

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

11537 *Resolución de 28 de abril de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro».*

Con fecha 24 de octubre de 2022 tiene entrada en esta Dirección General, escrito de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda urbana (MITMA), en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Estudio informativo de la Conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro».

La Resolución de 16 de abril de 2004 de la Secretaría General de Medio Ambiente, formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Corredor ferroviario noreste de alta velocidad. Tramo Castejón-Comarca de Pamplona», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (BOE n.º 117 del 14 de mayo de 2004). No obstante, debido a la aprobación con posterioridad a la publicación de la declaración de impacto ambiental (DIA), de la ampliación de espacios de la Red Natura 2000 que resultarían afectados, en concreto el ZEC Río Ebro ampliado en 2017, el promotor plantea con el proyecto actual la modificación de un tramo del proyecto objeto de la DIA para reducir la afección al citado al espacio.

El objeto del proyecto propuesto es la conexión de la vía convencional existente Casetas-Bilbao con la vía de alta velocidad en construcción Castejón-Comarca de Pamplona, con el fin de la puesta en servicio del tramo de alta velocidad «Castejón-Pamplona».

El proyecto se ubica en los términos municipales de Castejón y Tudela. El origen del proyecto se localiza sobre la vía de servicio Casetas-Bilbao en el término municipal de Tudela, en la alineación de llegada a la estación de Castejón. A partir de dicho punto, el nuevo trazado para el eje de vía única se segrega hacia el sur (margen izquierda de la vía actual en sentido Tudela-Castejón). Este origen de la actuación hace que no se cruce el barranco de Valdelafuente, por lo que no se afecta la zona clasificada como Zona de Especial Conservación (ZEC) Río Ebro (ES2200040). A continuación, tras este cruce el trazado se orienta hacia el norte para retomar la alineación de la LAV Castejón-Comarca de Pamplona, concretamente alcanzando el estribo sur del viaducto de cruce sobre el río Ebro, que constituye el final de la actuación.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda urbana (MITMA).

Con fecha 30 de noviembre de 2022, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Al no haberse recibido los informes de determinadas Administraciones Públicas afectadas, con fecha 2 de febrero de 2023 se remite requerimiento a los órganos jerárquicamente superiores de dichas Administraciones.

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 DESERTIFICACION. S.G. DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. MINISTERIO PARA LA TRANSICION ECOLOGICA Y EL RETO DEMOGRAFICO.	No.
OFICINA ESPAÑOLA DEL CAMBIO CLIMATICO SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE MINISTERIO PARA LA TRANSICION ECOLOGICA Y EL RETO DEMOGRAFICO.	Sí.
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO.	Sí.
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN NAVARRA.	No.
D.G. DE AGRICULTURA Y GANADERIA DEPARTAMENTO DE DESARROLLO RURAL Y MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DE NAVARRA.	No.
D.G. DE CULTURA.INSTITUC. PRINCIPE VIANA DEPARTAMENTO DE CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD GOBIERNO DE NAVARRA.	Sí.
D.G. DE INDUSTRIA, ENERGIA Y PROYECTOS ESTRATEGICOS CONSEJERÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL. GOBIERNO DE NAVARRA.	Sí.
D.G. DE MEDIO AMBIENTE DEPARTAMENTO DE DESARROLLO RURAL MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DE NAVARRA.	Sí.
D.G. DE ORDENACION DEL TERRITORIO DPTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO, VIVIENDA, PAISAJE Y PROYECTOS ESTRATEGICOS. GOBIERNO DE NAVARRA.	Sí.
D.G. DE SALUD DEPARTAMENTO DE SALUD GOBIERNO DE NAVARRA.	No.
SERVICIO DE PROTECCION CIVIL. D.G. DE INTERIOR. DPTO. DE PRESIDENCIA FUNCION PUBLICA, INTERIOR Y JUSTICIA GOBIERNO DE NAVARRA.	Sí.
AYUNTAMIENTO DE CASTEJÓN.	Sí.
AYUNTAMIENTO DE TUDELA.	No.
SUBDIRECCION DE MEDIO AMBIENTE ADIF ALTA VELOCIDAD.	No.
SOCIEDAD ESPAÑOLA PARA LA CONSERVACION Y ESTUDIO DE LOS MAMIFEROS SECEM.	No.
ECOLOGISTAS EN ACCION DE NAVARRA (EKOLOGISTAK MARTXAN IRUÑEA).	No.
SEO/BIRDLIFE.	No.
WWF/ADENA.	No.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis realizado, se ha solicitado al promotor que tenga en cuenta determinadas medidas ambientales, las cuales han sido argumentadas por el promotor y en general aceptadas e incluidas en el proyecto.

