

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

16457 *Resolución de 6 de julio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Actuaciones de ampliación y mejora de plataforma y electrificación en la línea convencional Murcia Mercancías-Águilas, tramo Pulpí-Águilas».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 29 de septiembre de 2022, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), escrito de la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF Alta Velocidad, de solicitud de inicio de tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Actuaciones de ampliación y mejora de plataforma y electrificación en la línea convencional Murcia Mercancías-Águilas, Tramo Pulpí-Águilas».

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

El objeto del proyecto es el cambio del ancho de vía ibérico (1,668 m) al ancho estándar (1,435 m) en el tramo ferroviario Pulpí-Águilas, de la línea 322 Murcia Mercancías-Águilas, así como su electrificación. Para ello, deberán llevarse a cabo una serie de trabajos de adecuación de la infraestructura existente con el fin de mejorar su interoperabilidad y seguridad, al enmarcarse dentro de las actuaciones del Corredor Mediterráneo.

El promotor y el órgano sustantivo es la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF Alta Velocidad.

Con fecha 27 de octubre de 2022, se solicita al promotor la subsanación del documento ambiental y, con fecha 16 de noviembre de 2022, se recibe el documento subsanado.

Con fecha 18 de noviembre de 2022, se 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.

Al no recibirse informe de determinados organismos, con fecha 3 de febrero de 2022, se remiten requerimientos a los órganos jerárquicamente superiores de dichas Administraciones.

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

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Águilas.	NO
Ayuntamiento de Cuevas del Almanzora.	NO
Ayuntamiento de Pulpí.	SÍ
Diputación Provincial de Almería.	NO
Delegación del Gobierno en Murcia.	NO
Subdelegación del Gobierno en Almería.	NO
Confederación Hidrográfica del Segura. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Espacios Naturales Protegidos. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí
Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Almería.	Sí
Dirección General de Patrimonio Histórico e Innovación y Promoción Cultural. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Consumo. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Producción Agrícola y Ganadera. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Ordenación Territorio, Urbanismo. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca, Medio Ambiente y Emergencias. Región de Murcia.	Sí
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca, Medio Ambiente y Emergencias. Región de Murcia.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Presidencia, Turismo, Cultura y Deportes. Región de Murcia.	Sí
Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias. Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca, Medio Ambiente y Emergencias. Región de Murcia.	Sí
Dirección General de Salud Pública y Adicciones. Consejería de Salud. Región de Murcia.	NO
Dirección General de Territorio y Arquitectura. Consejería de Fomento e Infraestructuras. Región de Murcia.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España – IGME. Ministerio de Ciencia e Innovación.	NO
WWF/ADENA.	NO
SEO/BIRDLIFE.	NO
Sociedad española para la conservación y el estudio de los murciélagos (SECEMU) Dpto. de Zoología y Antropología Física Facultad de Biología.	NO
Sociedad española para la conservación y estudio de los mamíferos SECEM.	NO
Ecologistas en acción de la Región Murciana.	NO
Ecologistas en acción de Andalucía.	NO

El Departamento de Biología y Geología de la Universidad de Almería presenta alegaciones. Dicho organismo, desde el año 2018, tiene suscrito un contrato para prestación de servicios con el Ayuntamiento de Pulpí con el objeto de «asesorar sobre el control ambiental de la Geoda Gigante de Pulpí y Galerías Mineras de acceso».

Analizada la documentación obrante 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:

La actuación tiene su inicio en el P.K. 11+008 de la actual línea Murcia Mercancías-Águilas, conectando con el final del «Proyecto de Construcción de plataforma del corredor mediterráneo de alta velocidad Murcia – Almería. Tramo: Lorca – Pulpí», que se encuentra actualmente en fase de construcción, y finaliza en el P.K. 27+457 conectando con las obras que se definirán en el «Estudio Informativo del nuevo acceso ferroviario a Águilas (Murcia)», cuyo anuncio de licitación del contrato de servicios para su redacción fue publicado en BOE con fecha 23 de septiembre de 2022.

Las principales actuaciones para mejorar la infraestructura son, de manera resumida:

– Ampliar la sección transversal actual con el fin de mejorar el drenaje longitudinal en trincheras y desmontes, implantar canalizaciones de las instalaciones ferroviarias y disponer la cimentación de los apoyos de la línea aérea de contacto para la electrificación de la línea.

– Acondicionar los gálibos verticales y horizontales de túneles y pasos superiores para establecer los gálibos de implantación de obstáculos de la Instrucción Ferroviaria de Gálibos para líneas de ancho estándar.

– Adecuación de andenes del apeadero de Jaravía a la longitud de 210 m y 0,76 m de altura sobre cota de carril. Además, se analiza la necesidad de mejorar las marquesinas, la accesibilidad, la eficiencia energética en el alumbrado, etc.

– Reposición de cuatro pasos a nivel existentes en el tramo mediante pasos a distinto nivel: P.K. 12+430 mediante un paso superior, PP.KK. 21+387 y 21+914 mediante un único paso inferior y P.K. 24+818 mediante un paso superior.

– Adecuación de las estructuras existentes, si son necesarias, desde un punto de vista estructural, por reparación o por sustitución.

– Adecuación de las estructuras y obras de drenaje existentes de la infraestructura ferroviaria, si son necesarias, por ampliación de la plataforma que implique prolongar las obras de drenaje o por modificación o sustitución de las existentes por falta de drenaje.

– Electrificación de la línea (no conlleva la implantación de ninguna nueva subestación).

