impacto sobre la calidad de las aguas, en el Estudio de impacto ambiental se menciona que al tratarse de cauces temporales no se verá afectada. En este sentido el promotor incluye las siguientes medidas preventivas: impermeabilización de las zonas de instalaciones auxiliares; instalación de balsas de decantación durante las obras; instalación de barreras de retención de sedimentos; gestión adecuada de los residuos generados durante las obras.

C.2.3 Aire, factores climáticos, cambio climático. En el estudio de impacto ambiental se indica que el incremento de la contaminación atmosférica en la fase de construcción se debe principalmente a las emisiones de polvo y partículas generadas por el movimiento de tierras en la plataforma y en las instalaciones de obras, incluido el desbroce, y por el movimiento de maquinaria de obra en la plataforma y los caminos de acceso a obra. El promotor ha indicado como medidas preventivas y correctoras: el riego superficial para el control de las emisiones de polvo y partículas procedentes del movimiento de tierras y maquinaria de obra; el control de las emisiones de gases procedentes de la maquinaria de obra; la limitación de la velocidad de los vehículos de transporte; el control de las emisiones fugitivas de los acopios de tierra; la disposición de los elementos necesarios para evitar la emisión excesiva de polvo y la limpieza de los sistemas de rodadura de vehículos.

Por otro lado, también se refleja que durante la fase de construcción se producirá un aumento de los niveles sonoros como consecuencia del movimiento y funcionamiento de maquinaria, y de los movimientos de tierras. El impacto puede ser más significativo en zonas urbanas residenciales, donde los ruidos de las obras afectan directamente a la población residente. En zonas industriales el nivel de tolerancia acústica es muy superior, y por ello los impactos son menos significativos.

El ruido de una obra tiene carácter irregular, en función de las operaciones desarrolladas. Como norma general, una obra civil presenta niveles sonoros continuos equivalentes en periodo diurno próximos a 70 dB(A), con máximos puntuales mayores. No se prevén ruidos nocturnos al no trabajarse en ese horario. Considerando una propagación libre desde las obras, se superan los niveles de 65 dB(A) a menos de 10 m de distancia y entre los 10 y 25 m de distancia los niveles como máximo alcanzan los 62 dB(A). A partir de los 30 m no se superarían los niveles admisibles establecidos para el día y la tarde en la Ordenanza Municipal de Elche de 60 dB(A).

Para la fase de explotación, se ha realizado un estudio de ruido, de acuerdo al 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, la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones en el municipio de Elche de junio de 2012 y la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

En la documentación adicional solicitada al promotor y recibida en febrero de 2020 se indica la afección a 5 edificaciones de uso residencial afectadas por la isófona de 45 dB(A) del indicador L_{noche}. Los rebases oscilan entre 1 y 4 dB(A) según esta documentación.

Para la corrección de ese impacto, el promotor realiza una nueva modelización y se proponen 5 pantallas acústicas para alcanzar los objetivos de calidad acústica en cada receptor. Estas medidas se describen en el apartado D de esta Resolución.

En este sentido el promotor incluye como medidas preventivas, además de las mencionadas pantallas acústicas, la homologación de la maquinaria; el diseño de un plan de mantenimiento de la maquinaria; establecer un procedimiento para reducir la emisión de ruido por las voladuras (en el caso de realizarse); se limitará la velocidad de circulación; limitaciones temporales en entornos urbanos, evitando operaciones con maquinaria ruidosa u otras acciones que originen ruidos en el entorno de zonas habitadas durante las horas normales de reposo (22 horas a 8 horas); protecciones acústicas temporales para los tramos de obras más próximos a viviendas.

Además, como consecuencia del informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera de la Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana, el promotor realizará un estudio acústico en la fase de proyecto de construcción, teniendo en cuenta los ajustes en planta y en alzado, para la alternativa finalmente seleccionada, incluyendo el contenido mínimo indicado en el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

Por otro lado, respecto a las vibraciones, se ha realizado un estudio de predicción de los niveles de vibraciones durante la etapa operacional, de acuerdo con la misma normativa citada anteriormente, concluyendo que las zonas residenciales situadas a menos de 140

m del eje de la vía férrea del proyecto estarán afectadas por las vibraciones generadas por el paso de los trenes, ya que se superan el índice de vibración límite para día de 75 dB. Para este impacto el promotor incluye como medida correctora la instalación, en las partes inferiores y laterales de la superestructura, de una manta elástica a base de caucho reciclado, especialmente diseñada para las vibraciones. Se deberá colocar en el tramo que discurre por suelo urbano y urbanizable, entre los PP.KK. 1+800 y 2+260 (460 m de longitud).