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 objeto es la conexión ferroviaria en el entorno de Castejón, de las obras de la Línea de Alta Velocidad Castejón-Comarca de Pamplona con la línea convencional en servicio Casetas-Bilbao, con el fin de poder llevar a cabo la puesta en servicio del tramo de Alta Velocidad Castejón-Pamplona con anterioridad a la construcción de los tramos de alta velocidad anterior (Zaragoza-Castejón), y posterior.

Se estudian dos alternativas:

– Alternativa 0: alternativa de aproximadamente 5 km, se corresponde con la solución prevista en el proyecto objeto de la DIA publicada. Supone el mantenimiento sin modificaciones de la línea actual en servicio Casetas-Bilbao, por lo que se agregaría en el territorio un nuevo corredor ferroviario correspondiente a la citada Alternativa 0. Con esta alternativa resultaría afectado el espacio Red Natura 2000 «Río Ebro».

– Alternativa 1: alternativa de aproximadamente 3 km, constituye una reconsideración de los condicionantes actuales y permite evitar la afección a los espacios de ampliación de la Red Natura surgidos tras la aprobación de la DIA, definiendo al mismo tiempo una infraestructura más eficiente limitando su envergadura a lo estrictamente necesario. En este escenario se elimina parte de la vía actual en servicio Casetas-Bilbao, de modo que el nuevo eje ferroviario de conexión se hace acompañar de una rectificación de la vía actual en servicio. De esta forma el territorio se vería surcado por un solo eje ferroviario en el que se agrupase la línea actual levemente rectificadas y el nuevo eje de conexión.

Para la determinación de la alternativa más favorable, el promotor ha tenido en cuenta la atmósfera, relieve y suelo, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, territorio, patrimonio cultural y socioeconomía, concluyendo y seleccionando la alternativa 1 que supone una menor afección al medio natural.

La alternativa 1 seleccionada incluye un paso superior de camino y vía pecuaria Ramal de la Malacena (PK 1+400) y se elimina parte de la vía actual en servicio Casetas-Bilbao que es desmantelada, de modo que el nuevo eje ferroviario de conexión objeto del proyecto se hace acompañar de una rectificación de la vía actual en servicio. El territorio se vería surcado por un solo eje ferroviario en el que se agrupase la línea actual levemente rectificadas y el nuevo eje de conexión objeto del proyecto. No se prevé la apertura de nuevos caminos para el acceso a las obras del proyecto.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se ubica en la Comunidad Foral de Navarra, en los términos municipales de Castejón y Tudela, cercano al núcleo del primero. Se sitúa próximo al Río Ebro en su margen sur, en un entorno con varias infraestructuras viarias y ferroviarias existentes o/y previstas. El recorrido de la conexión ferroviaria de la línea de alta velocidad con la vía convencional se construirá esencialmente en campos de cultivo.

Desde el punto de vista geológico, el proyecto se encuadra dentro de la cuenca cenozoica del Ebro al sur de la Sierra de Alaiz. Destacan dos unidades diferenciadas del Terciario, la Formación Lerín de Arcillas, limos y yesos; y la formación Tudela de arcillas, limos rojos, calizas lacustres y areniscas. Los sedimentos cuaternarios están asociados a procesos fluviales y aluviales en forma de rellenos. Asimismo, aparecen materiales de relleno de origen antrópico.

En lo relativo a la hidrología destaca la presencia del Río Ebro, así como algunos otros cauces de tipo torrencial. Desde el punto de vista hidrogeológico al haber materiales muy permeables, existen acuíferos en dos masas de aguas subterráneas o aluviales libres denominadas «Aluvial del Ebro: Lodosa-Tudela» y «Aluvial del Ebro: Tudela- Aragón».

En cuanto a los espacios naturales protegidos, en las proximidades del proyecto se localiza el ZEC Río Ebro (ES2200040) que abarca tanto el río Ebro como el Barranco Valdellasfuentes, en los que destaca la presencia de visón europeo y nutria. En el entorno del proyecto se localizan otros espacios naturales protegidos de carácter regional como el «Soto Alto» y el «Soto Giraldeli», situados dentro del ZEC ya mencionado.