– Ampliación de los cerramientos actuales.

El proyecto no prevé, en principio, la necesidad de definir zonas de instalaciones auxiliares de nueva ocupación, ya que las superficies necesarias se emplazarán, siempre que sea posible, dentro del Dominio Público Ferroviario, en concreto en las estaciones y/o apeaderos existentes.

Para el acceso a la obra, se prevé el uso de las calles, caminos y carreteras existentes y de la propia plataforma ferroviaria.

El material procedente de la excavación de los desmontes, siempre y cuando sean aptos para su empleo, podría utilizarse para la ejecución de los rellenos proyectados, no obstante, también se proponen 3 zonas de préstamo y 2 canteras («La Mina» y «La Huertecica»).

Para depositar el material excedente de excavación, el proyecto propone:

– Restauración ambiental de los préstamos, en el caso de que sean necesarios.

- Aprovechar zonas deterioradas ambientalmente por la ejecución de la red viaria, explotaciones agrícolas, etc. existentes (vertederos 1, 2 y 3).
- Aprovechar una zona excavada para la ejecución de balsas de riego, situada junto a los préstamos propuestos (vertedero 4).
- Restauración ambiental de la cantera «La Mina», situada junto al eje de proyecto entorno al P.K. 18+000 antes del apeadero de Jaravía y dentro de la Zona de Especial Conservación «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón».

El promotor manifiesta que, en las comunicaciones mantenidas con la cantera «La Mina», esta tendría una capacidad aproximada de unos 500.000 m³ para recoger el material sobrante, y declara que, en base a los Proyectos de Explotación y Planes de Restauración aprobados de sus canteras y siguiendo la Orden Ministerial «Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados» pueden reutilizarse excedentes de excavaciones en la restauración de sus canteras.

El documento ambiental estudia 2 alternativas. Dado que el principal objetivo del proyecto es la optimización del trazado ferroviario existente, el trazado es análogo en las dos alternativas proyectadas, diferenciándose únicamente en sus rasantes como consecuencia de los diferentes gálbos a estudiar a su paso por los túneles ferroviarios existentes.

- Alternativa 1A: Adecuación del trazado con un contorno del gálibo límite GB con altura de la línea aérea de contacto a 4,90 m, presentando una altura total de 5,282 m.
- Alternativa 2A: Adecuación del trazado con un contorno del gálibo límite GC con altura de la línea aérea de contacto a 5,30 m, presentando una altura total de 5,682 m.

Desde un punto de vista técnico, teniendo en cuenta que el condicionante principal para optar a gálbos inferiores es el paso por los túneles, una vez que se opta por demoler el revestimiento existente es preferible adoptar el gálibo menos restrictivo para la plataforma, es decir, la alternativa 2A, con el gálibo libre de obstáculos GC de 5,30 m. Además, la alternativa 2A cumple técnicamente con las necesidades del Corredor del Mediterráneo, que es el de implantar el gálibo GC. Desde un punto de vista económico y ambiental, ambas alternativas son similares. La alternativa seleccionada es la 2A.

El documento ambiental del proyecto con el código 20220593 se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace: <https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/navServicioContenido>

El informe de la Universidad de Almería propone un trazado alternativo al actual, que discurre parcialmente por la falda noroeste de la Sierra del Aguilón, por la margen de la Cañada del Capitán y paralelo a la traza de la carretera A-350. Este nuevo trazado permitiría la rehabilitación del trazado actual como vía verde o como tren minero turístico.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza entre los términos municipales de Pulpí (provincia de Almería, Andalucía) y Águilas (Región de Murcia). Un pequeño tramo de unos metros se interna también en el municipio de Cuevas de Almanzora (provincia de Almería, Andalucía).

El trazado de la línea se inicia en la pedanía La Fuente, en Pulpí, en dirección sureste, y gira al noreste dentro del espacio de las «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón», adquiriendo después dirección este y enfilando hacia la localidad de Águilas, en dirección al mar Mediterráneo, a partir del paraje del Llano de las Pilas.

El proyecto atraviesa el espacio de la Red Natura 2000: Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6110012 «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón» y el Monumento Natural de Andalucía «Geoda de Pulpí y Mina Rica del Pilar de Jaravía» (que también es Lugar de Interés Geológico).

c. Características del potencial impacto:

Efectos sobre la calidad del aire y el cambio climático.

Durante la ejecución de las obras tendrá lugar un aumento en la emisión de gases y partículas en el aire, como consecuencia fundamentalmente del movimiento de tierras y utilización de la maquinaria.

Durante la puesta en funcionamiento de la línea, las emisiones directas debidas a las máquinas diésel cesarán por completo, siendo únicamente indirectas en función de la fuente de energía de la que provenga la electricidad, o bien, de lo que puedan suponer los vehículos de mantenimiento, lo cual será puntual y de baja intensidad.

Este impacto depende directamente de la distancia de los focos emisores (actividad de obra) a los receptores (áreas habitadas). Los principales núcleos con población que atraviesa el tramo de ferrocarril son las pedanías de La Fuente y de Pilar de Jaravía, ambas en Pulpí, Almería.

Las principales medidas para minimizar este impacto consisten en realizar riegos periódicos, asegurar el buen estado de funcionamiento de la maquinaria, limitar la velocidad de la maquinaria, evitar la quema de restos de desbroces o cualquier otro tipo de material y cubrir con lonas los vehículos que circulen cargados.

El Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de la Región de Murcia señala una serie de medidas generales que minimizarían los efectos ambientales del proyecto sobre la calidad del aire: limitación de la velocidad, las actividades generadoras de polvo se interrumpirán en situaciones de fuerte viento, antes de cargar el material se fijará el polvo mediante riego con agua, etc.

El Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático de la Dirección General del Medio Natural de la Región de Murcia señala que el proyecto debe incluir medidas que permitan prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar la incidencia del proyecto sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo.

Por otra parte, desde la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) se valoran positivamente las iniciativas que desplazan el transporte hacia modalidades menos contaminantes y más eficientes. Dado que se trata de una modalidad de transporte sin emisiones directas de Gases de Efecto Invernadero se considera que el proyecto tendrá, en términos generales, un impacto positivo desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático. También se recomienda el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto, en la medida en que haya información disponible al respecto, teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio y desmantelamiento, y que en los documentos del proyecto se dé cumplimiento a la Norma de Adif «Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático».

Efectos sobre la geología y geomorfología.

Los principales efectos se producen como consecuencia del movimiento de tierras necesario para la ampliación y adecuación de la sección transversal, acondicionamiento de gálidos verticales y horizontales de túneles y de los pasos superiores, construcción de los pasos para la eliminación de pasos a nivel, adecuación de obras de drenaje, así como la cimentación de los apoyos de la catenaria y las excavaciones asociadas a la implantación de las instalaciones de señalización y telecomunicación.

El promotor afirma en el documento ambiental que, si bien la vía atraviesa el Lugar de Interés Geológico (LIG) AND11 "Minas de Hierro de Pilar de Jaravía" (Geoda de Pulpí), no se estima que la magnitud del proyecto pueda tener repercusiones sobre la geología o geomorfología de este lugar; estimándose la alteración superficial y puntual (en la ubicación exacta de los postes). En el apartado "Efectos sobre la vegetación, la fauna y los espacios protegidos" de esta resolución, se explica con mayor detalle la afección a este espacio.

De acuerdo con los datos incluidos en el documento ambiental, para la alternativa seleccionada, será necesario realizar los siguientes movimientos de tierras:

Desmante (m ³)	Terraplén (m ³)	Capa de forma (m ³)	Subbalasto (m ³)	Balasto (m ³)
779.364,70	241.456,80	97.693,02	42.424,52	42.606,44

A pesar de tratarse de un proyecto de adecuación de vía existente, el elevado volumen de excavación en desmante se debe al incremento significativo del ancho de la plataforma ferroviaria proyectada respecto a la actual, lo que hace que en el tramo de mayor dificultad orográfica se produzca un volumen significativo de excavación, y además, la necesidad de ejecutar capa de forma y subbalasto hace que, tanto en las zonas de mayor dificultad orográfica como en las zonas de orografía más llana en las cuales la plataforma actual transita prácticamente a cota de fondo de desmante o del terreno natural, sea necesario ejecutar importantes excavaciones en cajeo para la ejecución de las capas que componen la plataforma ferroviaria. Por tanto, es necesario ubicar en vertedero el elevado volumen de material procedente de la excavación de la traza sin compensar.

El informe del Servicio de Carreteras de Delegación Territorial de Almería de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía informa desfavorablemente el proyecto debiendo ser modificada la ubicación del «Vertedero 1» y del «Vertedero 3» y proyectarse en otro lugar, siempre fuera de las Zonas de Protección de las carreteras pertenecientes a la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía.

Efectos sobre los suelos.

En la fase de construcción, los principales efectos que se pueden producir durante la ejecución de las obras son la pérdida y compactación de suelos por el uso de maquinaria pesada y riesgo por contaminación debido a vertidos accidentales.

Las principales medidas para la protección del suelo son la delimitación de perímetros de actividad de las obras, la adecuada gestión de la tierra vegetal y de los residuos, y la prevención de vertidos accidentales.

El Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de la Región de Murcia señala una serie de medidas generales para la reducción y correcta gestión de residuos y protección del suelo, tanto durante la fase de construcción como de explotación: cumplimiento de la legislación vigente, una vez finalizada la obra se procederá a la retirada de todas las instalaciones portátiles, se habilitará un lugar o lugares debidamente aislados e impermeabilizados para los residuos y el acopio de maquinaria, combustibles, etc.

Efectos sobre la hidrología.

El trazado objeto de este proyecto no atraviesa ningún cauce permanente, aunque sí varias ramblas, todas vertientes hacia el Mediterráneo: rambla de los Pérez, rambla de los Arejos, rambla de Cañerete, rambla de Peñaranda y rambla de las Culebras.

Durante la fase de construcción, las distintas acciones de la obra, como los movimientos de vehículos y maquinaria presentarán un cierto riesgo de afección a la calidad del agua, bien por contaminación con hidrocarburos y aceites empleados por la maquinaria, bien por incremento de la turbidez.

Durante la fase de explotación la mejora de los sistemas de drenaje proyectados contribuirá a minimizar los impactos.

Desde un punto de vista hidrogeológico el área de estudio se caracteriza por su gran complejidad y por la estrecha relación existente entre aguas superficiales y subterráneas. El trazado se localiza sobre la unidad hidrogeológica 733 «Águilas», y atraviesa los acuíferos de la «Sierra de los Pinos el Aguilón», «Pilar de Jaravía», «Rambla de los Arejos» y «Águilas-Cala Reona».

