

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 4687** *Resolución de 20 de abril de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Electrificación del tramo Bobadilla-Ronda (Málaga-Cádiz)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 2 de noviembre de 2018 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto de construcción de «Electrificación del tramo Bobadilla-Ronda (Málaga-Cádiz)», al considerarse una modificación de un proyecto de anexo I (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental) ya ejecutado que puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, al menos por afectar las actuaciones del proyecto a un espacio protegido de Red Natura 2000 («Lagunas de Campillos») que es atravesado por la línea ferroviaria actual objeto de electrificación.

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

El proyecto contempla la electrificación de la vía actual entre Bobadilla y Ronda en 25 kV con una catenaria tipo CA200 en una longitud de 73,6 km y nuevas instalaciones de señalización y telecomunicaciones y modificación de las existentes. La línea férrea Bobadilla-Algeciras, de vía única y sin electrificar, en la que se incluye el tramo Bobadilla-Ronda, fue inaugurada en 1892. La mejora de los tiempos de viaje y el acceso de trenes de mercancías al puerto de Algeciras, previstos en el marco del PEIT 2005-2020, son objetivos de este proyecto.

El promotor y órgano sustantivo es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 23 de noviembre de 2018 el órgano ambiental requiere al promotor la subsanación de documento ambiental por ausencia de consideración de elementos del proyecto y de su correspondiente análisis ambiental (subestación eléctrica de abastecimiento a la línea en Ronda, conexión con el punto de abastecimiento eléctrico de la LAV Córdoba-Málaga, tráfico tras la ejecución proyecto, vallado, estudio de ruido, aclaraciones referentes a horario y modo de ejecución de las obras, revegetación e integración paisajística, etc.). La documentación complementaria correspondiente se remite el 11 de diciembre de 2018. Tras su análisis, el órgano ambiental detecta que siguen pendientes de subsanación algunos aspectos requeridos, por lo que realiza un nuevo requerimiento con fecha 10 de enero de 2019. El 30 de enero de 2019 el promotor remite escrito disintiendo de lo requerido y el 5 de marzo de 2019 el órgano ambiental emite un nuevo escrito requiriendo la incorporación al documento ambiental de la subestación del Ronda como parte del proyecto y la descripción de la situación acústica preoperacional. Con fecha 19 de marzo se recibe un nuevo escrito del promotor indicando que no considera justificada la inclusión de la subestación prevista para alimentar la línea, por no considerarla relacionada con la catenaria sino con las líneas eléctricas de acometida a la misma, y tampoco considera justificada la resolución de la problemática acústica de la línea al realizar la electrificación cuando la ejecución de ésta no va a incidir en un aumento de tráfico que incluya un incremento del nivel acústico en la línea.

El 24 de mayo de 2019 ADIF remite un escrito indicando que la subestación de tracción de ADIF en Ronda se tramitará de forma integrada con la subestación de transporte de

Ronda promovida por Red Eléctrica de España S.A.U. (REE) y que se remitirá en breve el documento ambiental actualizado. El 4 de octubre de 2019 la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Energética solicita iniciar la evaluación ambiental simplificada del proyecto de REE «Nueva SE Ronda 400 kV y entrada/salida en Ronda 400 kV en línea Jordana-Tajo de la encantada 400 kV, para alimentación al eje ferroviario TAV-11 Antequera (Bobadilla)-Algeciras, en la provincia de Málaga», dicho proyecto incluye la subestación de ADIF y se encuentra actualmente en tramitación.

El 11 de junio de 2019 ADIF remite un nuevo documento ambiental que sustituye al inicialmente remitido.

