

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 8861** *Resolución de 14 de mayo de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Ramal de conexión entre las líneas de ancho ibérico León-A Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de junio de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Ramal de Conexión entre las líneas de ancho ibérico León-A Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol».

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Subdirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

El objeto del proyecto es la construcción de un ramal que permita la conexión directa entre las líneas de ancho ibérico León-A Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol con objeto de eliminar la inversión del sentido de la marcha actualmente necesaria en la estación de Betanzos-Infesta para los trenes que efectúan el trayecto entre A Coruña y Ferrol y viceversa, permitiendo una conexión directa entre estas dos ciudades y el ahorro de tiempo de recorrido. Además, durante el tiempo necesario para la realización de la maniobra, los trenes diésel realizan una quema de combustible con sus correspondientes emisiones de gases contaminantes, que se verán reducidos con el nuevo ramal.

La zona de actuación se localiza en el ámbito geográfico de A Coruña, dentro del término municipal de Bergondo, en el límite con el término municipal de Betanzos.

El promotor y órgano sustantivo es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, de la Secretaría General de Infraestructuras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 30 de junio de 2020, 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.

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:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Secretaria de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Si
Delegación del Gobierno en Galicia.	No
Subdelegación del Gobierno en A Coruña.	Si
Diputación Provincial de A Coruña.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Desarrollo Rural. Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Sostenibilidad y Paisaje. Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Ordenación del Territorio. Consejería de Infraestructuras y Vivienda de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Energía y Minas. Consejería de Economía, Empleo e Industria de la Xunta de Galicia.	Si
D.G. de Ganadería, Agricultura e Industrias Alimentarias. Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia.	Si
D.G. de Patrimonio Natural. Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Planificación y Ordenación Forestal. Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	Si
D.G. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda de la Xunta de Galicia.	Si
D.G. de Defensa del Monte. Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda de la Xunta de Galicia.	Si
D.G. de Salud Pública. Consejería de Sanidad de la Xunta de Galicia.	No
D.G. de Emergencias e Interior. Viceconsejería y Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia de la Xunta de Galicia.	No
Instituto de Estudios del Territorio. Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda de la Xunta de Galicia.	Si
Agencia Gallega de Infraestructuras. Consejería de Infraestructuras y Movilidad de la Xunta de Galicia.	Si
Augas de Galicia. Xunta de Galicia.	No
Ayuntamiento de Abegondo.	No
Ayuntamiento de Bergondo.	Si
Ayuntamiento de Betanzos.	No
Ayuntamiento de A Coruña.	Si
Ayuntamiento de Oza dos Ríos.	Si
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galicia. Adegas.	No
Asociación Ecoloxista Denosiña.	No
Federación Ecoloxista Galega (FEG).	No
Adegas (Trasancos).	No
Ecologistas en Acción. CODA (Confederación Nacional).	No
Asociación Forestal de Galicia.	No
WWF/ADENA.	No
SEO/Birdlife.	No

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:

El proyecto consiste en la construcción de un ramal entre las líneas León-A Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol, el cual tendrá, aproximadamente, 2 km y ocupará una superficie en torno a 3,24 ha.

En total se han planteado 6 alternativas, tras el estudio de las cuales la solución propuesta es una evolución de la alternativa 6, donde se modifica el inicio para que, en la bifurcación de la línea A Coruña-Lugo, el nuevo ramal se encuentre en la vía desviada y se mantenga la funcionalidad de la línea actual.

Las líneas ferroviarias A Coruña-León y Betanzos-Infesta-Ferrol son líneas de vía única en ancho ibérico no electrificadas con tráfico mixto. Según el documento, el diseño de la nueva infraestructura se ha realizado con características similares a las vías actuales, sin electrificación a corto plazo, pero con diseño compatible con una implantación futura.

La velocidad máxima de diseño es de 80 km/h, aunque se considera razonables reducciones de velocidad congruentes con la situación existente en los tramos de línea con los que enlaza.