El promotor informa que las excavaciones se ejecutarán en la plataforma ferroviaria existente, y con escasa profundidad, por lo que el promotor considera que no es probable que se pueda afectar a niveles de suelo que tengan interacción con masas de agua subterráneas. Por lo tanto, las actuaciones programadas no tendrán incidencia directa sobre las aguas subterráneas, con excepción de posibles vertidos accidentales de lubricantes y/o combustibles procedentes de la maquinaria.

Las principales medidas propuestas para la protección de la calidad de las aguas son: adecuado diseño de los sistemas de drenaje, exclusión de cualquier elemento auxiliar en el entorno de cauces, tratamiento adecuado de las aguas procedentes de las zonas de instalaciones auxiliares y gestión de residuos.

La Subdirección General de Territorio y Arquitectura de la Dirección General de Territorio y Arquitectura de la Región de Murcia informa que la vía atraviesa en algunos tramos, suelos de protección de cauces de las ramblas de Los Arejos y Cañerete, de acuerdo con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, por lo que pide que se le remitan los informes pertinentes del Organismo de cuenca y los estudios hidráulico-hidroclógicos sobre los trabajos a llevar a cabo en la actuación que afecten al suelo de protección de cauces.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Segura analiza el documento ambiental y detalla una serie de consideraciones a tener en cuenta en fases sucesivas de la tramitación del proyecto, entre las que se destaca:

- Se identifica una zona de préstamo en la zona de policía del cauce «Fuente del Pobre» cuya ejecución requerirá autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura. En dicho proceso de autorización se deberá aportar una propuesta de delimitación del dominio público hidráulico (DPH) y sus zonas de protección, con planos a escala suficiente que superpongan el ámbito donde se prevean las zonas de préstamos con la propuesta de delimitación del DPH realizada, así como planos definitorios del estado final del terreno. Asimismo, deberá justificarse que no se altera el régimen de corrientes ni se modifican sustancialmente las condiciones de inundabilidad de la zona.

- Las estructuras situadas en DPH, así como cualquier tipo de actuación a realizar en la zona de policía de cauces, requerirá la previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura.

- Las obras de drenaje transversal se han dimensionado teniendo en cuenta exclusivamente la cuenca que intercepta, siendo recomendable verificar si ciertas obras de drenaje reciben adicionalmente caudales procedentes de cuencas anexas.

- En la ODT 24+942 el agua alcanzará una velocidad de 7,61 m/s, superior a la velocidad máxima admisible (6 m/s), recomendándose adoptar medidas correctoras.

- La documentación recibida considera protecciones de escollera de los taludes afectados por la zona inundable de 500 años, pero no es posible verificar la cota alcanzada por la protección de escollera. En este sentido, se recuerda que la altura de la escollera de protección ha de ser la de la cota de la lámina de agua alcanzada por el T500 más un resguardo de 1 m.

Efectos sobre la vegetación, la fauna y los espacios protegidos

El documento ambiental afirma que más de la mitad del trazado discurre por terrenos agrícolas o antropizados. El primer tercio del recorrido está menos antropizado y próximo a la sierra, con formaciones de matorrales y pastizales de carácter árido o semiárido.

Los posibles impactos, identificados en el documento ambiental, durante la ejecución de las obras sobre las comunidades vegetales, son los siguientes: afecciones directas a comunidades vegetales y especies endémicas de la zona, afecciones indirectas por compactación de los suelos, riesgo de incendios y afección a hábitats de interés comunitario (HIC).

En la siguiente tabla, se detallan los HIC afectados en el conjunto del proyecto y en el interior de la ZEC «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón».

COD HAB UE	CONCEPTO	Superficie en ZEC (ha)	SUPERFICIE AFECTADA		
			(m ²)		%
			Total	ZEC	ZEC
1420	Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos. <i>Salicornion fruticosae</i> .	97,06	3.409,84	2.937,28	0,30
1430	Matorrales halo-nitrófilos. (<i>Pegano-Salsoletea</i>).	–	4.452,25	3.835,22	–
1510*	Estepas salinas mediterráneas. (<i>Limonietalia</i>).	694,02	12.587,64	8.992,34	0,13
5220*	Matorrales arborescentes de <i>Ziziphus-Mayteno-Periplocetum angustifoliae</i> .	1.315,31	11.550,73	8.039,52	0,06
53305	Tomillares termófilos y xerófilos mediterráneos. <i>Teucrio lanigeri-Sideritetum ibanyezii</i> .	835,08	29.517,64	23.382,63	0,69
53304	Aulagares y otros matorrales permanentes termo-xerófilos mediterráneos.		13.499,70	10.947,54	
53302	Lentiscares de palmito y espino negro. <i>Chamaeropo humilis-Rhamnetum lycioidis</i> .		24.529,12	23.602,93	
62200*	Pastizales anuales mediterráneos, neutro-basófilos y termo-xerofíticos- <i>Trachynion distachyae</i> .	2.640,86	12.379,05	8.851,74	0,06
62201	Pastizales vivaces neutro-basófilos mediterráneos (<i>Lygeo Stipetea</i>).		9.677,54	6.281,56	

El documento ambiental destaca que en la zona de actuación se encuentran un gran número de especies de fauna, siendo especialmente abundante su presencia en el entorno de la ZEC «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón». Por sus estatus de protección son de destacar las siguientes especies:

- Entre los reptiles: la tortuga mora (*Testudo graeca*).
- Entre las aves el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), el búho real (*Bubo bubo*) o el camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*), y varias especies de aves esteparias: alcaraván (*Burhinus oediconemus*), terrera común (*Calandrella brachydactyla*), carraca europea (*Coracias garrulus*), cogujada montesina (*Galerida theklae*) y collalba negra (*Oenanthe leucra*).
- Entre los mamíferos: destacan varias especies de quirópteros como: *Myotis capocinii*, *Miniopterus schreibersii*, *Myotis blythii*, *Myotis myotis*, *Rhinolophus euryale* y *Rhinolophus ferrumequinum*.