Por último, en el estudio de impacto ambiental se ha indicado que las medidas correctoras sólo se aplicarán en el tramo donde se concentran las edificaciones.

C.2.4 Vegetación y flora. El área de estudio es una zona periurbana, muy transformada y de un grado de naturalidad muy bajo, sin apenas vegetación natural.

El promotor indica que las principales afectaciones sobre la vegetación, hábitat de interés comunitario (HIC) y palmerales, se producen por el movimiento de tierras, y en concreto por el desbroce que hay que llevar a cabo en el trazado, en la zona del nuevo viaducto y en las zonas auxiliares de obra. Concretamente en las dos alternativas se afectarán a zonas con cultivos de frutales, vegetación característica de las ramblas en el barranco de Barbasena.

Para los impactos sobre la vegetación, el Estudio de impacto ambiental establece como medidas preventivas la delimitación de los perímetros de actividad de las obras, la protección de los ejemplares arbóreos, el estudio del arbolado afectado por las obras con el fin de estudiar su viabilidad de trasplante y las medidas de prevención de incendios.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO, indica que el proyecto afectará a un grupo de palmeras incluido en el Decreto 108/2001 de 12 de junio, del Gobierno Valenciano, por el que se clasifican determinadas plantaciones de palmeras de Elche por su interés histórico-cultural.

En cuanto a la flora, esa misma Subdirección General ha destacado la posible presencia de la especie *Teucrium carolipau*, endemismo del sudeste ibérico. Además, dicho organismo señala que es necesario destacar el riesgo de expansión de especies exóticas invasoras. Tanto los terraplenes como los desmontes suponen una oportunidad de expansión de la pita (*Agave americana*) y la chumbera (*Opuntia máxima*), desplazando las plantas autóctonas.

En el último tramo del proyecto, se interceptaría una tesela con dos HIC inventariados en el Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España, siendo estos los HIC 1430 y 5330 (indicados en el apartado A.3). Esa tesela se encuentra ya fragmentada por la LAV en el ámbito de la nueva Estación de Alta Velocidad de Elche. La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural indica que la pérdida implicará una ocupación irreversible de la zona y su desaparición, siendo un área importante en el uso como zona de descanso o refugio por las especies locales, en un territorio donde es común la degradación y fragmentación del hábitat, aun considerándola de extensión reducida.

En respuesta a estas cuestiones, el promotor ha propuesto la restauración de la parcela como zona de paso y descanso de fauna y la ampliación de esta restauración seleccionando zonas próximas al trazado. También prevé la prospección previa en la zona de obras que determine la posible presencia de especies de flora endémica, como *Teucrium carolipau*, que se realizará en coordinación con la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana para que, en su caso, se determinen las medidas adecuadas a adoptar.

En el Plan de Restauración previsto en el Estudio de impacto ambiental se desarrollarán las medidas de integración paisajística de la obra, incorporando un plan de control previo al inicio de las obras de las especies exóticas invasoras existentes. Se evitará el empleo de plantas alóctonas como el *Myoporum tenuifolium*, seleccionando solo aquellas que se encuentran presentes en la zona y formen parte de la serie de vegetación potencial Murciano-almeriense del lentisco (*Pistacia lentiscus*) (*Chamaeropo-Rhamneto lycioidis sigmetum*) o formen parte de los HIC 1430 y 5330.

C.2.5 Fauna y biodiversidad. En el estudio de impacto ambiental se señala que los impactos previstos sobre la fauna serán debidos a la ocupación de biotopos, molestias por

el movimiento de tierras y de maquinaria de obra, los riesgos de electrocución, efecto barrera y atropello de animales.