Las actuaciones proyectadas para llevar a cabo este ramal consistirán en:

- Unas pequeñas rectificaciones del trazado en las conexiones con la vía existente, tanto al inicio como al final de la actuación, permitiendo situar una recta de dimensiones suficientes para emplazar el segundo aparato, así como un desplazamiento lateral de la vía hacia el sur (proveniente de A Coruña).
- La construcción de dos viaductos de 36 m y 873 m.
- La ejecución de varios muros laterales para evitar la afección a las edificaciones y a la propia carretera y limitar el derrame de tierras.

El viaducto permitirá reducir las afecciones a la morfología del terreno que quedan limitadas en este caso a los estribos y apoyos correspondientes a las pilas.

El movimiento de tierras previsto según el documento se muestra a continuación:

	Volumen (m³)
Capa de Forma.	3.881,01
Firme.	1.431,90
Subbalasto.	2.169,76
D Tierra.	9.617,78
Terraplén.	18.044,38
Zapata Muros.	628,70
Balasto.	4.655,54
Exc. ZM Tierra.	4.727,70
Relleno Zap. Muro.	4.099,00
Muros.	540,70
Tierra Vegetal.	1.104,20

El ramal se inicia con una pendiente de 12,68 % tras la cual se implanta una pendiente de 20,50 % a lo largo de todo el recorrido hasta la zona rectificadora de la línea Betanzos-Ferrol donde se da continuidad a la actual pendiente de 20,16 %.

En el diseño se plantean pendientes estables para desmontes y rellenos o terraplenes, la altura máxima prevista para los terraplenes es de en torno a 23,24 metros y el desmonte mayor será de 0,29 metros.

Los residuos de aceites, combustibles, cemento, restos de hormigonado, escombros, etc. generados, se gestionarán y tratarán de acuerdo con la normativa aplicable, sin que en ningún caso sean vertidos a cursos de agua o al suelo directamente. Asimismo, el documento ambiental integra una serie de medidas encaminadas a la gestión de los residuos en la fase de construcción y explotación del proyecto.

b) Ubicación del proyecto:

El tramo de la línea ferroviaria objeto del nuevo ramal de conexión, se localiza en el término municipal de Bergondo, en el límite con el término municipal de Betanzos, en la provincia de A Coruña. En la zona de actuación, a parte del polígono industrial de Piadela, destaca la presencia del núcleo de A Fraga perteneciente a Bergondo al oeste, la carretera N-VI que cruza de oeste a este, una subestación eléctrica y múltiples edificaciones aisladas.

El entorno de estudio se encuentra en la cuenca del rego de Callou, que desemboca en el arroyo de Xaralleira a pocos metros antes de finalizar éste en la ría de Betanzos. La zona de estudio se encuentra próxima al Área con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), denominada «Río de Mandeo e Ría de Betanzos», con código ES014-CO-12-01, pero la alternativa contemplada se encuentra alejada en cualquier caso de las láminas de inundación previstas.

La zona de actuación se caracteriza por estar compuesta por un mosaico de diferentes coberturas vegetales. El trazado circula mayoritariamente sobre prados y cultivos anexos a viviendas unifamiliares. En la zona central en la que se discurre en viaducto, al norte, se afecta de manera puntual a una mancha de robledal joven de importancia local, como refugio de fauna y de la biodiversidad del entorno. Y en la zona central al sur se encuentra la zona industrial de Piadela.

En cuanto a la fauna, cabe destacar que la zona de actuación, se encuentra dentro del ámbito del Plan de Recuperación de la especie *Emberiza schoeniclus* (escribano palustre) e incluida, asimismo, dentro del Plan de Gestión del Lobo, en concreto en la zona 3.

El ámbito de estudio no se encuentra dentro de ningún espacio natural protegido, bien sean figuras de protección comunitaria, estatal o autonómica. El espacio de Red Natura 2000 más próximo, se localiza a una distancia de aproximadamente 1 km por su extremo noreste, el cual se corresponde con la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES1110007 «Betanzos-Mandeo». Dicho espacio se encuentra integrado, asimismo, en la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos.