Cerca del proyecto se localizan los hábitats: 92D0. *Tamaricetum gallicae*: Arbustadas, tarayares y espinares de ríos, arroyos, ramblas y lagunas. Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*);

y el hábitat 92A0. Rubio *tinctorum*-*Populetum albae*: Saucedas y choperas mediterráneas. Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

La vegetación original ha sido reemplazada por cultivos agrícolas, por lo que las formaciones vegetales son escasas. Teniendo en cuenta la flora catalogada y/o amenazada de Gobierno de Navarra, se ha constatado presencia de determinadas especies al Oeste del ámbito de estudio del entorno de Castejón, en concreto de *Peganum harmala* y *Puccinellia fasciculata*. Además, en el entorno del Barranco de Valdela Fuentes existen comunidades higrófilas que podrían asimilarse al HIC 6420, «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinio-Holoschoenion*». No obstante, no se esperan importantes afecciones dado que el proyecto se sitúa en tierras de cultivo.

En lo relativo a la Fauna, se distingue por una parte hábitat agrícola con cultivos de herbáceas y leñosas, con especies protegidas por el Real Decreto Ley 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (LESPRE y CEEA) y protegidas por el Decreto Foral 563/1995, de 27 de noviembre, por el que se incluyen en el Catálogo de Especies Amenazadas de Navarra determinadas especies y subespecies de vertebrados de la fauna silvestre. Entre el grupo de las aves destacan: cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), garza imperial (*Ardea purpurea*) catalogada como vulnerable en el CEEA, milano real (*Milvus milvus*), cernícalo común (*Falco tinnunculus*) y mochuelo (*Athene noctua*). Vertebrados como la lagartija colirroja (*Acanthodactylus erythrurus*), lagartija cenicienta (*Psammotromus hispanicus*), y eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), entre otros. En cuanto a los hábitats fluviales asociados al curso del río Ebro y cauces asociados, hay peces como la anguila (*Anguilla anguilla*) y la perca americana (*Micropetrus salmoides*). Entre los anfibios destaca el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*). Entre los reptiles la culebra collar (*Natrix natrix*), culebra viperina (*Natrix maura*), galápago europeo (*Emys orbicularis*) y galápago leproso (*Mauremys leprosa*). Aves como el aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), martín pescador (*Alcedo atthis*) y la garza real (*Ardea cinérea*). Asimismo, destaca la posible presencia de visón europeo. El hábitat de zona húmeda es muy escaso y destaca como refugio para especies como el ruiseñor bastardo, cernícalo común y escribano palustre.

En cuanto al paisaje, el promotor distingue el paisaje asociado a cauces, vegas y bosques de galería, relacionado con las vegas del Ebro y sus afluentes; el paisaje de zonas de cultivo en la zona del Ebro, que es el que mayor extensión tiene; y el paisaje urbano.

En relación a la ordenación del territorio el proyecto se sitúa en suelo rústico en un ámbito eminentemente agrícola, destacando el regadío frente al secano. No hay montes de utilidad pública, aunque existen cotos de caza. Hay varios caminos agrarios en el entorno del proyecto, algunos catalogados como vías pecuarias.

c. Características del potencial impacto:

Aire, contaminación atmosférica y cambio climático: Las afecciones a la calidad del aire se producen fundamentalmente durante la fase de construcción, en relación a la emisión de polvo, así como el incremento de ruido y vibraciones. Durante la fase de explotación se producirá ruido y vibraciones asociados al ferrocarril. El promotor como medidas preventivas y correctoras limitará a 20 km/h la velocidad de circulación de vehículos de obra; se realizará el control de emisiones procedentes de la maquinaria; descompactado de caminos en caso de que sea necesario; riegos superficiales en zonas de movimientos de tierras; se cubrirán los camiones que transporten arenas; instalación de acopios en zonas protegidas del viento y se evitarán las quemaduras de rastrojos u otros materiales. En cuanto al ruido se proponen como medidas el control del funcionamiento de equipos y su estado, el uso de equipos que generen bajos niveles de ruido y la limitación de la velocidad.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO indica que deberá realizarse un cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto. El promotor responde que la

huella de carbono será inferior a la de la Alternativa 0, aun así, indica que realizará el cálculo de la huella de carbono asociado a la construcción y explotación del proyecto. Igualmente se tendrán en cuenta el análisis de riesgos y la adaptación al cambio climático en fases posteriores del proyecto. Estos análisis y cálculos serán enviados al órgano competente del Gobierno de Navarra y a la Oficina Española de Cambio Climático, teniendo el promotor en cuenta en el proyecto las observaciones y medidas que los mismos puedan considerar oportunas.