El promotor indica que, debido al alto grado de transformación, no se prevé ningún impacto significativo por efecto barrera sobre la fauna. En relación con los hábitats faunísticos, se considera de interés la vegetación de ramblas, pero debido a que se cruzarán con viaductos, no se valora esta afección como impacto significativo. Respecto a la catenaria, el promotor indica que considerando el tipo de hábitats y de especies de aves presentes en el ámbito del estudio, no cabe esperar impactos significativos por colisión. Tampoco, se han detectado potenciales corredores para la avifauna en la totalidad del trazado propuesto.

En el estudio de impacto ambiental se proponen las siguientes medidas preventivas: jalonamiento de la franja de ocupación del trazado, incluyendo también las zonas de instalaciones auxiliares, con el objetivo de evitar el movimiento de maquinaria fuera de ellas, que ocasionaría molestias para la fauna; acondicionamiento de las obras de drenaje como pasos de fauna para vertebrados de pequeño y mediano tamaño; definición de un adecuado cerramiento de la infraestructura que contendrá dispositivos de escape para los vertebrados de pequeño y mediano tamaño que se hayan quedado en el interior del vial; revegetación y acondicionamiento del entorno de las pilas y estribos del viaducto sobre el Barranco Barbasena, para su adaptación como corredor para la fauna; instalación en viaductos de paneles opacos para evitar la colisión de las aves.

En relación con dicha afección sobre la fauna, la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural ha destacado que podrían sufrir impactos con la realización del proyecto las siguientes especies de avifauna: aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y alzacola (*Cercotriches galactotes*). Por otro lado, en cuanto a los quirópteros, dicha Subdirección General tiene constancia de la presencia del murciélago ratonero patudo (*Myotis capaccinii*).

En este sentido, el promotor ha remitido documentación adicional aportando la información solicitada por la Subdirección General de Evaluación Ambiental. En este estudio de fauna adicional el promotor ha incluido un estudio de campo, considerando las especies indicadas. En él se concluye que no se produce ningún tipo de afección directa sobre el aguilucho cenizo, ya que no se reproduce en el entorno del trazado. La zona de reproducción conocida más cercana está en El Hondo, a 4 km del trazado. Además, dentro del área de estudio definida no existe hábitat potencial para la nidificación y tampoco responde al tipo de zonas utilizadas por esta especie como área de campeo.

Respecto al alzacola, tampoco se produce ningún tipo de afección directa porque dicha especie tampoco se reproduce en el área de estudio. El área de distribución local se conoce con bastante detalle y en la actualidad se sitúa a 3,8 km al norte de la zona de estudio. Debido a que no se han determinado impactos sobre las especies mencionadas, el promotor no ha considerado necesario adoptar medidas adicionales.

Por otro lado, el promotor considera que el trazado no produce afecciones significativas sobre los quirópteros, aunque en la fase de redacción del proyecto de construcción de la alternativa seleccionada se definirán en detalle dos medidas específicamente enfocadas a los mismos, como son la prospección previa al inicio de las obras de la cavidad situada en el paraje Matola para comprobar si cuenta con poblaciones de murciélagos y el estudio de instalación de refugios para quirópteros en las estructuras de cruce de los barrancos de los Arcos y de Barbasena. El estudio se realizará en coordinación con la Dirección General de Medio Natural de la Generalitat Valenciana.

Además, la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural señala que se deberán seguir las prescripciones de la publicación del MITECO «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales» (segunda edición ampliada y revisada), así como la reciente publicación del CEDEX «Redefinición de las medidas correctoras de impactos ambientales residuales en infraestructuras lineales de transporte».

En la documentación adicional, el promotor resume las principales medidas para la fauna:

- Reposición del Tercer Canal de Riego de Levante y el camino GR-125 y su adaptación como paso de fauna, según las «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales».
- Instalación de pantallas anticolidión de aves en los viaductos de Los Arcos/Las Monjas y de Barbasena.
- Actuaciones de mejora de la permeabilidad del trazado en la zona del paso inferior del P.K. 1+820, mediante un marco de gálibo horizontal de 8 metros adaptado como paso de fauna.
- Acondicionamiento como paso de fauna del cruce en viaducto del barranco de Barbasena.
- Instalación de refugios para murciélagos.
- Naturalización del barranco de los Arcos o de Las Monjas.
- Restauración de la zona seleccionada para las instalaciones auxiliares de obra (P.K. 1+200 margen derecha). La restauración se llevará a cabo con arbustos característicos de los tomillares calcícolas termomediterráneos. Esta zona podría servir como zona de descanso y paso entre los dos barrancos.