El 18 de junio de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Ante la falta de respuesta a las consultas realizadas, el 6 de septiembre de 2019, el órgano ambiental requiere la contestación a las Secretarías Generales de Patrimonio Cultural y de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía, como órganos jerárquicamente superiores de la D.G. de Patrimonio Histórico y Documental; y de la D.G. de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos; D.G. de Calidad Ambiental y Cambio Climático; D.G. de Planificación y Recursos Hídricos y D.G. de Infraestructuras del Agua, respectivamente.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AYUNTAMIENTO DE ALMARGEN (MÁLAGA).	Sí
AYUNTAMIENTO DE ANTEQUERA (MÁLAGA).	Sí
AYUNTAMIENTO DE CAMPILLOS (MÁLAGA).	
AYUNTAMIENTO DE CAÑETE LA REAL (MÁLAGA).	
AYUNTAMIENTO DE RONDA (MÁLAGA).	
AYUNTAMIENTO DE SETENIL DE LAS BODEGAS (MÁLAGA).	
AYUNTAMIENTO DE TEBA (MÁLAGA).	
D.G. PATRIMONIO HISTÓRICO Y DOCUMENTAL. CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	Sí
D.G. DE INFRAESTRUCTURAS DEL AGUA CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA.	
D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL. S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL. MITECO.	Sí
D.G. DE CALIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. J. ANDALUCÍA.	
D.G. DE MEDIO NATURAL, BIODIVERSIDAD Y ESPACIOS PROTEGIDOS. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. J. ANDALUCÍA.	Sí
D.G. DE INFRAESTRUCTURAS CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	
D.G. DE INNOVACIÓN CULTURAL Y MUSEOS. CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	
D.G. DE PLANIFICACIÓN Y RECURSOS HÍDRICOS. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	
DELEGACIÓN TERRITORIAL EN CÁDIZ. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA.	
DELEGACIÓN TERRITORIAL EN MÁLAGA. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA.	Sí
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO ANDALUCÍA ORIENTAL. D.G. DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO.	
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE MÁLAGA.	
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN - SÍLVEMA MÁLAGA.	Sí
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE ANDALUCÍA.	Sí
GREENPEACE ESPAÑA.	
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MITECO.	Sí
RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA.	Sí
RENFE.	
S.G. INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS. CONSEJERÍA DE HACIENDA, INDUSTRIA Y ENERGÍA. JUNTA DE ANDALUCÍA.	
SECRETARÍA GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y CONSUMO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	Sí
SEO/BIRDLIFE.	
WWF/ADENA.	

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

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) indica que no tiene nada que aportar a dicha evaluación. Señala que el documento ambiental es ajeno a cualquier consideración relativa al cambio climático, más allá de la reducción de emisiones que el transporte ferroviario actual de la línea (combustibles fósiles) seguiría generando si no se hace la electrificación.

La S.G. de Biodiversidad y Medio Natural (MITECO) indica que el proyecto afecta directamente (en 2.570 m de longitud de la línea férrea) al espacio de Red Natura 2000 (RN2000) Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Lagunas de Campillos y que en las cercanías se encuentran otros espacios de RN2000 cuyos objetivos de conservación pueden verse potencialmente afectados por el proyecto: ZEC Río Guadalquivir y ZEC Corbones que actúan como corredores ecológicos en RN2000; y la ZEC/ZEPA Sierra de Grazalema y la ZEC/ZEPA Sierra de las Nieves que, además de su valor florístico, albergan importantes áreas para rapaces. Señala que, aunque se utilice la plataforma del ferrocarril para la ejecución del proyecto, podrían verse afectados los hábitats de interés comunitario (HIC) que cita si no se ponen las medidas preventivas adecuadas. Indica la flora protegida inventariada en la zona. Destaca la avifauna (rapaces, esteparias y acuáticas) y quirópteros protegidos presentes en el área, resaltando como potenciales afecciones principales por la presencia de la catenaria el riesgo de electrocución y colisión de aves y quirópteros, y el riesgo de atrapamiento en los postes de la misma, señalando también el incremento del riesgo de atropello de la fauna por los trenes debido al aumento de la velocidad de circulación. Señala que la vía del tren y la catenaria proyectada cruzan el ámbito de protección para especies necrófagas y en concreto para el alimoche (*Neophron percnopterus*), además de afectar a una de las áreas del ámbito de aplicación del plan de recuperación de aves esteparias, pasando cerca de nidos de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

Informa también que la actual línea de ferrocarril, y por tanto la catenaria proyectada, coinciden con tres Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA): Sierras de Ubrique y Grazalema; y Serranía de Ronda, Sierras Bermeja y Crestellina, de importancia para aves rupícolas y de presa; y Lagunas y entorno de Fuente de Piedra, Gosque, Campillos y Herrera, zona lagunar importante para la invernada y cría de especies acuáticas, con áreas circundantes de importancia para la grulla común (*Grus grus*) y aves esteparias.

Respecto a la afección a RN2000, recalca la necesidad de extremar las medidas preventivas y de contar con un estricto plan de vigilancia ambiental (PVA) para garantizar la integridad del espacio protegido afectado y de sus elementos y objetivos de conservación. Solicita la realización de diversas prospecciones (flora amenazada y vuelos regulares de avifauna con riesgo de choque con la catenaria) antes de las actuaciones al objeto de valorar e implementar las necesarias medidas preventivas y correctoras. Indica la necesidad de prohibir actividades ruidosas o molestas para la fauna durante el periodo de reproducción y cría (finales de marzo-finales de julio), así como de extender las medidas contempladas en el capítulo de RN2000 del documento ambiental a las áreas que encontrándose fuera de RN2000 tengan presencia de nidos o sean corredores de paso de especies protegidas. Propone la realización de un estudio de atropellos de fauna causados por el ferrocarril para detectar puntos negros y adoptar las medidas correctoras necesarias.

