

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

17031 *Resolución de 6 de octubre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto constructivo «Renovación Integral de Infraestructura y Vía. Tramo: Jabugo-96+430».*

Antecedentes de hecho

El proyecto se enmarca dentro del Plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía (PISTA, 2020) y se justifica por el deficiente estado actual de la línea que presenta un elevado número de precauciones provisionales, con limitaciones de velocidad entre 20 km/h y 60 km/h. Además, en época de lluvias, la plataforma ferroviaria está mal drenada y no presenta un funcionamiento correcto. Con dicha renovación integral de vía e infraestructura se conseguirían alcanzar velocidades mayores y se optimizarían los tiempos de viaje tanto para circulaciones de viajeros como de mercancías y se contribuiría a la mejora de las comunicaciones de las poblaciones afectadas.

– Fecha de solicitud.

Con fecha 18 de noviembre de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, escrito de la Subdirección de Medio Ambiente-ADIF-Alta velocidad en el que solicita la tramitación de un procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Proyecto constructivo de la Renovación Integral de Infraestructura y Vía. Tramo: Jabugo-96+430», como órgano sustantivo y promotor.

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

– Objeto, descripción y localización del proyecto.

El objeto del proyecto es la renovación integral del tramo de la línea de ferrocarril 512 Zafrá-Huelva (entre los PP.KK. 87+400 – 96+430) que discurre entre los TT.MM. de Jabugo y Almonaster la Real, en la provincia de Huelva.

El tramo ferroviario tiene una longitud de unos 9 kilómetros y discurre desde Jabugo-Galaroza hasta el P.K. 96+430 de la línea 512 Zafrá-Huelva, perteneciente al Eje 04 Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz.

Con el proyecto, se pretende la renovación integral de las infraestructuras (carril, traviesas y balasto), sustitución de desvíos y levantamiento de vías entre las estaciones de Jabugo/Galaroza y Almonaster-Cortegana, protección de taludes de desmontes y terraplenes y tratamiento de los tramos en trinchera a lo largo del tramo, así como mejora del drenaje de la plataforma ferroviaria y reparación del puente.

– Tramitación y consultas.

Con fecha 21 de diciembre de 2020, se realiza el trámite 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 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Delegación del Gobierno en Andalucía.	No
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Infraestructuras del Agua Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca Desarrollo Sostenible. Junta De Andalucía Sostenible.	No
Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía. Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	No
Delegación Territorial Desarrollo Sostenibles en Huelva, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Movilidad. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental. Servicio de Protección del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. (Delegación Territorial en Huelva). Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. S.G. de Interior y Espectáculos Públicos. Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior.	Sí
D.G. de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Familias. Junta de Andalucía.	Sí
Diputación Provincial de Huelva.	No
Ayuntamiento de Jabugo (Huelva).	No
Ayuntamiento de Almonaster la Real (Huelva).	Sí
SEO/BirdLife.	No
WWF España.	No
Ecologistas en Acción Andalucía.	No
GREENPEACE España.	No

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, el 5 de mayo de 2021, se solicita al promotor información adicional en relación a algunos aspectos relacionados con afectaciones a la Red Natura 2000, las obras de drenaje y la prevención de incendios forestales, la cual es remitida con fecha 18 de mayo de 2021, tras lo pasa a integrar la versión final del proyecto, sobre la que versa la decisión de evaluación.

Una vez analizada la documentación obrante en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información complementaria aportada por el promotor, 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:

El planteamiento en el diseño del trazado en planta se basa en el mantenimiento del trazado actual, con pequeñas modificaciones e intentar mejorar las velocidades del actual Cuadro de Velocidades Máximas de la línea Zafra-Huelva. Las actuaciones previstas en el proyecto incluyen:

- Renovación integral de la superestructura con la sustitución de aparatos de vía.
- Acondicionamiento de los pasos a nivel existentes, protección de taludes de desmontes y terraplenes.
- Correcciones de tramos en trinchera.
- Mejora del drenaje de la plataforma.
- Reparación de puente.
- Obra civil necesaria para albergar las instalaciones de seguridad y comunicaciones.
- Construcción de muros, reparaciones y limpieza de túneles.
- Desmontaje y reposición de los elementos de campo existentes.
- Instalación de zonas de acopio de materiales y maquinaria.
- Apertura de caminos de acceso.
- Otras obras complementarias.

Según indica el promotor, las únicas ocupaciones provisionales previstas fuera de los límites ferroviarios son de carácter temporal, correspondientes a nuevos caminos de obra que se tratará que vuelvan a su estado anterior una vez finalizado su uso. En este sentido, según consta en la documentación adicional enviada por el promotor, se ha eliminado del proyecto constructivo del nuevo camino 2 localizado en el P.K. 88+946 89+530 eje 15, por lo que la longitud de los caminos nuevos de obra asciende a 240,51 m y el acondicionamiento de caminos con una longitud calculada en 415,4 m.

