

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**2977** *Resolución de 7 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Acceso UIC al aeropuerto de Barajas.*

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

El proyecto Acceso UIC al Aeropuerto de Barajas se encuentra encuadrado en el apartado k del grupo 9 del referido anexo II.

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

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

El objeto del proyecto consiste en realizar las obras necesarias para permitir el acceso a trenes de alta velocidad (en ancho internacional o UIC) a la terminal T4 del aeropuerto de Barajas.

El proyecto se desarrolla en el término municipal de Madrid (distritos de Chamartín, Fuencarral-El Pardo, Hortaleza y Barajas), entre la cabecera norte de la estación de Chamartín y la estación de Cercanías de la terminal T4 del aeropuerto de Barajas. Según señala el promotor se trata de una ampliación/mejora del proyecto ya ejecutado «Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas» (cuya declaración de impacto ambiental fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 87, de 12 de abril de 2006). A continuación se exponen las actuaciones proyectadas por tramos:

Tramo A: Desde la cabecera norte de Chamartín hasta el puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Hortaleza. Se propone:

Ampliación de plataforma ferroviaria: actualmente ya se ha ampliado la plataforma a lo largo de 1.745,59 m de un total de 2.328,87, por lo que se realizará la ampliación a lo largo de los 583,28 m restantes. Compactación y refinado de la capa de forma y de subbalasto en los tramos ya ejecutados (1.745,59 m) y ejecución de los trabajos de drenaje longitudinal y transversal necesarios.

Montaje de vía de ancho UIC, desde la conexión con la vía derecha de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Valladolid hasta el PAET de Hortaleza (2.328,87 m), y montaje de vía de apartado de ancho UIC entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 0+698 y 1+000.

Colocación de desvío en conexión de Chamartín con la vía derecha de la LAV existente Madrid-Valladolid.

Ejecución de elementos estructurales (demolición y/o creación de muros de contención y ampliación de pasos inferiores).

Instalaciones de electrificación de 25 kV en corriente alterna e instalación de sistemas de seguridad y comunicaciones.

Edificios para las instalaciones proyectadas.

Tramo B: desde el PAET de Hortaleza hasta la estación aeropuerto T4:

Adaptación de las instalaciones de electrificación existentes de 3 kV, en corriente continua, a 25 kV, en corriente alterna, construcción de un centro de autotransformación para 25 kV, e instalación de señalización y sistemas de comunicaciones.

Ampliación del túnel en fondo de saco (305,5 m) en la cabecera norte de la Estación Aeropuerto T4 (los primeros 18 m entre pantallas y los restantes en mina por el método belga) y ampliación de las vías I y II de dicha estación en placa y ancho mixto a lo largo del citado túnel.

Instalación de un pozo de ventilación y bombeo al final de la ampliación del túnel.

Colocación del cambiador de mano CM4 y del escape E13.

Se utilizarán los caminos de acceso, instalaciones auxiliares y zonas de acopio ya ejecutadas durante la construcción del proyecto Cercanías de Madrid, acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas y se repondrán los servicios afectados.

El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 27 de diciembre de 2011 se recibe en la actual Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la documentación ambiental del proyecto, solicitándose al promotor la subsanación de la misma el 20 de enero de 2012. Dicha solicitud fue reiterada con fecha 9 de mayo de 2012, recibándose la respuesta del promotor el 21 de junio de 2012.

Con fecha 17 de julio de 2012, la citada Dirección General consulta a los siguientes organismos y entidades, con objeto de determinar la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Madrid. . . . .	-
Dirección General del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid . . . . .	X
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid . . . . .	X
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid . . . . .	-
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Vicepresidencia, Consejería de Cultura y Deporte y Portavocía del Gobierno de la Comunidad de Madrid . . . . .	-
Ayuntamiento de Madrid. . . . .	X
Ecologistas en Acción-Comunidad de Madrid . . . . .	-
Greenpeace . . . . .	-
SEO/BirdLife. . . . .	-
WWF/ADENA . . . . .	-

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

La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente destaca que las actuaciones no son coincidentes con espacios de la Red Natura 2000. Además, informa que no existen espacios de la misma que puedan ser afectados indirectamente ni hábitats de interés comunitario en el entorno. Por ello, considera que no existen afecciones potenciales sobre la conservación de la biodiversidad. Además, considera adecuadas las medidas correctoras propuestas para minimizar el impacto acústico y que no es apreciable el impacto sobre la circulación de las aguas subterráneas.

Concluye que no se producirán repercusiones significativas sobre el medio natural, siempre y cuando las tierras y materiales que se requieran procedan de explotaciones mineras con plan de restauración del medio natural autorizado y los excedentes sean utilizados en la obra o empleados en la restauración ambiental de zonas degradadas. Cumpliendo siempre 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 Confederación Hidrográfica del Tajo establece medidas relativas al drenaje y las captaciones de las aguas, la conservación del dominio público hidráulico y los vertidos (diseñar las obras de fábrica garantizando el paso de avenidas extraordinarias, respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua, no afectar a los niveles freáticos ni a la zona de recarga de acuíferos, realizar las labores de mantenimiento de la maquinaria en zonas adecuadas, restaurar cauces afectados, etc.). Asimismo, establece una serie de indicaciones en relación con el cumplimiento del Reglamento del Dominio Público Hidráulico y del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

La Dirección General del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid destaca que el proyecto no afecta a ningún espacio protegido autonómico o monte en régimen especial. Considera viable la ejecución de las actuaciones, con la alternativa señalada en el proyecto y el cumplimiento de las medidas preventivas que en él se diseñan.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid señala que el proyecto se desarrolla fundamentalmente en un entorno urbano y periurbano, sin existencia de espacios naturales protegidos y en una zona ya afectada por la presencia de vías ferroviarias. La actuación se desarrolla en su mayor parte dentro de las márgenes inmediatamente adyacentes a la infraestructura ya existente, dentro del dominio público ferroviario por lo que las posibles afecciones (ruido, generación de residuos, alteración del flujo de las aguas subterráneas, etc.) quedan minimizadas.

No obstante, considera necesario cumplir las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental del proyecto Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al Aeropuerto de Barajas y establece las siguientes medidas:

Cumplimiento de la normativa aplicable en ruido (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre), patrimonio (Ley 10/1998, de 9 de julio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid) y vegetación (Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid).

Gestión de los residuos conforme a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados; Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid; Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y Orden 2726/2009, de 16 julio, que regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.

Respecto al centro de autotransformación, cumplir lo señalado en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Además, la superficie donde se localicen los transformadores (estanca e impermeable) será revisada periódicamente y, en caso de existir edificaciones en un radio de 50 m, se efectuarán mediciones de los niveles electromagnéticos.

Aplicación de medidas de recuperación e integración paisajísticas.

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid informa que la actuación no produce afecciones directas a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid e informa que cuando se elabore el proyecto de construcción, si se prevén afecciones a dichas carreteras, se deberá requerir informe a esta Dirección General.

El Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Dirección General de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos del Ayuntamiento de Madrid considera que el aumento de tráfico ferroviario derivado de las actuaciones proyectadas podría suponer una mayor afección acústica a la población existente en las zonas residenciales cercanas (APR 16.03 Almacenes Manteras, UZI 0.09 de San Chinarro, APE 16.07 Las Cárcavas y el APR 16.05 Ampliación Cárcavas Oeste). En cuanto al estudio acústico, destaca que, según informe del Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid de fecha 27 de septiembre de 2012, no es posible realizar una valoración adecuada de los niveles sonoros ambientales producidos con las actuaciones proyectadas, ya que existen confusiones en la documentación aportada por el promotor, por lo que solicita se analice de nuevo. Asimismo, según dicho informe, se insta a no realizar trabajos en horario nocturno y limitar el horario de funcionamiento de la maquinaria para corte, perforación, pulido o sustitución de los contenedores a los periodos diurnos menos sensibles, respetando los horarios establecidos por la normativa. Por último, el citado Servicio de Evaluación Ambiental considera que podría afectarse a los yacimientos paleontológicos Barajas 15, Barajas 16 y Barajas 24, ubicados muy próximos al final del trazado.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 21 de noviembre de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, le sugirió al promotor que, con objeto de minimizar los posibles impactos ambientales detectados, tuviese en cuenta y asumiese en el proyecto las medidas complementarias y adicionales propuestas por los organismos anteriormente citados, en particular, las referidas al impacto acústico y al patrimonio cultural.

Con fecha 1 de marzo de 2013, se recibe en esta Dirección General documentación procedente del promotor en respuesta a la solicitud planteada.

La mencionada documentación subsanaba algunas de las carencias señaladas; si bien, con fecha de 29 de abril de 2013 se solicitó una nueva consulta al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), acerca de la corrección del estudio acústico presentado por la Dirección General de Ferrocarriles. Con fecha de 1 de agosto de 2013, se recibe informe procedente del CEDEX en el que se concluye que los estudios de ruido aportados no son adecuados para evaluar el impacto ambiental sobre el medioambiente sonoro del proyecto presentado, recomendando, por lo tanto, que se subsanen las deficiencias.

Estas consideraciones se transmiten a la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha de 19 de septiembre de 2013. Finalmente, el promotor remite documentación complementaria al estudio de ruido completando las carencias expuestas por el CEDEX, el cual, tal y como indica el informe recibido con fecha de 8 de octubre de 2013, verifica que la metodología y exposición de resultados presentados son adecuados. No obstante, se informa que, aunque se han detectado errores en los resultados de los valores de los niveles de ruido en la documentación revisada, se considera que no comprometen las conclusiones del estudio acústico en relación con la superación de los límites legales establecidos por causa de la circulación futura de los trenes, ni en relación con las medidas correctoras a adoptar por causa del ruido de trenes.

Por tanto, responde a las cuestiones planteadas y tiene en cuenta las medidas complementarias y adicionales propuestas, que pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

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

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

**Características del proyecto:** Con el proyecto se pretenden ejecutar las obras necesarias para que los trenes de ancho UIC puedan acceder desde la estación de Chamartín a la terminal T4 de Barajas. Las actuaciones se localizan en el mismo ámbito que las obras realizadas para la conexión de Cercanías entre Chamartín y la mencionada terminal. Se propone la ampliación de la plataforma ferroviaria en 583,28 m entre Chamartín y el PAET de Hortaleza, la compactación y refino de la capa de forma y subbalasto de los tramos ejecutados, así como la ejecución de una vía de ancho UIC de 2.328,87 m de longitud, de desvíos, instalaciones eléctricas y de drenajes. Además, se proponen una serie de actuaciones complementarias. En el tramo entre el PAET de Hortaleza y la estación Aeropuerto T4 se propone ampliar el fondo de saco en 350,5 m, ampliar las vías I y II de la estación a lo largo del túnel, y adaptar las instalaciones eléctricas existentes.

Los residuos generados, procedentes principalmente de las demoliciones y excavaciones proyectadas, serán almacenados y gestionados conforme indica la legislación vigente. El volumen de tierras a vertedero es de 64.614 m<sup>3</sup>, y dado que el proyecto de Cercanías presentaba un volumen de tierras excedentarias de aproximadamente 1.172.000 m<sup>3</sup>, el promotor destaca que las modificaciones previstas no implican un incremento significativo de la generación de residuos. Además, el promotor informa que se cumplirá con lo establecido 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 y en los planes de gestión de dichos residuos establecidos a nivel regional y autonómico. La ejecución del proyecto no supone un incremento de la contaminación ni del riesgo de accidentes.

**Ubicación del proyecto:** La zona de actuación se sitúa entre los distritos de Chamartín, Fuencarral-El Pardo, Hortaleza y Barajas (municipio y Comunidad Autónoma de Madrid). En concreto, se localizan en el mismo ámbito de actuación que las desarrolladas para la conexión de Cercanías entre Chamartín y la terminal T4 del aeropuerto de Barajas.

La zona presenta un carácter urbano por la transformación que sufrieron las zonas periurbanas debido al desarrollo de la actividad agrícola. Además, las actuaciones se localizan en suelo perteneciente al Dominio Ferroviario y tras las obras se procederá a la restauración ambiental y paisajística de los terrenos afectados (instalaciones auxiliares, acopios, etc.), por lo que las actuaciones no suponen un cambio en el uso del suelo.

El área de actuación no se sitúa sobre ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000. Los espacios más próximos son el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES3110001 Cuencas de los ríos Jarama y Henares (a unos 3 km al este de la zona de actuación) y el LIC ES3110004 Cuenca del río Manzanares (coincidente con el Parque Regional y Reserva de la Biosfera de la Cuenca alta del Manzanares), a unos 3,5 km al noroeste. Asimismo, a más de 5 km al oeste se ubica la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000011 Monte de El Pardo. Por último, destaca que en el entorno no hay hábitat de interés comunitario catalogados según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, tal y como señala la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

**Características del potencial impacto:** Las afecciones más relevantes se producirán debido, principalmente, a los desbroces, excavaciones y rellenos generados por la

creación de terraplenes y desmontes. Esto supondrá la posible afección a la circulación de las aguas superficiales y subterráneas, pérdida de suelo fértil, generación de residuos, afección a servicios existentes y el riesgo de afección al patrimonio arqueológico y paleontológico no catalogado. Asimismo, durante las obras se podrán producir vertidos accidentales y afecciones derivadas de las labores de mantenimiento y del tránsito de la maquinaria, pudiendo generar polvo, partículas, vibraciones y ruidos.

Para paliar la afección acústica durante la fase de obras, se realizará un mantenimiento adecuado de la maquinaria, se dispondrán silenciadores homologados en la maquinaria, los acopios y parques de maquinaria se ubicarán alejados de zonas sensibles, etc.

Tras realizar un estudio de ruido incluyendo las consideraciones expuestas por el CEDEX, el promotor considera que, en fase de explotación, el aumento de la presión sonora no será significativo respecto a la situación preoperacional, y en todo caso, el ruido generado por los trenes que circulen por la vía de ancho UIC, no superará los objetivos de calidad establecidos en la legislación vigente.

En este sentido, en la última información complementaria aportada por el promotor a petición del órgano ambiental, se ha realizado un análisis de ruido en situación preoperacional y postoperacional (utilizando el programa CADNA - A, versión 4.0, reconocido internacionalmente para el cálculo de ruido en ferrocarriles), que corrobora lo anteriormente expuesto. Así, en la mencionada documentación, el promotor extrae las siguientes conclusiones:

Los objetivos de calidad acústica a cumplir son los que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La aplicación de los objetivos de calidad está definida por las áreas acústicas recogidas en el mapa acústico del Ayuntamiento de Madrid.

Las características de este proyecto hacen que deba considerarse como infraestructura existente tras el análisis de las disposiciones adicionales del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

La situación acústica en el escenario actual, presenta niveles durante el periodo nocturno (el más desfavorable) que superan los objetivos de calidad acústica en algunas zonas muy próximas a carreteras y calles, o en las propias vías. Esta superación es atribuible a los niveles sonoros generados por el tráfico viario.

Las pantallas existentes en el trazado ferroviario impiden la propagación del ruido, de forma que en las principales zonas residenciales cercanas al trazado del ferrocarril no se superen los objetivos de calidad acústica.

En el escenario futuro y de forma análoga a los resultados obtenidos para el escenario actual, la superación de los objetivos de calidad acústica se produce en zonas cercanas a los ejes viarios. Conforme a la zonificación acústica, el ferrocarril no produce ningún tipo de superación de los objetivos de calidad acústica para los distintos tipos de áreas acústicas recogidas en la zona de estudio.

Concluyen que no es necesaria la construcción de pantallas acústicas, ni ninguna medida correctora como resultado de la ejecución del proyecto, ya que la superación detectada procede de las fuentes viarias. Informan que una propuesta de medidas correctoras sobre las vías ferroviarias objeto de estudio no supondría alcanzar los objetivos de calidad acústica, ya que la fuente que genera los niveles de inmisión por encima de los establecidos no es atribuible a las circulaciones ferroviarias.

En relación con la posible alteración del suelo, el promotor destaca que la vía de ancho UIC proyectada comparte plataforma con las de la línea de Cercanías, por lo que no se prevén desmontes o terraplenes considerables. No obstante, se adoptarán medidas de defensa contra la erosión en los taludes generados. Las ocupaciones exteriores a la plataforma ferroviaria se reducen a las instalaciones auxiliares y las zonas de acopio, las cuales se localizarán en zonas degradadas de erial y en donde se ubicaron las instalaciones auxiliares del proyecto de Cercanías. Se emplearán los caminos y carreteras existentes para el acceso a las obras y en caso de ser necesario abrir pistas de acceso,

éstas se localizarán en zonas admisibles o restringidas. En lo que respecta a los préstamos y vertederos, los materiales se obtendrán de explotaciones autorizadas (como la denominada La Curva), y el vertido de excedentes irá a instalaciones autorizadas, como el vertedero de inertes La Salmedina. Las tierras limpias se emplearán en la propia traza o se destinarán a la restauración de zonas degradadas, construcción, acondicionamiento o relleno. En cualquier caso, se procederá a la recogida, acopio y conservación del suelo con valor agrológico para su posterior reutilización en labores de restauración.

Con el fin de prevenir la posible contaminación del agua y el suelo, durante la ejecución de las obras no se verterán aceites, combustibles, etc., directamente al terreno o a los cursos de agua. El mantenimiento de vehículos y maquinaria se realizará en talleres acreditados, y las zonas de instalaciones auxiliares serán impermeabilizadas y dotadas de cunetas perimetrales. Además, el campamento dispondrá de un equipo de depuración portátil para las aguas fecales. Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones auxiliares y en el emboquille del túnel. No obstante, si se produjera algún vertido accidental se procedería a delimitar la zona de suelo afectada y a construir una barrera de contención. De este modo, el suelo contaminado, siempre que no pueda ser tratado «in situ», será gestionado como residuo peligroso. Si aparecieran suelos contaminados no previstos durante las obras, éstos serán 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, y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Finalmente, el promotor señala que si fuese preciso afectar provisionalmente a cauces, o al dominio público hidráulico, se solicitará autorización a la Confederación Hidrográfica del Tajo y que si hubiera que abrir caminos o vadear cursos de agua, se construirán pasos provisionales que serán demolidos tras las obras. Asimismo, destaca que según el estudio hidrogeológico realizado para el proyecto del acceso ferroviario de Cercanías al aeropuerto de Barajas, no se prevén afecciones al sistema acuífero, dado que en el subsuelo no se detecta nivel freático a cotas superficiales.

Respecto a la vegetación, según señala el promotor, no se espera afección a ejemplares arbóreos de interés ya que la mayor parte del trazado discurre sobre la plataforma existente. Tanto los tramos de nueva plataforma, como el túnel en fondo de saco de Barajas están proyectados sobre eriales y, al localizarse las instalaciones auxiliares en las utilizadas para el proyecto de Cercanías, no se esperan afecciones a ningún pie arbóreo ni arbustivo.

No se establecerá ningún jalonamiento temporal ya que se aprovechará el cerramiento previsto para el acceso ferroviario de Cercanías al aeropuerto de Barajas (antes de las obras se comprobarán dicho cerramiento). En las zonas de acopio se instalará un cerramiento que será retirado una vez finalizadas las obras. Asimismo, durante la redacción del proyecto de construcción se establecerán zonas de exclusión, en las que no se realizarán trabajos, que incluirán los elementos ambientales significativos existentes (espacios naturales protegidos, hábitat naturales de interés comunitario, vegetación singular, cursos de agua, acuíferos vulnerables, áreas de recarga, terrenos de alta permeabilidad, entorno de áreas habitadas, yacimientos arqueológicos, etc.). En relación con el arroyo de La Plata, se informa que durante la construcción del Cercanías fue encauzado y que en el ámbito de estos cauces, las actuaciones consisten en la electrificación de la vía ya existente (soterrada) e instalación de sistemas de señalización, por lo que el promotor asegura que no se verán afectados.

En relación con la fauna, dado el carácter urbano del ámbito de actuación, el promotor destaca que no existen hábitats naturales ni especies faunísticas protegidas o de especial interés conservativo. La fauna existente está adaptada a la convivencia con el hombre y sus actividades e infraestructuras, por lo que estima que no es probable generar impactos significativos sobre las especies animales presentes.

Con el fin de minimizar el impacto paisajístico, se realizará una recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas (taludes en desmote y terraplén de la nueva plataforma ferroviaria (con pendiente inferior a 1H:1V), instalaciones auxiliares, acopios, montera y emboquille del falso túnel). Para ello, se procederá a la limpieza y retirada de residuos y escombros, extendido de tierra vegetal y posterior realización de hidrosiembras y plantaciones.

El promotor señala que aunque la zona posee una elevada potencialidad arqueológica y paleontológica, la afección a nuevas zonas es muy escasa, ya que se aprovecha la plataforma ferroviaria del cercanías, y las ampliaciones previstas en la parte inicial del trazado son de escasa entidad, manteniéndose dentro del dominio ferroviario.

En relación a lo anterior, en la información complementaria aportada por el promotor a petición del órgano ambiental, se incluye el informe final sobre el control y seguimiento arqueopaleontológico del movimiento de tierras del proyecto inicial. La conclusión del mismo es que el seguimiento a pie de obra de las labores de movimientos de tierras por parte de un arqueólogo y de un paleontólogo prescrito en las resoluciones emitidas por la Dirección General de Patrimonio Histórico, ha tenido por objeto determinar la presencia de restos arqueopaleontológicos en el área de estudio, dado el rico potencial que alberga a zona y que, una vez finalizadas las labores del seguimiento arqueológico en los citados trabajos, se ha concluido que en los niveles estratigráficos de los terrenos afectados por el movimiento de tierras de las obras no albergan restos de carácter arqueológico o paleontológico.

De acuerdo con el informe emitido por la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, no se espera que las actuaciones proyectadas provoquen afecciones potenciales sobre la conservación de la biodiversidad. En el mismo sentido, se manifiestan la Dirección General del Medio Ambiente y la Dirección General de Evaluación Ambiental, ambas de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, al considerar viable la construcción del ramal de acceso UIC al aeropuerto de Barajas.

Además, las posibles afecciones ambientales serán mitigadas con el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contempladas en la documentación ambiental y las asumidas por el promotor según escrito de fecha 1 de marzo de 2013, entre las que se encuentran las señaladas por los organismos citados anteriormente y por la Confederación Hidrográfica del Tajo. Por lo tanto, el proyecto no supondrá una afección significativa sobre el entorno, por lo que el potencial impacto que ejercerá se considera compatible con el medio.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Acceso UIC al aeropuerto de Barajas, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 7 de marzo de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## ACCESO UIC AL AEROPUERTO DE BARAJAS