Durante la fase de obras, las poblaciones faunísticas se verán alteradas, especialmente, por la emisión de ruidos procedentes de la maquinaria de excavación y, en menor medida, del trasiego de maquinaria y también podrían existir afecciones directas por atropello sobre las especies con menos movilidad, en especial sobre la tortuga mora, y también sobre el camaleón (*Chamaeleo chamaeleon*). Por ello, es necesario redactar un protocolo para minimizar los efectos sobre ellos.

Durante la fase de explotación, la presencia de la línea de contacto y sus postes podría producir una afección directa especialmente sobre las aves y, en menor medida, sobre los quirópteros, derivados de sucesos de colisión y atrapamiento.

El proyecto atraviesa el espacio Red Natura 2000, Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6110012 «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón», entre los PP.KK. 13+637 y 18+067 (4,4 km) y el Monumento Natural de Andalucía «Geoda de Pulpí y Mina Rica del Pilar de Jaravía» entre los PP.KK. 17+215 y 17+630 (415 m).

Esta ZEC abarca una superficie aproximada de 5.994 ha, que se extiende por los términos municipales de Cuevas del Almanzora y Pulpí, en la provincia de Almería. Las prioridades de conservación son: tortuga mora (*Testudo graeca*), comunidad de quirópteros, matorrales arborescentes de *Ziziphus* sp. (HIC 5220*), hábitats rocosos (HIC 8130 y 8210), ramblas y barrancos (HIC 3250, 92A0 y 92D0) y HIC 5330 y 6220* (conservación de servicios clave).

De acuerdo con la información incluida en el documento ambiental, el proyecto ocupará una nueva superficie de 6,2 ha de la ZEC, lo que representa el 0,10% del total de su superficie.

En el documento ambiental se incluye el anexo II «Afecciones a Red Natura 2000» en el que se han evaluado las afecciones a los hábitats y especies de interés comunitario.

La evaluación de efectos sobre los hábitats se ha realizado siguiendo los «Criterios para la determinación de perjuicio a la integridad de Espacios de la Red Natura 2000 por afección a hábitats de interés comunitario» de la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO, y concluye que el proyecto tendrá efectos apreciables, aunque no suponen afección a la integridad del lugar y que las afecciones residuales deben ser objeto de medidas que contrarresten sus efectos sobre la biodiversidad de la manera más completa posible. El promotor no ha establecido medidas compensatorias en el documento ambiental.

En relación con las especies de fauna que son objetivo prioritario de conservación, el estudio incluido en el documento ambiental concluye que no son de prever impactos directos sobre la tortuga mora y afirma que, aunque se perderá superficie de campeo, es probable que parte se consiga recuperar en los terrenos a restaurar en la cantera «La Mina» y, además, con el vallado de cerramiento proyectado se impedirá el peligro de atropello que actualmente sufren los ejemplares que entran a las vías.

Respecto de los quirópteros, en el estudio no se identifican acciones del proyecto que hagan prever una modificación de las perspectivas de conservación de estas especies en la zona, si acaso es de prever una disminución de los niveles de ruido y vibraciones, lo que puede redundar en beneficio de estas especies. Las acciones del proyecto que pueden provocar efectos negativos sobre los quirópteros, al igual que sobre las aves, tienen que ver con el incremento del riesgo de colisión con cables eléctricos o atrapamiento en los postes de la catenaria.

Por todo lo anterior, el promotor concluye que el proyecto no tendrá efectos significativos de consideración sobre los valores naturales del espacio de la Red Natura ZEC ES6110012 «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón», que motivaron su declaración, ni sobre el resto de los elementos del medio.

Las principales medidas preventivas y correctoras para la vegetación previstas en el documento ambiental son: medidas de protección frente a incendios, prospección botánica tanto de la superficie de ocupación de la traza, como de las correspondientes a los préstamos o rellenos de excedentes, con objeto de determinar la posible existencia en el ámbito de las especies protegidas y endémicas inventariadas, y ejecución de un protocolo para la «Aplicación de las Medidas de Protección a la Flora» (jalonado, despeje y desbroce, tratamiento y recuperación de la tierra vegetal, recogida de semillas, traslocación de ejemplares, bancos de germoplasma, jardines botánicos, viveros de obra).

De manera general, las principales medidas para la protección de la fauna incluidas en el documento ambiental son: el jalonamiento temporal en las zonas ambientalmente más sensibles, evitar los trabajos nocturnos, prospección previa para la localización de nidos, limitación de velocidad de la maquinaria y diseño del cronograma de las obras para que las actuaciones más ruidosas tengan lugar fuera de las épocas de cría y reproducción de las especies protegidas cuya presencia se haya confirmado (en particular, entre los PP.KK. 13+637 – 18+067 se limitarán los desbroces, movimiento de tierras y voladuras desde la segunda semana de marzo hasta el inicio de la segunda quincena de julio como medida de protección para camachuelo trompetero, águila-azor perdicera y resto de especies catalogadas, presentes en la ZEC y en los espacios anexos).