Suelo y residuos: El documento ambiental indica como principales afecciones durante la fase de obra la ocupación y eliminación del suelo, el riesgo de contaminación y la modificación de perfil del terreno. El promotor indica una serie de medidas preventivas y correctoras como la delimitación de la zona de obra, recuperación de la capa superior de tierra vegetal, adecuado acopio de residuos peligrosos, no derramamiento de sustancias peligrosas, mantenimiento de vehículos y balizamiento de zonas afectadas por posibles vertidos en caso de accidente.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Navarra indica que no se aprecia incompatibilidad del proyecto con los planeamientos urbanísticos de los municipios afectados.

Hidrología: El documento ambiental destaca la posible afección al drenaje natural y la alteración de la calidad del acuífero especialmente durante la fase de obras, y la posible afección a calidad de los cauces naturales durante la fase de explotación. El promotor indica que se excluirán para la ubicación de los elementos auxiliares los cauces naturales, especialmente el entorno del Ebro y el Barranco de Valdelafuente. Durante la vigilancia ambiental se eliminará cualquier obstáculo que pudiera impedir el correcto funcionamiento hidráulico o conllevar afección a la calidad del agua. Asimismo, se tratarán las aguas procedentes de las zonas de instalaciones auxiliares.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que los impactos esperables se consideran compatibles si se toman las medidas que se indican en el documento ambiental. Además, este organismo establece una serie de medidas en relación con la protección del dominio público como es la prohibición de construcción salvo lo expresamente permitido por la ley, que deberá contar con su correspondiente autorización en lo relativo a zonas de policía dentro de flujo preferente, sólo se podrán autorizar aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dichas zonas; igualmente el proyecto no podrá afectar a zonas inundables de acuerdo a la legislación del dominio público hidráulico; por último, toda actividad susceptible de contaminar las aguas deberá contener autorización del organismo de cuenca. El organismo de cuenca propone una serie de criterios técnicos generales relacionados con las características de las obras de drenaje, obras de paso y de cruce, así como las características de las obras en zona de policía, que el promotor tiene en cuenta e incluye en el proyecto.

Vegetación: La principal afección es la eliminación de vegetación durante la fase de obras, así como las actividades de mantenimiento de la infraestructura durante la fase de explotación. El promotor propone medidas como la adecuada planificación de los movimientos de tierras, riegos para evitar el polvo y evitar la apertura de nuevos caminos. Así mismo se incluyen una serie de medidas orientadas a reducir el riesgo de incendios y la realización de planes de extinción. Cerca del proyecto se localizan los hábitats 92D0 *Tamaricetum gallicae*: Arbustadas, tarayares y espinares de ríos, arroyos, ramblas y lagunas. Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*); y el hábitat 92A0 Rubio *tinctorum*-*Populetum albae*: Saucedas y choperas mediterráneas. Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*. Tal como indica el promotor, estos hábitats no van a resultar afectados por el proyecto ya que no están presentes en la zona afectada.

Fauna: El documento ambiental considera la afección por ahuyentar a la fauna y por atropello, siendo más relevante durante la fase de construcción. El promotor propone la realización de un cronograma de obras con el fin de reducir al mínimo la afección a especies especialmente sensibles, además de la realización de un estudio específico centrado en el visón europeo (*Mustela lutreola*), el galápago europeo (*Emys orbicularis*) y determinadas especies de aves con el fin de concretar dicho cronograma de obras, que será enviado al órgano ambiental autonómico para su validación. Los postes de la catenaria se diseñarán abiertos para evitar que las aves queden atrapadas durante la fase de explotación del proyecto.

El Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra, indica una serie de consideraciones ambientales como es completar el plan de vigilancia ambiental incluyendo medidas específicas para evitar molestias a la fauna, y especialmente a la avifauna de la zona; dismantelar la vía férrea que queda en desuso adoptando medidas de restauración vegetal con plantaciones de árboles y arbustos autóctonos; permeabilidad de la infraestructura para la fauna, recomendándose la publicación «Directrices técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de este Ministerio; o la utilización de algún espacio próximo degradado por extracción, en caso de que se precisen tanto prestamos como vertederos de excedentes de tierra. El promotor indica que tendrá en cuenta todas estas medidas y las incluirá en el proyecto.

Paisaje: Durante la fase de construcción se producirá la alteración y ocupación de unidades paisajísticas, así como una intrusión visual. El documento ambiental indica que se realizará la limpieza y restauración de taludes, descompactación y reextensión del suelo vegetal e hidrosiembra para disminuir el riesgo de erosión y mejorar la coherencia paisajística y ecológica.