La D.G. de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía indica que las actuaciones previstas están incluidas en el anexo I de la Ley 7/2007, de 29 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y sometidas a autorización ambiental integrada, por lo que deberá solicitar autorización ambiental unificada en la Delegación Territorial de Málaga. Remite el informe de la D.G. de Biodiversidad, Medio Natural y Espacios Protegidos e informa de que se está elaborando el informe de su Delegación Territorial en Málaga y se remitirá en breve.

La Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía informa que, dado que el emplazamiento del tramo de la actual línea de ferrocarril se localiza dentro de la ZEC y Reserva Natural Lagunas de Campillos, la única forma de evitar el impacto es ejecutando el proyecto de variante de ferrocarril entre Bobadilla y Ronda, que discurra fuera de la ZEC/ZEPA Lagunas de Campillos, y desmontar la actual línea de ferrocarril que discurre por la citada ZEC/ZEPA. En caso contrario el impacto no puede ser evitado y se tienen que evaluar en el estudio de impacto ambiental las medidas correctoras.

Señala que la zona de intersección de la línea de ferrocarril y la ZEC/ZEPA discurre al norte de la laguna de Capacete, que en años húmedos inunda esa zona de intersección, y que un poco más al oeste la línea férrea discurre en las proximidades de la laguna Redonda y cruza la zona húmeda denominada Prados o Llanos de Meó, extensa zona endorreica que permanece encharcada amplios periodos de tiempo en los años con precipitación superior a la media y alberga importantes poblaciones de aves acuáticas amenazadas incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, alguna en situación crítica. Indica que la información recabada en el documento ambiental respecto a la avifauna es muy deficiente y debe completarse. Destaca la gran importancia de las lagunas por su avifauna y dentro del Plan de Recuperación y Conservación de Aves de Humedales, así como la importante presencia reproductora de aves coloniales y esteparias en la zona periférica de protección de la Reserva Natural. Señala que el estudio de impacto ambiental, respecto al medio hídrico, debe tener en consideración que la línea férrea en la zona de Prados de Meó en periodos con precipitaciones excepcionales (p.e. octubre de 2018) queda afectada. Considera insuficientes las medidas salvapájaros contempladas en el documento ambiental e indica que el estudio de impacto ambiental debe considerar el escenario de máxima inundación y, en consecuencia, el desplazamiento de aves dentro del humedal de los Prados, laguna de Capacete o entre las lagunas de la ZEC/ZEPA.

El Servicio de Coordinación y Gestión RENPA (Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía) de la D.G. de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía señala que el proyecto atraviesa el espacio RN2000 antes citado y que el mismo está declarado Reserva Natural e incluido en la Lista Ramsar como Humedal de Importancia Internacional como hábitat de aves acuáticas. Está integrado por un conjunto

de 6 lagunas: Dulce, Salada, Camuñas, Capacete, Cerero y Redonda, estando esta última incluida en el plan de ordenación del espacio protegido en su zona periférica de protección. Señala las prioridades de conservación de su plan de gestión: hábitats de interés comunitario asociados a comunidades halófilas y a masas de agua y comunidades de aves acuáticas.

El citado Servicio, considerando que el proyecto prevé determinadas medidas preventivas y correctoras (horario y periodo de realización de las obras y del mantenimiento de la línea, medidas antielectrocución y anticollisión en el tendido y otras restricciones a acordar en coordinación con el órgano competente autonómico) y el PVA descrito en el documento ambiental y en particular en el capítulo específico de RN2000, informa que no son previsibles efectos apreciables sobre los objetivos de conservación de la ZEC/ZEPA Lagunas del Campillo. No obstante, indica que el promotor, además de comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas, realizará el seguimiento de la fauna durante la explotación estudiando su comportamiento, incluyendo un estudio de colisiones de aves y murciélagos, y comprometiéndose a implantar nuevas medidas correctoras en el caso de observarse algún tramo o poste con una tasa de mortalidad elevada.