El documento ambiental también recoge una serie de medidas específicas para la tortuga mora y para minimizar el riesgo de electrocución y colisión de aves y quirópteros:

– En coordinación con los órganos autonómicos competentes se establecerá un «Protocolo para prevenir Impactos sobre la Tortuga Mora», que consistirá básicamente en:

- Previamente al inicio de las obras: prospección inicial y rescate de ejemplares, traslocación de ejemplares y traslado a centros de recuperación cuando no se puedan trasladar.

- Durante la ejecución de las obras: rescate de individuos que aparezcan de manera fortuita durante las obras.

– En el entorno de la ZEC, se señalará el cable de retorno y el feeder negativo de la línea aérea de contacto con dispositivos que aumenten su visibilidad y adviertan de manera específica de su presencia. Para ello, se instalarán espirales de PVC diseñadas especialmente para aves (tamaño aproximado de 13 x 26,5 cm y coloración roja), cada 20–25 m.

– Se utilizarán postes de catenaria abiertos en celosía que minimiza el riesgo de atrapamiento.

El informe de la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Almería de la Junta de Andalucía, tras analizar el documento ambiental, incluye, entre otras, las siguientes conclusiones:

– Considera necesario que se haga un análisis claro y detallado de los nuevos accesos que será necesario habilitar en la ZEC para la ejecución de las actuaciones proyectadas, análisis que deberá ser independiente del resto de actuaciones contempladas en el Proyecto, determinándose, al menos, la longitud, sección y altura de taludes (desmonte y terraplén) de los viales, su carácter (provisionales o permanentes), una caracterización de los terrenos afectados (incluida la pendiente media), los impactos directos e indirectos (fragmentación) y las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se plantean para minimizar el impacto residual de los mismos.

– Deben contemplarse medidas complementarias específicas para compensar la pérdida de hábitat de la tortuga mora. No considera aceptable como medida compensatoria la valorización de las tierras excedentes generadas en Proyecto para labores de restauración minera.

– Deben contemplarse medidas complementarias específicas para compensar la pérdida de hábitats de interés comunitario.

– Se reconocen posibles efectos negativos sobre los quirópteros que tienen que ver con el incremento del riesgo de colisión con cables eléctricos o atrapamiento. Estos impactos no se analizan con suficiente detalle, por lo que no se determina si estas afecciones tienen carácter significativo o no, y por tanto tampoco si pueden afectar a la integridad del espacio protegido Red Natura 2000. Dado que no se identifican las cavidades que sirven de refugio a las comunidades de quirópteros en la zona, además de no poder valorarse el alcance real de los riesgos para estas especies, tampoco pueden plantearse medidas correctoras o compensatorias específicas. Según los últimos datos recogidos, parece ser que, en la base del cerro colindante a la vía férrea, junto a la entrada que da acceso a la Geoda, hay un pozo de mina de grandes dimensiones por donde se sospecha que deben de tener su salida actualmente los murciélagos en época de reproducción. Sería por tanto recomendable confirmar que los murciélagos siguen ocupando las cavidades inmediatas o cercanas a la vía mediante un seguimiento continuo (al menos un año); comprobar si los murciélagos cruzan la vía en sus movimientos nocturnos; proponer medidas preventivas y correctoras; y valorar la posibilidad de crear una pantalla vegetal en el tramo de la línea que discurre paralela a la zona protegida y colindante a estas cavidades con objeto de disuadir a la avifauna en general y a los quirópteros de su aproximación a la catenaria o, al menos, evitar su colisión.

– Se considera que las actuaciones proyectadas se encuentran afectadas por lo dispuesto en las normas y directrices para la ordenación y gestión del Monumento Natural (Decreto 22/2022, de 15 de febrero), concretamente en el apartado 6.3.2, en el que se dispone que «se consideran incompatibles [...] con carácter general: [...] d) Los movimientos de tierras y actuaciones que conlleven la transformación de las características fisiográficas de la zona, tales como la extracción de áridos, desmontes, aplanamientos, aterrazamientos y rellenos, debido a la grave perturbación sobre el espacio protegido de difícil subsanación con la restauración y la pérdida irreversible de su carácter de monumentalidad por la que se protegen sus paisajes»; y en el punto 2 de las normas particulares, apartado m: «En el monumento natural serán incompatibles las siguientes actividades: [...] m) Las construcciones o instalación de edificaciones, infraestructuras o equipamientos de cualquier tipología, excepto aquellas de interés público, ligadas a la gestión del espacio». Por tanto, para el tramo de vía coincidente con el monumento natural, el proyecto deberá ajustar las actuaciones planteadas al objeto de que resulten compatibles con lo dispuesto en el Decreto 22/2022, de 15 de febrero.

En línea con lo anterior, la Dirección General de Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía informa que el proyecto no dispone de la información necesaria para poder valorar los posibles efectos del proyecto sobre la ZEC «Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón» y solicita que el estudio de impacto ambiental incluya: documentación georreferenciada relativa a la ejecución de caminos de acceso y mantenimiento, el protocolo para prevenir impactos sobre la tortuga mora, sistemas anticollisión adecuados para quirópteros y aves y un nuevo análisis de la afección a HIC. Por otra parte, recuerda que cualquier actividad distinta de las tradicionales que se quiera realizar en el ámbito del Monumento Natural requiere autorización emitida por la Delegación Territorial en Almería.

Efectos sobre el paisaje.

La adecuación de la plataforma y la instalación en ella de la catenaria, así como de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones, en una línea de ferrocarril existente, implican una disminución de la calidad visual del paisaje poco significativa, que además es corregible mediante medidas de integración ambiental.