C.2.6 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000. Los espacios de la Red Natura 2000 más cercanos son el ZEC y ZEPA «El Fondó d'Elx-Crevillent», coincidentes con el Parque Natural El Hondo, y ubicados a 5 km aproximadamente y la ZEPA «Serres del sud d'Alacant» y LIC «Serra de Crevillent», situados aproximadamente a 4,6 y 3,8 km de distancia respectivamente.

En el estudio de impacto ambiental se concluye que ninguno de los espacios mencionados anteriormente se verá afectado de forma directa o indirecta por el proyecto, debido a que no se afectará a ninguno de los hábitats y especies que han motivado la declaración de dichos espacios protegidos. En este sentido la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural, concluye que en función de los objetivos de conservación del ZEC/ZEPA y/o especies protegidas incluidas en su Formulario Normalizado de Datos, los tipos de hábitats interceptados por la infraestructura en su ámbito de influencia y los datos aportados en relación con la fauna presente, no es previsible que se produzcan impactos sobre la integridad de los espacios de la Red Natura 2000 mencionados. No obstante, se menciona la preselección de al menos una cantera, denominada C-08, dentro de los límites de la ZEPA «Serres del sud d'Alacant» y LIC «Serra de Crevillent». Sobre este hecho, esta Subdirección General considera importante evitar el empleo de canteras en zonas alejadas que impliquen un movimiento de maquinaria prolongado. Además, evitar el uso de aquellas situadas en espacios protegidos o zonas de especial interés para flora, fauna o los HIC.

En la información adicional aportada, el promotor ha indicado que se evitarán las canteras que se sitúen muy alejadas del trazado y sobre todo, se descartarán las que se localicen en zonas de especial interés para la flora, fauna o los HIC, aunque estén legalizadas, como es el caso de cantera C-8, situada en la ZEPA «Serres del sud d'Alacant» y LIC «Serra de Crevillent».

C.2.7 Paisaje. El promotor indica que el impacto paisajístico de la nueva infraestructura vendrá determinado por dos factores, por un lado las modificaciones del relieve y de los usos del suelo que inducen las explanaciones, desmontes y rellenos, y por otro, las variedades cromáticas.

El Ayuntamiento de Elche considera ajustado el contenido del Estudio de impacto ambiental, sin embargo considera más interesante la Alternativa 2 cuyo trazado se plantea en desmonte, ya que presenta un mayor grado de integración paisajística tanto en el entorno rural, como urbano.

La unidad de paisaje de más valor de la zona es el «paisaje de ramblas».

La integración paisajística de la obra propuesta por el estudio de impacto ambiental consistirá en una preparación del terreno y aporte de tierra vegetal, plantación de arbustos,

hidrosiembras, siembra a voleo y trasplante de palmeras a la zona de instalación auxiliar, tras el desmantelamiento de las instalaciones de obra.

C.2.8 Población, salud humana. El estudio de impacto ambiental indica que, durante las obras, tanto el movimiento de tierras como el movimiento de maquinaria generarán ruidos y emisiones de polvo y partículas. En este sentido, en el apartado C.2.3 se han indicado las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor.

Otro aspecto a tener en cuenta en la fase de construcción son los desvíos provisionales y cortes temporales de carreteras y servicios, que ocasionarán molestias a la población del entorno. El promotor ha propuesto como medida el mantenimiento de todos los caminos cruzados y que en caso de cortarse alguno, se realizarán desvíos provisionales o definitivos.

El trazado afecta directamente a varias viviendas.

Además de los posibles impactos negativos, el promotor señala como impacto positivo la creación de empleo durante la fase de construcción.

C.2.9 Patrimonio cultural, vías pecuarias y servicios afectados. Los bienes de patrimonio cultural que se afectarán por el trazado del proyecto son: Puesto Barranco de Los Arcos o de Las Monjas, indicando el promotor que tendrá un impacto compatible y, por otro lado, la cavidad Matola, con un impacto severo según el estudio de impacto ambiental.