Informa que, al objeto de precisar la posible afección a los HIC identificada por el promotor, el mencionado Servicio ha realizado un estudio en base a la cartografía disponible en la Red de Información Ambiental de Andalucía considerando una banda de 50 m a cada lado de los 73,6 km de trazado de la línea actual, franja que considera susceptible de afección, y que el resultado obtenido difiere de lo expuesto por el promotor. Por ello solicita que, previamente a las actuaciones, verifique la presencia de los HIC para planificar las medidas correctoras y de protección de suelos y vegetación contempladas en el documento ambiental, que se extremarán en la ZEC, incluyendo medidas de restauración de los HIC si finalmente alguno resultara afectado. El PVA incluirá el seguimiento de las citadas medidas en los informes al órgano ambiental. Por último, sin perjuicio de lo que establezca el órgano autonómico competente en biodiversidad, expone la información más relevante sobre especies de flora y fauna que, de acuerdo a la información aportada por el promotor en el documento ambiental, pueden encontrarse en la zona de estudio.

El Servicio de Salud Ambiental de la D.G. de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía indica que el documento sometido a consultas no contempla una identificación y evaluación correcta de los potenciales impactos sobre la salud de la actuación, a los que obliga la legislación vigente. Informa de la existencia de una guía metodológica para tal evaluación elaborada por la Consejería de Salud y Familias de la Junta de Andalucía, disponible en su web.

El Servicio de Protección del Patrimonio Histórico de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Turismo y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía informa de que en lo referente al patrimonio arqueológico se ha hecho un exhaustivo trabajo de campo utilizando las cartas arqueológicas existentes, así como el planeamiento urbanístico municipal. De los 66 yacimientos indicados en el documento ambiental cita los 9 más próximos a la vía.

El Ayuntamiento de Antequera informa que, analizada la documentación, no se prevé la existencia de impactos significativos que no vayan a ser evitados por las medidas propuestas por el promotor. Indica la necesidad de tener en cuenta el Plan General de Ordenación Urbana del municipio y de cumplir las ordenanzas municipales, recordando su obligado cumplimiento para cualquier obra pública o privada.

El Ayuntamiento de Almargen remite informe indicando que no informa por no tener constancia en el ayuntamiento del proyecto ni del documento ambiental. El documento ambiental está disponible en la web de MITECO pero no se ha recibido otro informe posterior del ayuntamiento.

La Federación Malagueña de Ecologistas en Acción y la Asociación Silvema de la Serranía de Ronda, con la consideración previa de que no se oponen a la electrificación de este tramo de ferrocarril, si no que estiman que ésta debe realizarse con las mejores técnicas y elementos materiales disponibles cumpliendo medidas avanzadas de seguridad y medioambientales por atravesar espacios singulares (lagunas y extensas zonas de monte mediterráneo y dehesas en buen estado de conservación) y núcleos urbanos, señalan el impacto de la electrificación en el casco urbano de Ronda, al discurrir el

trazado 2 km por zona residencial y educativa (2 institutos colindan con la línea férrea, la biblioteca municipal y otro instituto tienen su acceso junto a ella). Destacan la peligrosidad de la zona (especialmente del último tramo que discurre en trinchera unos cientos de metros y que consideran la parte más conflictiva y peligrosa del trazado para la población) y el impacto acústico, por lo que recuerdan se lleva solicitando el soterramiento de un tramo (unos 400 m) desde hace años. Desarrollan el tema de impacto acústico argumentando diferencias de tono y transmisión de ruido entre las locomotoras diésel y las eléctricas y el aumento del número y tamaño de los trenes. Expone que, dado que parece segura (por proximidad) la necesidad de implementar medidas de protección acústica considera prudente publicar los cálculos de impacto de ruido y alentar la consulta con las partes interesadas para evitar problemas como los originados ya con otros proyectos.

Indica también otras deficiencias y/o impactos no tratados del documento ambiental: desconocimiento de actuaciones en los pasos a nivel existentes (entre ellos, 2 dentro del núcleo urbano de Ronda); omisión de numerosas vías pecuarias y caminos públicos; afección y compensación del Acueducto de los Arcos; medidas frente al incremento del riesgo de electrificación y colisión para la avifauna; medidas para minimizar la afección al paisaje; evaluación de la acumulación con otros proyectos, etc.

Señala el doble fraccionamiento del proyecto sometido a información pública: la no evaluación de la subestación de Ronda con el proyecto, que no se justifica, y la división en dos del proyecto de electrificación Bobadilla-Algeciras al contemplarse solo hasta Ronda, estimando alegal esta división por dificultar la visión conjunta de la comarca natural y condicionar la viabilidad o no de un tramo la del otro. Indican su disconformidad con el trazado del corredor Mediterráneo de Algeciras a Centroeuropa (mercancías) del que entienden forma parte este proyecto, por tener que desarrollarse este trazado unido y paralelo al Lugar de Importancia Comunitaria Río Guadiaro en decenas de kilómetros y atravesar la serranía de Ronda, entre otros espacios protegidos y emblemáticos.

Red Eléctrica de España comunica que el proyecto puede afectar a dos futuras instalaciones de REE (L/E 400 kV Ronda-L/Jordana-Tajo de la Encantada, y Subestación de Ronda) y que en el diseño del proyecto se tenga en cuenta la normativa vigente relativa a cruces de líneas, servidumbres, etc.

La D.G de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía remite informe sobre la disponibilidad de recursos hídricos en el proyecto indicando que la obra no va a necesitar durante la fase de construcción de recursos hídricos susceptibles de ser tenidos en cuenta dada su escasa cuantía y que durante la fase de explotación de la línea no están detectados impactos que puedan afectar tanto a la hidrología como a la hidrogeología de la zona. Indica también que, aunque no se prevén ocupaciones en el entorno de los cursos fluviales, se considerarán los cauces naturales como criterio de exclusión tanto para la instalación de elementos estructurales como auxiliares y se tendrá en cuenta que las obras de cruce se dimensionarán para evacuar sin producir daños las avenidas de 500 años de periodo de retorno. Durante la vigilancia ambiental de la obra se obligará a eliminar cualquier elemento que pueda impedir el correcto funcionamiento hidrológico e hidráulico de las cuencas y cauces afectados, en el ámbito temporal de retorno anteriormente mencionado.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) *Características del proyecto*

Se proyecta la electrificación de la vía de ancho ibérico Bobadilla-Algeciras. El tramo tiene una longitud total de 73,6 km y cinco estaciones (Bobadilla, Campillos, Almargen/Cañete La Real, Setenil y Ronda).

El sistema de electrificación estará alimentado desde la LAV Córdoba-Málaga y desde una nueva subestación a ubicar en las inmediaciones de Ronda (hacia el p.k. 67 de la vía

actual), que el promotor no incluye en el proyecto y cuya tramitación ambiental se ha iniciado recientemente por REE junto con la línea de abastecimiento de 400 kV. El tipo de catenaria a instalar será del tipo CA200 (simple poligonal atirantada, formada por un sustentador apoyado y un hilo de contacto, sin péndola en Y y con flecha inicial de los hilos de contacto), diseñada eléctricamente para un sistema de electrificación de 2 x 25 kV de corriente alterna, y mecánicamente para una explotación en líneas existentes de Red Convencional, con trazado irregular y velocidades hasta los 200 km/h. Además de la electrificación, se contemplan la reposición de servicios afectados y el estudio de gálibos y telemando de seccionadores de catenaria. La altura general de los postes será de 8,55 metros, con un máximo de 12,45 metros en caso necesario. En la documentación complementaria al documento ambiental el promotor indica que la línea actual no está vallada y no está previsto vallarla con la electrificación. También indica que no se van a incrementar las circulaciones actuales de trenes de viajeros ni modificarse los tiempos de viaje, y que el incremento de tráfico (en un 50-70 % del actual) se producirá tras la instalación del tercer carril que todavía no está aprobada.

Las actuaciones proyectadas se desarrollarán dentro del dominio público ferroviario (DPF), las labores de instalación de la catenaria se ejecutarán desde la propia plataforma y las ocupaciones temporales se harán en las propias estaciones y a ambos lados de la vía, sin salir del DPF. No se abrirán caminos, ya que se utilizarán los existentes, y no se prevé necesidad de préstamos o zonas de relleno de material sobrante.

El proyecto incluye también nuevas instalaciones de señalización y telecomunicaciones y modificaciones sobre las existentes: sistemas de señalización; sistemas de protección del tren; sistema de control de tráfico centralizado; sistema de telecomunicaciones fijas (nuevos cables de fibra óptica); actuaciones sobre el mecanismo de funcionamiento de los pasos a nivel; sistemas de seguridad para los cruces a nivel entre andenes; suministro de energía (centros elevadores para la línea de 3.000 V en las cinco estaciones existentes, todos con su correspondiente acometida local, y centros reductores de la línea de 3.000 V trifásica en edificios técnicos de señalización); pasos a nivel y edificios técnicos, todos con sus correspondientes acometidas. Se contemplan siete edificios técnicos para las instalaciones de señalización y telecomunicaciones ubicados en las estaciones de Bobadilla (p.k. 0+185), Campillos (p.k. 13+525), Almargen/Cañete La Real (p.k. 30+120) y Setenil (p.k. 53+715), y en tres puestos intermedios, sitios en Teba (p.k. 21+000), Atalaya (p.k. 41+680) y Parchite (p.k. 60+220), y el levantamiento y desmontaje de instalaciones de campo y de cabina que queden fuera de servicio.