En principio el número de observadores será pequeño, excepto a la entrada a la localidad de Águilas, y en el entorno muy visitado de las minas de Pilar de Jaravía.

Los tratamientos de restauración, revegetación e integración paisajística incluirán actuaciones en taludes, zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, drenajes y ramblas, y estribos de estructuras.

Efectos sobre el Patrimonio histórico-cultural

Durante la redacción del documento ambiental, el promotor realizó una prospección arqueológica a lo largo de la traza que fue remitida a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia y a la Delegación Territorial de Almería de la Consejería Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. Como respuesta al informe de dicha prospección dichos organismo emitieron las siguientes resoluciones:

– Resolución de 3 de marzo de 2022, de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia por la que autoriza, desde el punto de vista arqueológico, el proyecto con el siguiente condicionante: los bienes catalogados existentes en la zona (la propia Estación de Águilas y sus dependencias anexas), deberán ser señalizados durante las obras para evitar afecciones indirectas o involuntarias sobre los mismos.

– Resolución de 15 de septiembre de 2021, de la Delegación Territorial de Almería por la que se declara la procedencia del informe de resultados de la actividad arqueológica realizada y establece la necesidad de realizar el control de movimientos de tierra durante el desarrollo de los trabajos de ejecución del proyecto de obra.

Posteriormente, en el periodo de consultas de esta tramitación ambiental, el informe de Dirección General de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia de 23 de diciembre de 2022 confirma lo indicado en la Resolución de 3 de marzo de 2022.

Por otra parte, el informe de la Delegación Territorial de Almería de la Consejería Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía de 14 de diciembre de 2022 recoge que, conforme a la Resolución de 15 de septiembre de 2021, como medida cautelar o preventiva, durante la fase de ejecución de obra, se deberá realizar un programa de vigilancia que contemple la realización de un control arqueológico de movimientos de tierra. Además, señala que el proyecto presenta una afección al polígono de protección del bien cultural «Mina de la Jaravía», quedando la obra muy próxima a los bienes inmuebles emergentes conservados y protegidos. Por todo ello, emite informe favorable condicionado a una modificación del proyecto que permita garantizar la protección del bien cultural de Mina de la Jaravía para su salvaguarda, protección y conservación.

No se produce ninguna afección sobre montes de utilidad pública, ya que no se afecta físicamente a ninguno por ocupación o impedimento de sus funciones o servicios.

La línea de ferrocarril objeto del proyecto atraviesa 3 vías pecuarias:

- Vereda del Camino de Vera (04075001) (Almería).
- Vereda de la Fuente (04075003) (Almería).
- Vereda de la Culebrina al Charcón (3000302) (Murcia).

El documento ambiental indica que la única de ellas que se verá directamente afectada por las actuaciones es la Vereda del Camino de Vera, la cual cruza actualmente la plataforma ferroviaria en dos puntos, a través de un paso a nivel existente en el P.K. 12+430, y a través del paso inferior del P.K. 20+149. El paso a nivel se repone con un paso superior, y el paso inferior se mantiene. Durante todas las obras se asegurará el acceso a las diferentes vías pecuarias presentes en la zona, estableciéndose todas las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios de las mismas.

Efectos sobre la población.

Los efectos sobre la calidad acústica durante la fase de ejecución se producen como consecuencia puntual del funcionamiento de la maquinaria, carga y transporte de los materiales, así como de los vehículos auxiliares de obra. Las principales afecciones se producirán en los núcleos más próximos: pedanía La Fuente (Pulpí) y pedanía Pilar de Jaravía (Pulpí). El promotor concluye que los niveles sonoros no superan los umbrales permitidos de 65 y 55 dB(A) en la franja de los 50 m alrededor de la obra.

Las principales medidas propuestas por el promotor son la utilización de maquinaria de bajo nivel sónico, homologada y con mantenimiento adecuado, la limitación de velocidad de circulación y la limitación horaria de 23 a 7 h.

El Anejo 5 del documento ambiental incluye un estudio específico de ruido y vibraciones para la fase de explotación.

El estudio de ruido concluye que no es necesaria la aplicación de protecciones acústicas ya que se cumplen los objetivos de calidad acústica de la normativa vigente en todo el trazado y para todos los escenarios de simulación acústica calculados.

Respecto de las vibraciones, en base a los resultados obtenidos, se han identificado aquellos receptores que presentan niveles superiores a los objetivos de calidad de la legislación vigente y se han fijado las necesidades de aplicación de protecciones frente a las vibraciones. Se propone la instalación de manta antivibratoria entre los PP.KK. 18+700 y 19+100. Con la aplicación de esta medida el promotor afirma que se produce un descenso en los niveles de inmisión vibratoria del receptor en el que se producía superación de los niveles normativos consiguiendo obtener un valor dentro de los valores normativos.

La Oficina de Ordenación del Territorio de la Delegación Territorial en Almería de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda informa que existe

compatibilidad de la actuaciones propuestas con la normativa territorial vigente, máxime en tanto se proponen mejoras como la electrificación de la vía, la supresión de pasos a nivel y la mejora del apeadero de Pulpí, que redundaran en una mejora general del Sistema de Comunicaciones y Transportes de la comarca del Levante Almeriense.

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía concluye en su informe que, tras analizar el documento ambiental, no se dispone de información suficiente para valorar los impactos en la salud que podrían producirse en el desarrollo del proyecto por lo que podría tener efectos significativos. Por ello, recomienda incluir la información sobre los efectos que el proyecto pueda tener en la salud de las personas para que puedan analizarse dichos impactos.

Vulnerabilidad y riesgos.

El anexo III del documento ambiental incluye un análisis de la vulnerabilidad de las actuaciones ante accidentes graves o catástrofes, en el que se concluye que los escenarios de riesgo derivados de los efectos ambientales que el proyecto pudiera sufrir por accidentes graves o catástrofes naturales son en general bajos, siendo los más elevados los riesgos (medios) asociados a seísmos e inundaciones, y seguidamente, los riesgos (bajos) asociados a accidentes ferroviarios y deslizamiento de tierras. Los de menor entidad serán los asociados a riesgos de incendios y fenómenos meteorológicos adversos. Ante un escenario de cambio climático, a corto plazo se incrementarán los riesgos por inundaciones, pero seguirán siendo de rango medio.

El informe de la Dirección General de Seguridad y Emergencias de la Región de Murcia destaca que, desde el punto de vista de protección civil, existe un riesgo medio de afección por movimientos sísmicos, existe riesgo por incendio forestal (por lo que deberá disponer de los elementos necesarios para evitar la generación de fuego a causa de accidentes) y algunos tramos del trazado están afectados por riesgos de inundaciones y por transporte de mercancías peligrosas, por lo que se deberán considerar estos riesgos a la hora de realizar las actuaciones encaminadas a minimizarlos.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía informa que, una vez analizados los posibles riesgos de accidentes o catástrofes naturales que puedan afectar al medio ambiente y como consecuencia al proyecto, ha comprobado que en el documento ambiental se han tenido en cuenta los mismos, resultando los documentos coherentes con los aspectos relacionados con las actuaciones y competencias de esa Dirección General, no formulando objeciones al mismo.

El Ayuntamiento de Pulpí informa que el proyecto puede afectar a la seguridad de las visitas a la mina y la geoda, ya que la entrada de los servicios de emergencia a la mina (recogida en el Plan de Seguridad de la Geoda de Pulpí) se encuentra al otro margen de la vía férrea, por lo que actualmente los servicios de emergencias pueden cruzar a pie la línea férrea para poder acceder a la mina a través de esa entrada, pero si en un futuro se ejecuta un vallado de protección de la misma, no habría posibilidad de cruzar la línea en caso de tener que utilizar dicha entrada de servicios de emergencia. Por ello, plantea que se estudie la posibilidad de ampliar la ODT 17+550 para permitir el paso ocasional de los servicios de emergencias, de un margen a otro de la línea, o la inclusión de otro paso inferior que facilite y mejore estas labores de emergencia.

El informe de la Universidad de Almería solicita que se realicen los siguientes estudios para comprobar si puede existir algún peligro para la integridad de los visitantes en la Mina, de los viajeros de los trenes, a los bienes naturales, culturales y otros bienes materiales o económicos significativos:

– Topografía Láser-escáner del Nivel I de Mina Rica, incluyendo al menos las zonas de explotación o cuadrículas mineras «Quien Tal Pensara I», «Quién Tal Pensara II» y «Por Si Acaso».

– Estudio tomográfico de superficie para determinar la profundidad y cercanía del techo de las cámaras de explotación, tanto las conocidas como las no accesibles y demás galerías que circulen cercanas a la vía para corroborar la topografía anterior y la posición exacta del techo de la explotación minera.

En todo caso, al igual que los aspectos técnicos y el diseño del proyecto, la vulnerabilidad del proyecto, en base al análisis realizado por el promotor, es un factor a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente, previo a la autorización del proyecto.

En resumen, del proceso de evaluación ambiental practicado se deducen carencias de información sobre el proyecto y sus afecciones, no pudiéndose descartar impactos ambientales significativos por las actuaciones proyectadas con la documentación aportada:

– No se han analizado con suficiente detalle los posibles impactos sobre los hábitats y especies de la ZEC "Sierras Almagrera, de los Pinos y el Aguilón" ni se han establecido medidas compensatorias adecuadas, por lo que no se puede descartar que se afecte a la integridad de este espacio protegido de la Red Natura 2000.

– No se justifica adecuadamente que las actuaciones proyectadas son compatibles con las normas y directrices para la ordenación y gestión del Monumento Natural de Andalucía la «Geoda de Pulpí y Mina Rica del Pilar de Jaravía» (Decreto 22/2022, de 15 de febrero).

– No se han analizado suficientemente los riesgos en la seguridad de las visitas a la mina y la geoda ni los riesgos sobre la propia geoda, tanto durante la construcción como durante la explotación.

– Existen dudas sobre la disponibilidad de lugares adecuados para ubicar los excedentes de excavación en el entorno próximo al proyecto.

– Es necesario estudiar otras alternativas.

– Es necesario modificar el proyecto de modo que se garantice la protección del bien cultural de Mina de la Jaravía para su salvaguarda, protección y conservación.

– Es necesario incluir la información sobre los efectos que el proyecto pueda tener en la salud de las personas para que puedan analizarse dichos impactos.

– Es necesario hacer modificaciones en el diseño de los sistemas de drenaje para evitar posibles impactos.

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 «Actuaciones de ampliación y mejora de plataforma y electrificación en la línea convencional Murcia Mercancías-Águilas, Tramo Pulpí-Águilas» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2.apartado c) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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 es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Actuaciones de ampliación y mejora de plataforma y electrificación en la línea convencional Murcia Mercancías-Águilas, Tramo Pulpí-Águilas», ya que podría tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en 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 julio de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