La cavidad Matola presumiblemente será destruida en su totalidad durante el movimiento de tierras para ejecutar la plataforma ferroviaria, a la altura del P.K. 2+650. No obstante, la Dirección General de Cultura y Patrimonio concluye en su informe que no existe afección sobre el patrimonio cultural, y, por lo tanto, se informa favorablemente del proyecto.

En todo caso, el estudio de impacto ambiental incluye como medida preventiva, la excavación y estudio del interior de la cavidad Matola, con medios manuales. Considerando el resultado de esta medida, se valoraría, como medida correctora, la posibilidad de modificar el trazado propuesto. Los resultados del estudio de esta cavidad se presentarán al organismo competente de la Comunidad Autónoma ya que es necesario su informe, y en coordinación con él se decidirán las medidas necesarias.

En relación con las vías pecuarias, el trazado cruzaría la Colada de Matola o de Santa Teresa, situada en el P.K. 2+980. El promotor propone su reposición mediante un paso inferior en el P.K. 2+990.

Por otro lado, el sendero GR-125, que discurre en paralelo al Tercer Canal de Riegos de Levante, es afectado en varios puntos:

- Entre los PP.KK. 1+350 a 1+820.
- P.K. 3+350 del Eje 4 (ya afectado por la LAV Alicante-Murcia, por Monforte de Cid y repuesto el paso) y P.K. 3+600 del Eje 3.

Para su reposición el promotor propone la realización de un nuevo paso superior en el P.K. 1+350 y dos pasos inferiores en el P.K. 1+820 y en el P.K. 3+600.

El Ayuntamiento de Elche solicita en la Información Pública que al reponer la Vereda de Santa Teresa se adose una plataforma para bicicletas y peatones. A esto el promotor responde que, en coordinación con el Ayuntamiento de Elche, se analizará si es viable esta posibilidad en la fase de proyecto constructivo. Una vez determinada su viabilidad se efectuará el estudio de tipologías estructurales.

C.2.10 Urbanismo e infraestructuras. En cuanto a los servicios afectados por las obras, la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana y la Dirección de Gestión de la Circulación de la Dirección General de Explotación y Construcción de ADIF, consideran en sus alegaciones que es necesaria la coordinación con las compañías de las instalaciones afectadas por el proyecto.

En respuesta a esta demanda, el promotor ha incluido en la documentación adicional una ampliación del contenido del anejo de servicios afectados, incluyendo el resultado de los contactos mantenidos con organismos y entidades, así como con las diferentes compañías o empresas concesionarias de algún tipo de servicio que pueda ser afectado por las obras, o que puedan ofrecer información importante para dichas obras.

C.2.11 Vulnerabilidad del proyecto. Respecto a este aspecto, el promotor concluye en el estudio de impacto ambiental que, tal y como se muestra en la matriz de riesgos, no cabe esperar ningún efecto sobre los factores del medio receptor, derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, que no sea evitable.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de la traza, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

D. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y demás documentación complementaria generada.

Todos aquellos aspectos que quedan pendientes para el proyecto constructivo tendrán que ser informados en su momento por el órgano competente en la materia.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas, así como aquellas medidas adicionales establecidas a la luz de las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

D.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad. Teniendo en cuenta el informe de la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural, emitido durante la fase de consultas, se considera imprescindible el cumplimiento de la siguiente condición: Se evitará el empleo de canteras en zonas alejadas que impliquen un movimiento de maquinaria prolongado y se descartarán las canteras que se localicen en zonas de especial interés para la flora, fauna o los HIC, aunque estén legalizadas, como es el caso de cantera C-8, situada en la ZEPA «Serres del sud d'Alacant» y LIC «Serra de Crevillent».

D.2 Agua. La Confederación Hidrográfica del Segura ha indicado los siguientes condicionantes, que deberán ser cumplidos por el promotor:

– Se deberá realizar el estudio hidráulico del puente sobre el barranco de Barbasena, considerando los objetivos y principios del PATRICOVA y deberá ser remitido a la Confederación Hidrográfica del Segura para su validación con anterioridad a la ejecución de las obras.

– Se deberá estudiar la erosión esperable en los apoyos del citado viaducto y se diseñarán las medidas de protección necesarias. Esta información también deberá ser remitida a la mencionada Confederación para su validación.