El consumo de recursos más importante se produce durante la fase de construcción y va asociado a la ejecución de las principales unidades de obra de la misma, es decir, a los movimientos de tierras y explanaciones (desmontes, terraplenes, capa de forma y subbalasto), estructuras (túneles, pasos superiores e inferiores, emboquilles, etc.), drenaje (longitudinal y transversal) y superestructura (traviesas, balasto, carril). Durante la fase de explotación el consumo de recursos naturales se deberá principalmente a las actividades de mantenimiento de la vía.

El documento ambiental incluye la caracterización de los residuos, concluyendo que, en general, la mayor parte de los éstos tendrán carácter inerte (hormigón, tierras de excavación y balasto de vías férreas) y el resto, tras procesos de recogida selectiva y clasificación en obra, son susceptibles de ser reutilizados o bien destinados a las operaciones de valorización (reciclado) establecidas en el anejo II de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados cumpliendo así la jerarquía de residuos recogida en la mencionada Ley.

b) Ubicación del proyecto:

El tramo de la línea de ferrocarril discurre siguiendo el recorrido de la línea de ferrocarril 512 Zafra-Huelva existente entre los P.K. 87+400 y 96+430.

El trazado del ferrocarril en esta zona atraviesa dos cauces innominados tributarios de otro de mayor entidad denominado «Barranco de la Porrejona». Según el promotor, no están previstas actuaciones en los cauces naturales en este proyecto ni en las zonas de servidumbre.

El tramo de vía se ubica en su mayor parte sobre terrenos que tienen la consideración de forestales en los términos establecidos en la legislación en materia

forestal (Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y Ley 2/1992, de 15 junio, Forestal de Andalucía).

Las actuaciones ocupan un espacio protegido de la Red Natura 2000, concretamente, la ZEC-ZEPA ES0000051 «Sierra de Aracena y Picos de Aroche» en prácticamente todo el tramo (aproximadamente desde el P.K. 87 hasta el P.K. 95). Este espacio también está declarado Parque Natural, por la Ley 2/1989, de 18 de julio y se encuentra dentro de la Reserva de la Biosfera «Dehesas de Sierra Morena».

Respecto a los Hábitats Naturales de Interés Comunitario (HIC) se verán afectados el 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea* (*), 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.

En relación con la fauna amenazada, se ubican cinco especies de mamíferos: murciélago ratonero mediano (*Myotis blythii*), murciélago ribereño (*Myotis daubentonii*), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), murciélago grande de herradura (*Inolophus ferrumequinum*) y murciélago mediano de herradura (*Rhinolophus mehelyi*) catalogados como «vulnerables» y cuatro especies de aves: cigüeña negra (*ciconia nigra*) y el colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*) catalogadas como «vulnerables», el linco ibérico (*Lynx pardinus*) y el buitre negro (*Aegypius monachus*) y milano real (*Milvus milvus*) que además cuentan con un Plan de recuperación y conservación aprobado.

Respecto a las vías pecuarias, el tramo intercepta la denominada «Vereda de Cortegana al Castaño» aproximadamente a la altura del P.K. 90.

c) Características del potencial impacto:

Respecto a la ZEC-ZEPA ES0000051 «Sierra de Aracena y Picos de Aroche», habiendo tenido en cuenta los objetivos y prioridades de conservación sobre los que en la actualidad se orienta la gestión de este espacio y, puesto que prevé la ejecución de cunetas, caminos de acceso y el establecimiento de instalaciones de zonas auxiliares sobre HIC, se consideró que la configuración primera del proyecto podría generar un impacto apreciable sobre uno de los objetivos de su conservación.

A este respecto, según la información complementaria facilitada por el promotor, finalmente se ha considerado la eliminación del proyecto constructivo del nuevo camino 2, por lo que la superficie afectada del HIC 6220* será 536,02 m², y 947,71 m² del HIC 6310, pasando a ser el número de encinas (*Quercus ilex*) afectadas un total de 41.

En dicha información complementaria, atendiendo a lo requerido por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía, el promotor analiza las afecciones directas a la Red Natura 2000 por ocupación temporal y ocupación permanente de las actuaciones, así como el análisis de los impactos remanentes una vez aplicadas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, teniendo en cuenta la eliminación de citado camino. En este sentido, calcula la superficie máxima de afectación que debería superarse para que ésta se considerara apreciable, atendiendo a la superficie relativa alterada y le nivel de vulnerabilidad del HIC en la región biogeográfica. Según estos cálculos, se concluye la afección directa residual producida por el proyecto al HIC 6220* tiene carácter no apreciable. A esto se añade que toda la superficie de afectación permanente se encuentra dentro de dominio público ferroviario por lo que no se estaría perjudicando la integridad del espacio ZEC.