En referencia a hábitats de interés comunitario, los más próximos a la traza se encuentran a aproximadamente 400 metros por su extremo sudeste (hábitat 9230, robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*) y a un kilómetro al este de la actuación (hábitat 1310, vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de zonas fangosas o arenosas), no siendo ninguno de ellos prioritario.

La actuación se encuentra en la comarca paisajística conocida como «Golfo Ártabro Litoral». En cuanto a Montes de Utilidad Pública, el Servicio de Montes, de la Consejería de Medio Rural, de la Xunta de Galicia, indica que el trazado elegido para el proyecto no ocasiona afecciones a montes del Catálogo de Montes de Utilidad Pública, ni a montes vecinales en mano común, ni de gestión pública.

El promotor, en referencia a los elementos auxiliares, tanto de carácter temporal como permanente, (parques de maquinaria, almacenes de materiales, instalaciones provisionales de obra, sistemas de saneamiento, canteras, zonas de préstamo o de

vertido, y caminos de acceso), propone, con carácter general, una clasificación del territorio en tres categorías: zonas excluidas, zonas restringidas y zonas admisibles.

c) Características del potencial impacto:

Del análisis de la documentación aportada y de los informes recibidos en respuesta a las consultas realizadas, se concluye que los principales efectos del proyecto detectados se refirieren a la posible afectación a la vegetación, la incidencia paisajística y el ruido y vibraciones, tanto durante la fase de obra como la de explotación.

Vegetación:

Debido a los desbroces y talas necesarios para evitar afecciones a la vía y a la posible futura catenaria, se prevé la afectación a los pequeños rodales de robledal en el tramo del viaducto sobre la vaguada del arroyo de Callou, de manera que, en la franja de servidumbre de la nueva infraestructura, el desarrollo normal de la mancha de bosque mixto quedará condicionada a la explotación de la infraestructura.

En este sentido, el Servicio de Montes, de la Dirección General de Planificación y Ordenación Forestal, de la Conserjería de Medio Rural, de la Xunta de Galicia indica que la vía ferroviaria que se proyecta atraviesa algunas superficies de uso forestal. Las superficies de afección vendrán determinadas por la superficie necesaria para el cumplimiento de las distancias de plantación de la Ley 7/2012, de Montes de Galicia y por la constitución de fajas de biomasa descritas en la Ley 3/2007, de prevención y defensa contra los incendios de Galicia, alrededor de las vías.

Aunque este servicio concluye que no encuentra afecciones de entidad derivadas de la ejecución de las obras que comprometan al medio forestal, será preciso que, previamente a la ejecución de estas actuaciones sobre las masas forestales, se dé aviso de las mismas al Servicio de Montes, y se contactará con el guarda forestal para hacer un balizamiento y señalamiento previo.

Por su parte, la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda de la Xunta de Galicia, informa favorablemente el proyecto siempre y cuando se recojan todas las conclusiones y medidas correctivas y preventivas que, en su caso, establezcan los organismos sectoriales afectados, así como las medidas protectoras y correctoras propuestas en la documentación aportada.

Hidrología:

El trazado cruza en viaducto la vaguada del rego de Callou y otro arroyo tributario. Sin embargo, tanto las pilas, como los estribos del viaducto quedarán fuera de la zona de dominio público hidráulico y separadas al menos 5 metros para la protección de la vegetación de ribera o su área de distribución potencial en los arroyos.

En lo que respecta a las aguas subterráneas, todo el trazado discurre sobre una superficie considerada poco permeable, por lo que no se prevén afecciones a las aguas subterráneas.

Fauna:

Se trata de una nueva infraestructura realizada entre dos infraestructuras en funcionamiento, conectándolas en su entorno más naturalizado a través de un viaducto, por lo que no se prevé que constituya una barrera importante para la movilidad de la fauna en el territorio.

El proyecto respetará las densidades de pasos de fauna y los cerramientos planteados evitarán los atropellos y reordenarán los corredores faunísticos hacia los propios pasos de fauna (viaducto).

Paisaje:

El Instituto de Estudios del Territorio, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda, de la Xunta de Galicia, indica que el proyecto presentará una cierta incidencia paisajística, en particular el viaducto de 873 metros que cruzará la N-VI, desde la cual tendrá una gran visibilidad. Aunque este organismo considera que las medidas preventivas y correctoras recogidas en el documento ambiental ayudarán a mitigar el impacto sobre el paisaje, aconseja estudiar con el máximo detalle las intervenciones a realizar para minimizar el impacto visual y recomienda las siguientes medidas para lograr una mejor integración paisajística:

– El nuevo viaducto debe de ser objeto de un diseño cuidado. En particular, para el puente de celosía se sugiere una estrategia de singularización, recomendándose, tanto en dicho elemento como en los muros emplear texturas y colores que favorezcan su integración en el entorno.

– Siempre que sea posible, en los taludes, rellenos y restauraciones del terreno, una distribución de vegetación que combine especies de mayor porte con otras de menor tamaño, para lograr una imagen más naturalizada.

Dichas consideraciones serán incluidas por el promotor en el documento final del proyecto.

Ruido y Vibraciones:

La nueva vía atraviesa una zona con viviendas dispersas, mayormente unifamiliares, por lo que la construcción del nuevo ramal podrá generar un aumento del impacto acústico sobre las mismas.

El promotor ha realizado un estudio de ruido y de vibraciones, donde no se han detectado posibles superaciones de los límites de inmisión, ni de los objetivos de calidad acústica debidas al funcionamiento del ferrocarril. Por lo tanto, según el promotor, no es necesario el establecimiento de ninguna acción correctora en el entorno. No obstante, sí son recomendables determinadas acciones preventivas para preservar los niveles acústicos en la fase de obras y explotación, como son los horarios y los periodos del año de ejecución de la obra, la limitación en los viales de acceso, el uso de material de construcción lo más silencioso posible y la realización de mediciones acústicas cuando la infraestructura se ponga en funcionamiento.

Por otro lado, en cuanto al estudio de vibraciones, se ha determinado que existe riesgo de superación de los niveles de vibración en dos edificaciones de la zona inicial del trazado en superficie (referencias 53 y 149) y en el comienzo del viaducto en un edificio anexo a una vivienda (edificio 109 que será afectado por el trazado), especialmente al paso de mercancías.

Por lo tanto, se recomienda la elaboración de un estudio vibratorio específico en esta zona durante el proyecto de construcción, para determinar la necesidad y tipo de medidas adicionales y, en caso de que éste lo determine como mejor solución, la definición de la tipología específica y la longitud de aplicación de las mantas anti impacto debajo del balasto. En todo caso se deberán realizar mediciones vibratorias durante la fase de explotación, para la determinación de posibles superaciones de los límites.

Patrimonio Cultural:

El documento ambiental incorpora un anexo donde sobre el estudio de evaluación de impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural de la zona. Dicho estudio concluye que no se localiza en superficie ningún indicio o material de naturaleza arqueológica, ni cualquier otro tipo de elemento protegible. No obstante, durante la ejecución de los movimientos de tierra, se realizará un control arqueológico, con efecto de localizar y proteger posibles elementos del patrimonio cultural existentes en el subsuelo.

A este respecto, la Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Cultura, Educación y Universidad, de la Xunta de Galicia, informa favorablemente del proyecto ya que no se tiene constancia de impacto alguno sobre yacimientos arqueológicos conocidos o documentados a día de hoy, e indica unas consideraciones de carácter general a tener en cuenta, además de las medidas protectoras y correctoras recogidas en el estudio.

Dichas consideraciones serán incluidas por el promotor en el documento final del proyecto.

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 «Ramal de Conexión entre las líneas de ancho ibérico León-A Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «los proyectos comprendidos en el anexo II», grupo 7, «Proyectos de infraestructuras», apartado c) «Construcción de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías (proyectos no incluidos en el anexo I)», 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 no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Ramal de Conexión entre las líneas de ancho ibérico León-A Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol», 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 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, 14 de mayo de 2021.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