– Las obras de drenaje transversal (ODT) mantendrán un resguardo mínimo a la entrada del conducto de 0,75 m, ampliándose hasta 1,5 m en el caso de riesgo de obstrucción alto.

Además, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Generalitat Valenciana señala la siguiente condición, con la que también deberá cumplir el proyecto: Las ODT se diseñarán con capacidad para la avenida de 500 años de periodo de retorno.

Conforme a lo señalado por la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana, el proyecto constructivo justificará que no se producirán daños a terceros debido a la sobreelevación provocada por las ODT, ni aguas debajo de las mismas en los puntos donde se concentra la escorrentía.

Asimismo, se justificarán las obras de drenaje en los pasos inferiores, haciendo especial hincapié en el nuevo paso inferior de acceso a la estación de Elche Alta Velocidad (P.K. 2+990).

En la documentación adicional remitida por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria en abril de 2020 se revisa si en el caso de la avenida de 500 años habría daños catastróficos por inundación con las obras de drenaje planteadas y se estudian los riesgos por inundación para este diseño. El diseño de las obras de drenaje deberá ser revisado con el trazado definitivo del proyecto constructivo y remitida esta información a la Confederación Hidrográfica del Segura, a la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana y a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Generalitat Valenciana para que emitan informe favorable antes de la aprobación definitiva del proyecto.

D.3 Aire, factores climáticos, cambio climático. El promotor, tras realizar una nueva modelización, en su documentación complementaria instalará las siguientes pantallas para cumplir los objetivos de calidad acústica:

Pantalla acústica Ubicación		Pantalla acústica Dimensiones		Niveles de ruido sin medida correctora	Niveles de ruido con medida correctora	Reducción
Código	P.K./margen	Longitud (m)	Altura (m)	(dBA)	(dBA)	(dBA)
P-1	2+520/dch	43,96	2	46,3	44,7	1,6
P-2	2+800/dch	40,77	2	47,6	38,7	8,9
P-3	3+000/izq	41,30	4	46,9	44,6	2,3
P-4	3+250/izq	36,17	2	49,0	42,0	7,0
P-5	3+300/izq	27,32	2	46,7	40,5	6,2

D.4 Vegetación y flora. Se deberá elaborar un plan de restauración que incluya un control previo de las especies invasoras existentes en la zona y que evite la propagación de estas especies en las zonas de obra y de vertedero e instalaciones auxiliares mediante un adecuado tratamiento.

Se evitará el empleo de plantas alóctonas como *Myoporum ternuifolium* en las restauraciones, fomentando el uso de otras especies autóctonas, de las que pueden ser recogidas semillas previo al desbroce si se detecta la presencia de especies relevantes.

El tipo de planta a emplear se verá restringido por los condicionantes edafoclimáticos y se recomienda seleccionar especies incluidas en la representación local del Hábitat de Interés Comunitario.

D.5 Fauna y biodiversidad. La primera medida es el replanteo de los límites de la obra para garantizar la ocupación estrictamente necesaria.

Antes del comienzo de los trabajos se realizará una prospección de nidos y fauna presente en la zona, se analizará también la presencia de quirópteros tanto en la cavidad Matola como en las palmeras y edificaciones en ruinas de la zona de proyecto, en coordinación con el organismo autonómico competente y, en su caso, se establecerán las medidas adicionales necesarias para evitar la afección a este grupo faunístico.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural ha indicado las siguientes medidas, que serán de obligado cumplimiento: se seguirán las prescripciones de la publicación del MITECO «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales» (segunda edición ampliada y revisada), así como la reciente publicación del CEDEX «Redefinición de las medidas correctoras de impactos ambientales residuales en infraestructuras lineales de transporte».

En este sentido se considerarán las siguientes medidas establecidas por dicha Subdirección General:

- Se contemplarán alternativas constructivas dirigidas a reducir la fragmentación.