Además, el promotor indica que se llevarán a cabo medidas correctoras y compensatorias para paliar el impacto previsto. Entre ellas, se encuentran la restauración vegetal de todas las superficies que serán ocupadas temporalmente, el trasplante de las quercíneas afectadas a una zona del espacio protegido exenta de afección, compensando así la superficie del HIC 6310 perdida y la siembra de las especies vegetales constituyentes del HIC 6220*, en una zona del espacio protegido exenta de afección, creando una nueva superficie de este HIC equivalente al doble de la superficie afectada por el proyecto.

El proyecto de construcción tendrá, asimismo, en cuenta, las siguientes especificaciones de la normativa de regulación de usos y actividades del PORN y el PRUG del espacio:

– Las actuaciones proyectadas requerirán autorización de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

– Únicamente se podrán autorizar hormigonados de la base en tramos de fuerte inclinación en los que se manifiesten problemas de erosión y/o de seguridad vial. En cualquier caso, los hormigonados deberán ser empedrados o imitar el aspecto o tonalidad del firme natural.

– Salvo en ausencia de trazados alternativos, la apertura de nuevas pistas o caminos deberán guardar una distancia mínima de 250 metros de las áreas de nidificación de las aves incluidas en las categorías de «en peligro de extinción» o «vulnerable», según la normativa vigente, realizándose preferentemente por la vertiente opuesta de la divisoria de aguas.

Por su parte, la Dirección General de Calidad y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía no aprecia que el proyecto pueda suponer un impacto negativo significativo para especies de flora o fauna amenazadas o en régimen de protección especial, hábitats de interés comunitario prioritarios ni georrecurso, siempre y cuando se lleve a cabo un estudio pormenorizado de las afecciones a la vegetación de cara a su minimización. En este sentido, como se ha indicado, el promotor ha eliminado la apertura del denominado «camino 2», lo cual ha reducido significativamente la afección prevista inicialmente.

Por otro lado, atendiendo a la solicitud de información complementaria, el promotor se ha comprometido a que, si durante la ejecución de cualquiera de las actuaciones previstas se observase la presencia de ejemplares de especies de la flora y fauna amenazadas o en régimen de protección especial, o sus nidos, crías o huevos, en situación tal que pudieran verse afectadas por las actuaciones, deberán protegerse las mismas y su entorno (incluyendo la paralización de los trabajos en caso necesario) y se contactará inmediatamente con la Delegación Territorial de Huelva a fin de que puedan adoptarse las medidas que se estimen adecuadas según lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres

Respecto a la alteración del medio hídrico y edáfico, el trazado proyectado no presenta modificaciones significativas con respecto a la traza de la línea ferroviaria actual, por lo que estos cauces tienen permeabilidad a través de las obras de drenaje transversal existentes. A este respecto, la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos señala en su informe que este tipo de actuaciones habrán de ejecutarse según lo indicado en los artículos 34.4.e) del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Tinto, Odiel y Piedras aprobado por Real Decreto 1329/2012, de 14 de septiembre y el artículo 22 del citado Plan y en los artículos 7, 8 y 9 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico:

– Las obras de drenaje transversal de nueva ejecución deberán estar dimensionadas para salvar la superficie ocupada por el DPH, y tener capacidad suficiente para desaguar el caudal de la avenida de 500 años de periodo de retorno.

– Se deberán respetar los cauces naturales en toda su extensión, manteniendo tanto el trazado como el álveo original de los mismos

– Las franjas de 5 metros correspondientes a la zona de servidumbre deberán permanecer libres de obstáculos.

Respecto al riesgo de incendios forestales, de acuerdo a la documentación complementaria aportada y en aplicación de la normativa, el promotor se compromete a elaborar y presentar para su aprobación por parte de los Ayuntamientos de los territorios afectados, un Plan de Autoprotección de incendios forestales (artículos 42, 43 y 44 de la Ley 5/1999 de prevención y lucha contra los incendios forestales).

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 «Proyecto constructivo de la Renovación Integral de Infraestructura y Vía. Tramo: Jabugo-96+430» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

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.

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

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del «Proyecto constructivo de la Renovación Integral de Infraestructura y Vía. Tramo: Jabugo-96+430», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

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

De conformidad con el apartado 5, 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, 6 de octubre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Proyecto constructivo de la Renovación Integral de Infraestructura y Vía. Tramo: Jabugo-96+430