El Servicio de Territorio y Paisaje de la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Navarra, indica que el refuerzo de comunicaciones e infraestructuras de la región para mejorar su conectividad con ámbitos urbanos y económicos externos constituye una directriz de la Estrategia Territorial de Navarra y es un principio orientador de los Planes de Ordenación Territorial. Por tanto, el proyecto está integrado en el modelo de desarrollo territorial (MDT) de los Planes de Ordenación Territorial del Eje del Ebro (POT5). Asimismo, no se aprecia incompatibilidad con los planeamientos urbanísticos de los municipios afectados.

Espacios naturales protegidos: El documento ambiental indica que el proyecto se sitúa a 700 metros de la ZEC del Río Ebro, mejorando la propuesta ya aprobada que afectaría a dicho espacio. Por tanto, el proyecto planteado mejora considerablemente el proyecto previo, indicando el documento ambiental recibido que el espacio protegido no se verá afectado.

Medio cultural y social, el documento ambiental indica que se producirá una afección a vías pecuarias, servicios e infraestructuras de la zona durante la fase de obras. Asimismo, se producirá una ocupación de suelo agrario. El promotor indica en el documento ambiental una serie de medidas para restituir las servidumbres desviando ciertos caminos, que serán realizadas en coordinación con el órgano competente autonómico. El documento ambiental indica que no se localizan yacimientos arqueológicos en la zona, no obstante, se realizará una prospección arqueológica previa incorporando en el proyecto las medidas que el órgano competente estime oportunas. Asimismo, se realizará un seguimiento durante la actuación, notificando la aparición de algún indicio o hallazgo al órgano competente autonómico. Por otra parte, durante la fase de explotación el documento ambiental indica que se espera una dinamización de la actividad económica en la zona.

La Sección de Patrimonio Arquitectónico del Servicio de Patrimonio Histórico del Gobierno de Navarra, vista la documentación presentada, no realiza observaciones.

El Ayuntamiento de Castejón informa de la afección a las vías pecuarias denominadas «Cañada Real Pasada Principal del Ebro» y «Ramal de la Malacena» proponiendo un trazado alternativo con menor ocupación de terrenos y menor afección a

dicha vía. El promotor indica que la restauración final de las vías pecuarias afectadas se coordinará con el Servicio Forestal y Cinegético de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.

El citado Ayuntamiento indica que el proyecto eliminará gran parte del suelo comunal del municipio, solicitando que los terrenos actualmente ocupados por la línea férrea que se va a retirar sean restituidos para su uso agrícola o ganadero. El promotor contesta que dicha restitución no es objeto del presente proyecto, que corresponderá a ADIF en un proyecto posterior al ser el propietario de los terrenos.

El Departamento de Desarrollo Económico y Empresarial de Navarra, informa de la presencia en el entorno de cuatro proyectos de energía renovable de competencia autonómica y uno de competencia estatal que, si bien no se van a ver afectados por el proyecto, la subestación denominada «SET Castejón promotores» se localiza en el área de influencia del proyecto. El promotor indica que recientemente se ha propuesto una ubicación alternativa de la SET que no se vería afectada por el trazado de la nueva vía.

En cuanto a la vulnerabilidad del proyecto, el Área de Protección Civil de la Dirección General de Interior del Gobierno de Navarra, concluye que desde el punto de vista de la protección civil, y al ser Castejón Zona de alto riesgo ZAR, se deberán adoptar medidas preventivas consistentes en el establecimiento de franjas mantenidas libres de vegetación, para evitar la propagación de incendios desde la infraestructura hacia el entorno, y para que la infraestructura no se vea afectada por incendios de vegetación que se puedan producir en las proximidades. Desde el punto de vista de las inundaciones, se deberán contemplar medidas para garantizar la permeabilidad del trazado de la infraestructura proyectada, evitando la generación de diques de contención de trazado paralelo al cauce del río. El promotor indica que se tendrá en cuenta todo lo establecido por dicho organismo en el proyecto. En etapas posteriores de desarrollo del Proyecto de Construcción, se coordinará con la Confederación Hidrográfica del Ebro la idoneidad de las medidas desarrolladas para el adecuado comportamiento de la infraestructura. Asimismo, en la franja de dominio público de 8 m (y en la extendida de protección de la infraestructura a cada lado de la misma), se establecerán medidas de restricción preventivas orientadas al control del riesgo, correspondiendo el mantenimiento de la zona de dominio público en condiciones adecuadas (mantenimiento libre de vegetación seca), al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como titular de dichos terrenos.

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 «Conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro» 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» 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 «Conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro» 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 publicará 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, 28 de abril de 2023.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