- En el tramo final del trazado, que va en terraplén, así como en los tramos comunes, se deberá poner especial atención en diseñar vallados que eviten la colisión de la avifauna con el tren, la catenaria o el cerramiento.
- La adaptación al menos de uno de los nuevos pasos a paso mixto de fauna.
- Se adaptarán las obras de drenaje (incluso las que se sustituyen) poniendo especial atención a los cerramientos que no desemboquen en la vía.
- En el viaducto de Barbasena, se adoptarán luces en los extremos amplias y se permitirán pendientes de taludes estables para que puedan ser restaurada la continuidad lineal y la vegetación.
- Todos los pasos y ODT deberán coordinarse en su continuidad con las vías existentes de tren, la N-340, otras carreteras, la Línea de Alta Velocidad y la autovía del Mediterráneo para facilitar la conectividad.

La actuación supone la desaparición de la representación del HIC del entorno local, y que puede afectar negativamente a varias especies, se propone realizar labores de restauración con el objetivo de constituir una zona de paso o descanso para la fauna. Por ello la selección de la parcela debe cumplir requisitos de recursos y tranquilidad para la fauna, pudiendo desarrollar proyectos relacionados con las especies afectadas. Para ello se contará con la colaboración del organismo autonómico competente.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

E. Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental (PVA en adelante) cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el Estudio de impacto ambiental, cuyas líneas principales se resumen a continuación, debe completarse con los aspectos adicionales que también se mencionan en este apartado.

En el estudio de impacto ambiental se recoge que el PVA se ha establecido considerando el objetivo del control establecido, las actuaciones derivadas del control, el lugar y la periodicidad de la inspección, el material necesario, el método de trabajo y las necesidades de personal técnico, los parámetros sometidos a control, los umbrales críticos para esos parámetros, las medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos y la documentación generada por cada control.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, el promotor redactará y tendrá a disposición del órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se llevará a cabo un seguimiento, vigilancia y control ambiental de los aspectos que figuran en el estudio de impacto ambiental, y en especial, de aquellos relacionados con condiciones específicas de esta declaración de impacto ambiental.

Se ha de llevar a cabo un seguimiento y vigilancia ambiental, entre otros, de los aspectos del proyecto que se describen a continuación:

E.1 Geomorfología y suelo:

Seguimiento previo a ejecución:

Ajustes en la morfología y diseño de taludes.

Revisión de ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares tras los estudios de campo previos a su ejecución.

Accesos a los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Definición de medidas contra la erosión, recuperación ambiental y paisajística.

Programación de actuaciones de protección, corrección e integración ambiental.

Durante la ejecución:

Revisión de la instalación del jalonamiento de protección y de la señalización y protección de la vegetación destacada.

Vigilancia la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos fuera de las zonas de exclusión.

Control de los movimientos de tierra y maquinaria.

Vigilancia de la terminación de taludes.

Vigilancia relativa a la prevención de la erosión e inestabilidad del terreno.

Vigilancia de la ejecución estructuras.

Para el tratamiento de residuos, se propone el control del tratamiento de los residuos generados en obra de acuerdo con los procedimientos establecidos por la legislación vigente en materia de residuos y la comprobación de la funcionalidad de los puntos limpios en obra.

Por último, se verificará que, a la finalización de las obras, se desmantelan todas las instalaciones auxiliares y se procede a la limpieza de las áreas afectadas.

E.2 Hidrología e Hidrogeología. Vigilancia relativa a la protección del sistema hidrológico:

Control de calidad de las aguas superficiales y subterráneas (durante la ejecución de obras y explotación).

Seguimiento de las obras de drenaje transversal para verificar la minimización del efecto barrera sobre la escorrentía y del riesgo de inundación.

Determinar las posibles variaciones durante la construcción de la infraestructura en la calidad de las aguas de los cauces.

Correcta ejecución de las balsas provisionales de decantación a instalar en las áreas auxiliares y en el entorno de las estructuras.

Seguimiento mediante análisis de la calidad de las aguas contenidas en las balsas provisionales de decantación.

Correcta ejecución de las barreras de sedimentos en el entorno de los cauces atravesados.

Comprobar que se ha obtenido autorización de vertido por parte del organismo de cuenca, para las aguas procedentes de decantación.

Inspección visual del parque de maquinaria a fin de controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

Seguimiento del estado y funcionalidad de las obras de drenaje (en fase de explotación).

E.3 Atmósfera y cambio climático. En cuanto a la calidad del aire, durante la fase de construcción el PVA del estudio ha definido los siguientes seguimientos:

Control de la presencia de polvo en el aire.

Control de la presencia de polvo en la vegetación.