El promotor descarta la alternativa 0 de no electrificación por no permitir el acceso a vehículos eléctricos y no considerarlo un escenario técnicamente viable y sostenible en el tiempo.

b) *Ubicación del proyecto*

El proyecto se localiza en los términos municipales de Antequera, Campillos, Teba, Almargen, Cañete La Real y Ronda, pertenecientes a Málaga, y Setenil de las Bodegas, perteneciente a Cádiz.

La zona de estudio del proyecto se enmarca dentro del ámbito territorial del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas y concretamente dentro del sistema Serranía de Ronda. En el entorno directo del trazado se identifican las masas de agua superficial Cabecera del Guadiaro, La Venta y Complejo Lagunar de Campillos cuyo estado global es «peor que bueno», siendo los cursos de agua más relevantes los ríos La Venta, Almargen y Guadalquivir, así como las Lagunas de Campillos. El trazado discurre sobre las masas de agua subterráneas Llanos de Antequera-Vega de Archidona, Depresión de Ronda y Cañete Sur, siendo «malo» el estado de las dos primeras y «bueno» el de la tercera; y sobre los acuíferos Detrítico de Ronda, Calizo-Dolomítico de la serranía de Ronda y de la Cuenca Detrítica de Antequera.

La línea férrea existente atraviesa durante unos 2,5 km el espacio RN 2000 ZEC/ZEPA Lagunas de Campillos. En las proximidades se encuentran otros espacios: ZEC Río Guadalquivir (a 650 m) y ZEC Corbones (a 1.200 m) que cumplen la función de corredor

ecológico en RN2000; y las ZEC/ZEPA Sierra de Grazalema (a 3 km) y ZEC/ZEPA Sierra de las Nieves (a 6 km). El espacio natural Laguna de Campillos es también Reserva Natural y Humedal RAMSAR de importancia internacional. La línea de ferrocarril también atraviesa tres IBAs (Sierras de Ubrique y Grazalema; Serranía de Ronda, Sierras Bermeja y Crestellina; y Lagunas y entorno de Fuente de Piedra).

La vía férrea atraviesa el ámbito de protección para Aves Necrófagas y está dentro del ámbito de aplicación del Plan de Conservación de Aves Esteparias de Andalucía.

El tramo objeto de proyecto también atraviesa la Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves y su Entorno y la Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo.

De acuerdo con la información facilitada por el promotor en el documento ambiental, los HIC atravesados por la línea férrea son: 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*, 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion* y 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*. El apéndice específico de RN2000 identifica dentro de los límites de la ZEC lagunas del Campillo los HIC: 1310 Vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de zonas fangosas o arenosas, 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Jucentalia maritimi*), 1510* Estepas salinas mediterráneas (*Limonetalia*), 5330 Matorrales termomediterráneos y preestépicos (el único que el promotor ha descrito sobre la plataforma ferroviaria, pero en este caso fuera de los límites de la ZEC) y 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*). No obstante, el Servicio de Coordinación y Gestión RENPA de la Junta de Andalucía difiere de lo expuesto por el promotor y considera que podrían verse afectados, en la banda de 50 m a cada lado de la traza y dentro de la ZEC los HIC: 1310, 1410, 5330, 6220* (Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*) y 92A0 (Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*), los tres últimos presentes también fuera del espacio Natura 2000. Próximos a la zona de estudio el mencionado Servicio cita el HIC 3150 Lagos eutróficos naturales con vegetación *Magnopotamion o Hydrocharition* (a menos de 200 m) y el 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga (a menos de 300 m). Fuera del citado espacio protegido y dentro de la banda de los 50 m cita el 6420, el 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*, y el 5110 Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas (*Berberidion p.p.*), así como el 91B0 Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia* muy próximo a la banda de estudio. Tanto el HIC 1410 como el 1310 son prioridades de conservación para el plan de gestión del espacio protegido.

c) Características del potencial impacto

La actual línea ferroviaria atraviesa la ZEC/ZEPA, Reserva Natural y sitio Ramsar de importancia internacional como hábitats de aves acuáticas Lagunas de Campillos. Este espacio protegido está integrado por un conjunto de 6 lagunas: Dulce, Salada, Camuñas, Capacete, Cerero y Redonda. La línea férrea actual divide el espacio, quedando al sur de la línea la laguna de Capacete y los Prados de Meó. Estos constituyen una zona húmeda inundable durante largos periodos de tiempo que es utilizada como área de alimentación y reproducción de importantes efectivos de aves acuáticas y cuya existencia e importancia ha sido puesta de manifiesto por la Delegación Territorial de Málaga en su informe.

Las contestaciones, incluida la del órgano competente en biodiversidad, señalan la importancia del espacio protegido por sus poblaciones de aves acuáticas y éste destaca la gran importancia del incremento del impacto que supondrá para ellas la electrificación de la línea. A modo de referencia, el órgano competente autonómico indica que en las lagunas de Campillos se han identificado unas 89 especies de aves, entre las que se incluyen sedentarias, invernantes, estivales y otras de paso asociadas al medio terrestre o al medio acuático. Existe constancia de que utilizan este espacio especies amenazadas: porrón pardo *Aythya nyroca*, malvasía cabeciblanca *Oxyura leucocephala*, focha moruna *Fulica cristata* y garcilla cangrejera *Ardeola ralloides*) y catalogadas en situación crítica (cerceta pardilla *Marmaronetta angustirostris*), por lo que las lagunas tienen una gran importancia dentro del Plan de Recuperación y Conservación de Aves de Humedales. Destaca, como

datos de mayor relevancia, la constatación de reproducción de garcilla cangrejera en la laguna Dulce y de varias parejas de malvasía cabeciblanca en las lagunas Dulce, Salada, Capacete y Cerero. Las comunidades de aves acuáticas están incluidas en las prioridades de conservación del plan de gestión del espacio protegido.

El documento ambiental, tras el estudio realizado (que constata el tránsito habitual de avifauna entre las lagunas de Redonda y Capacete separadas por la vía férrea), considera el riesgo de electrocución y colisión muy alto (superior al 80 %) en el tramo del proyecto que atraviesa las Lagunas de Campillos, sin embargo califica el impacto de moderado, estableciendo medidas de minimización del impacto de instalación de espirales en el cable de retorno y el feeder negativo de la línea aérea de contacto para incrementar su visibilidad, además de medias antielectrocución en postes y catenaria. El documento ambiental, a pesar de lo anterior, concluye que no es previsible que el proyecto de electrificación vaya a ocasionar impactos a los hábitats o especies incluidos en los I y II de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni a los objetivos de conservación de la ZEC/ZEPA Lagunas de Campillos. El informe del Servicio de Coordinación y Gestión RENPA considera también que, con las medidas preventivas y correctoras y el PVA previstos en el documento ambiental y un estricto seguimiento, no son previsible efectos apreciables sobre los objetivos de conservación del espacio RN2000 (aunque indica que para la información referente a fauna y flora relevante susceptible de afección, debe tenerse en considerarse la opinión del órgano competente en biodiversidad).

No obstante, el informe del órgano autonómico competente en evaluación y biodiversidad pone de manifiesto graves lagunas respecto a la información recabada en el documento ambiental, calificándola de muy deficiente y señalando la necesidad de completarla. El citado órgano competente, a través de la Delegación Territorial en Málaga, al valorar el impacto ambiental del proyecto sobre el espacio RN2000 afectado, indica que la única forma de evitar el impacto es ejecutando el proyecto de variante de ferrocarril entre Bobadilla y Ronda, que discurra fuera de la ZEC/ZEPA Lagunas de Campillos, y desmontando la actual línea de ferrocarril que discurre por la citada ZEC/ZEPA. Indica también que, en caso contrario, el impacto no puede ser evitado y se tienen que evaluar en el estudio de impacto ambiental las medidas correctoras.

Por tanto, el estudio de impacto ambiental deberá estudiar y, en su caso, proponer las medidas necesarias que justifiquen la ausencia de un impacto significativo sobre la ZEC/ZEPA (que podría implicar la modificación del trazado actual) y, en cualquier caso, subsanar las deficiencias del inventario de fauna susceptible de afección y realizar los estudios de campo durante un ciclo anual completo para la detección de las especies relevantes y de sus corredores de vuelo, al objeto de evaluar correctamente la afección y estudiar y definir las medidas preventivas y correctoras, incluyendo medidas anticolidión, cuya eficacia esté comprobada en líneas electrificadas que discurren por humedales (el órgano autonómico competente considera insuficientes las medidas proyectadas e indica algunas de las medidas implementadas en las reformas de las líneas eléctricas ejecutadas en la ZEC/ZEPA que permiten la visualización nocturna). Para que la evaluación de la afección a RN2000 sea correcta, el estudio deberá considerar el escenario de máxima inundación y, consecuentemente, el desplazamiento de aves dentro del humedal de los Prados, laguna de Capacete o entre las lagunas de esta ZEC/ZEPA.

Además, deberá considerarse la presencia de aves coloniales y esteparias en la zona afectada por el proyecto, que es puesta de manifiesto por el órgano autonómico competente y por otros informes recibidos, destacando la importancia de especies como el sisón (*Terax tetrax*), en invernada y reproducción o como el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), reproductor; así como la proximidad de la infraestructura a nidos de aguilucho cenizo y dentro del ámbito del Plan de Recuperación de Aves Esteparias. Se ha destacado también la presencia de aves rapaces protegidas, incluidas en los catálogos estatal y autonómico (algunas en peligro de extinción) y que la vía del tren, y por tanto la catenaria proyectada, cruzan el ámbito de protección para especies necrófagas. Análogamente se ha destacado la presencia en la zona de especies de quirópteros protegidos (en peligro de extinción y vulnerables) a efectos del incremento del riesgo de electrocución y colisión.

En relación con los hábitats de interés comunitario afectados, el informe del Servicio de Coordinación y Gestión RENPA ha puesto de manifiesto disparidades tanto en la identificación de los HIC como en la afección, que deben solventarse en el estudio de impacto ambiental para lograr una adecuada evaluación y definir correctamente las medidas de protección durante la ejecución de las obras.

En relación con el medio hídrico el estudio debe tener en consideración que, en periodos con precipitaciones excepcionales, como ocurrió en octubre de 2018, las instalaciones de la línea férrea que discurre por el humedal de los Prados, donde se contempla instalar la electrificación, se vio afectada por las inundaciones. Se tendrá en cuenta la avenida de 500 años en el dimensionamiento de las obras de cruce. En las contestaciones recibidas se pone también de manifiesto la no consideración del cambio climático a efectos de la adaptación en el documento ambiental.

En los informes recibidos se ha puesto de manifiesto la problemática del impacto acústico y la peligrosidad de la línea férrea actual en el casco urbano de Ronda, con centros educativos próximos, impactos que no están contemplados en el documento ambiental y que deberán analizarse en el estudio de impacto ambiental para esclarecer la necesidad de implantar medidas de protección acústica y/o minimización de la peligrosidad. El documento ambiental carece de descripción de la situación acústica preoperacional basándose en que no se va a producir un incremento de ruido con la electrificación, porque se van a sustituir los trenes diésel por eléctricos menos ruidosos y se van a mantener las circulaciones actuales. Solo prevé realizar en etapas posteriores un estudio de ruido basado en mediciones acústicas *in situ* y modelización para caracterizar la situación preoperacional antes de que empiecen las obras de electrificación y, en una segunda etapa, repetir estas actuaciones para caracterizar la situación posoperacional una vez se haya puesto en servicio la electrificación de la línea ferroviaria, dentro del primer año de puesta en servicio y una vez se haya normalizado la circulación ferroviaria. Tras la comparación de ambas situaciones, si se detecta una superación de los niveles de ruido respecto a la situación preoperacional, propone ejecutar únicamente las medidas correctoras necesarias para corregir este incremento, no para cumplir los objetivos de calidad acústica. El estudio de impacto ambiental deberá incluir un estudio acústico conforme a la legislación vigente incluyendo la descripción de la situación acústica preoperacional y, caso de superarse los objetivos de calidad acústica, diseñar las medidas correctoras pertinentes antes de la aprobación del proyecto.

Los resultados de la evaluación de la subestación eléctrica de Ronda que suministrará la energía necesaria para el funcionamiento del proyecto deben ser incorporados a la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

El estudio de impacto ambiental deberá también dar respuesta a todas las cuestiones planteadas en las contestaciones recibidas (calendario y horario de obras, PGOU, zonas temporales de acopio aunque sean inferiores a 24 h, conectividad, patrimonio cultural, fragmentación del proyecto en tramos que condicionan su viabilidad, etc, etc.).

Fundamentos de Derecho

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

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto de Electrificación del tramo Bobadilla-Ronda (Málaga-Cádiz) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c.5 «Cualquier modificación de las características

de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, como es el caso en este supuesto, a la luz de los antecedentes de hecho.

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, la competencia atribuida, en el Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, artículo 7.1.c), para la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, corresponde a la actual Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Electrificación del tramo Bobadilla-Ronda (Málaga-Cádiz), ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

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

Madrid, 20 de abril de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ELECTRIFICACIÓN DEL TRAMO BOBADILLA-RONDA (MÁLAGA, CÁDIZ)