Verificar que los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportan tapados en los camiones de transporte.

Para el ruido, en fase de construcción, se va a verificar el correcto estado de la maquinaria de las obras en lo referente al ruido emitido, el control de los niveles acústicos de las obras.

Por otro lado, en relación con el ruido, en la fase de explotación, se va a realizar el control del nivel sonoro del tránsito de trenes, y se va a revisar el cumplimiento de objetivos marcados en la ley y la eficacia de las medidas propuestas.

E.4 Vegetación y flora. En el PVA, para la fase de construcción, se han definido seguimientos para la protección y la restauración de la vegetación. Concretamente se pretende controlar la protección de la vegetación en las zonas sensibles, control de la preparación de la superficie del terreno para las plantaciones y siembras, control de la ejecución de las plantaciones, control de la hidrosiembra, establecimiento de un sistema de control que minimice el riesgo de incendios y asegure su extinción inmediata en caso de producirse.

Durante la fase de explotación se realizará el control de la restauración de las zonas restringidas utilizadas para localizar elementos auxiliares temporales de las obras, control o seguimiento de las plantaciones en taludes e instalaciones de obra, seguimiento de las siembras y de sus resultados en términos de estabilización superficial de los taludes e instalaciones de obra y seguimiento de la estabilidad superficial de los taludes proporcionada por las siembras en plataforma, viales, vertederos e instalaciones de obra.

Además de lo anterior se vigilarán las medidas de control sobre la afección a la flora y fauna protegidas y de interés y la aparición de especies de vegetación invasora.

E.5 Fauna y biodiversidad. En el proyecto constructivo se procurará la continuidad de pasos de fauna con las infraestructuras próximas.

En el estudio de impacto ambiental se definen los siguientes seguimientos para la fase de construcción: revisión del cerramiento e inspección de la localización de dispositivos de escape para la fauna a lo largo del trazado de la infraestructura.

Se verificará la ejecución de las estructuras aptas para el paso de fauna, así como de su acondicionamiento (pasos de fauna, revegetaciones, etc.) y estado de conservación y mantenimiento para garantizar la permeabilidad territorial.

Durante la fase de explotación se realizará el control de los atropellos y choques contra la catenaria, revisión del cerramiento y control del funcionamiento de los dispositivos de escape para la fauna. Esta información, detallada en informes anuales (mínimo los tres primeros años), se remitirá al órgano autonómico competente.

El grado de eficacia de los pasos de fauna, dispositivos de escape y del cerramiento previstos en el proyecto se analizará de acuerdo con las 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). Los informes de los citados seguimientos serán anuales y se remitirán al órgano autonómico competente.

Seguimiento de quirópteros: además de tomar las medidas indicadas en el estudio de impacto ambiental e informes presentados se llevará a cabo un seguimiento de este grupo.

E.6 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. No se realizará ninguna actuación en espacios naturales protegidos, y por tanto, el PVA del estudio no prevé ningún seguimiento al respecto.

E.7 Población y salud. Respecto a las vibraciones causadas durante la fase de obras, el PVA indica que se realizará control de la instalación de las protecciones frente a las vibraciones (manta elástica). Por otro lado, durante la explotación se controlará el nivel de vibraciones del tránsito de trenes.

E.8 Bienes materiales, patrimonio cultural. En el PVA del estudio se ha definido la realización de un control o seguimiento del patrimonio histórico arqueológico. Concretamente

se llevará a cabo para las actuaciones de excavación, limpieza y documentación de la cavidad Matola y para el movimiento de tierras.

E.9 Urbanismo e infraestructuras. En el PVA se ha establecido que durante la fase de construcción se realizará la comprobación de la protección de los servicios existentes afectados por las obras. Además, en relación con el seguimiento de la permeabilidad, se verificará que durante la fase de construcción y al finalizarse las obras, se mantiene la continuidad de todos los caminos y vías pecuarias cruzados y que en caso de cortarse alguno, existan desvíos provisionales o definitivos señalizados.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Asimismo, la declaración de impacto ambiental no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Red Arterial Ferroviaria de Elche. Variante de conexión de la nueva estación de Alta Velocidad con el centro urbano», Alternativa 1, en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Dirección General del Agua del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 7 de julio de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO

