

21046 RESOLUCIÓN de 18 de octubre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Línea Bobadilla-Algeciras, tramo: Ronda-Algeciras».

La presente Resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, en virtud del cual se decidió someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

1. *Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El estudio informativo se enmarca en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) del Ministerio de Fomento, dentro del corredor de Andalucía para trenes de alta velocidad. El objeto del estudio informativo es definir las actuaciones necesarias en el tramo de la línea férrea actual entre Ronda y Algeciras, que permitan, incrementar el grado de confort, la seguridad y la capacidad de la línea.

El tramo incluido en el estudio informativo atraviesa los siguientes términos municipales: Ronda, Arriate, Benaolán, Jimena de Líbar, Benadali, Benalauría y Cortes de la Frontera (Málaga), Jimena de la Frontera, Castellar de la Frontera, San Roque, Los Barrios y Algeciras (Cádiz).

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—El estudio informativo se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

La tramitación comenzó con la entrada de la documentación ambiental, correspondiente a los tres tramos en que se divide el proyecto. Así, con fecha 9 de agosto de 2002 se recibe la documentación ambiental correspondiente al proyecto «Línea Bobadilla-Algeciras. Tramo Ronda-Cortes de la Frontera (Málaga)»; con fecha 17 de diciembre de 2002 se recibe la documentación ambiental relativa a los proyectos «Línea Ronda-Algeciras. Tramo Cortes de la Frontera-San Pablo (Cádiz)» y «Línea Ronda-Algeciras. Tramo San Pablo-Algeciras (Cádiz)».

Con fecha de 20 de marzo de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas. Del resultado de las contestaciones a las consultas, las cuales se remitieron al promotor con fecha de 10 de octubre de 2003 para el primer tramo y 17 de octubre de 2003 para los dos restantes, se determinó la necesidad de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 274, de 16 de noviembre de 2005. Con fecha de 13 de marzo de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

3. *Descripción del proyecto.*—El trayecto actual discurre a lo largo de aproximadamente 106 kilómetros, de vía única sin electrificar, comenzando en la estación de Ronda (p.k. 69+900) y finalizando en la estación de Algeciras (p.k. 176+228). El trayecto Ronda-Algeciras se divide en tres tramos:

Tramo	Longitud	p.k. inicial	p.k. final
Ronda-Cortes de la Frontera	39.050	69+900	108+950
Cortes de la Frontera-San Pablo de Buceite	20.550	108+950	129+500
San Pablo de Buceite-Algeciras	46.728	129+500	176+228

El estudio informativo consiste en la renovación completa de la vía única existente, la instalación de un sistema de control de tráfico centralizado (CTC), la construcción de pequeñas variantes y vías de apartado, rectificaciones de curvas, medidas de contención y protección contra desprendimientos, estabilización de terraplenes, ampliaciones de la plataforma, la corrección de las deficiencias de drenaje de la línea actual, la reducción del número de pasos a nivel y el suministro de energía a la línea aérea de contacto desde las subestaciones eléctricas de tracción localizadas a lo largo del trayecto.

La renovación de la vía consiste en un desguarnecido mecánico, la sustitución del balasto existente por un balasto silíceo y la disposición de un carril UIC-60, traviesas polivalentes PR-01 y desvíos polivalentes, de modo que, en caso necesario en el futuro, se permita sustituir fácilmente el ancho de vía. En las vías de apartado de las estaciones se proyecta la disposición de un carril UIC-54 de segundo uso o procedente del levante de la vía actual.

El suministro de energía a la línea eléctrica de contacto se realizará desde las subestaciones eléctricas de tracción proyectadas a lo largo del

trayecto: Arriate, Benaolán, Cortes de la Frontera, San Pablo de Buceite, Castellar de la Frontera y Los Barrios. Para las líneas de acometidas a las subestaciones se utiliza la red de distribución de Sevillana-Endesa a 66 kV. Las líneas de acometida proyectadas son las siguientes:

Subestación	Punto acometida	Longitud (en km)
Arriate	Subestación de Ronda la Nueva	5,4
Benaolán	Línea Ronda-Buitreras	4,9
Cortes de la Frontera	Línea Ronda-Buitreras	5,0
San Pablo de Buceite	Línea Corchado-Casares	2,4
Castellar de la Frontera	Línea Sotogrande-Las Mesas	7,4
San Roque	Línea San Roque-Getares	1,5

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Andalucía, dentro de las provincias de Cádiz y Málaga. El ámbito de actuación ocupa un área muy extensa, incluida dentro de la cuenca hidrográfica del Sur y encuadrada entre el extremo occidental de las Cordilleras Béticas, el área meridional de la Serranía de Ronda, el área oriental de las Sierras de Grazalema, Líbar y Blanquilla y la localidad de Algeciras.

La línea férrea objeto del proyecto discurre, principalmente, paralela a los cursos fluviales de los ríos Guadiaro, Hozgarganta y Guadarranque, los cuales presentan tramos con una vegetación de ribera en un excelente estado de conservación, formada por sauces (*Salix* sp.), álamos (*Populus alba*), alisos (*Alnus glutinosa*) y adelfas (*Nerium oleander*).

Entre los terrenos próximos por los que discurre la línea de ferrocarril destacan aquellos ocupados por una vegetación natural de interés formada por encinas (*Quercus ilex* sp. *rotundifolia*), quejigos (*Quercus faginea*), alcornoques (*Quercus suber*) y acebuches (*Olea europaea* var. *sylvestris*), existiendo zonas con especies no autóctonas como son los pinares (*Pinus pinea* y *Pinus halepensis*) y eucaliptos (*Eucalyptus camaldulensis*). La orla arbustiva esta compuesta principalmente por lentisco, coscoja, jara, majuelo, madroño, palmito, algarrobo, aladierno, laurel, endrino, retama, tomillo, adelfa y brezo.

Dentro de la fauna presente en la zona de estudio destaca la presencia de Nutria (*Lutra lutra*), Boga del Guadiana (*Chondrostoma willkommii*) y Barbo gitano (*Barbus sclateri*), asociadas a los cauces fluviales e incluidas, las dos primeras, en el Anexo II de la Directiva Hábitats (92/43/CEE). Respecto a la avifauna destaca la presencia de Águila Imperial ibérica (*Aquila adalberti*), Milano negro (*Milvus migrans*), Milano real (*Milvus milvus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*), Culebrera europea (*Circus galli*), Águila real (*Aquila chrysaetos*), Aguililla calzada (*Hieraetus pennatus*), Águila azor-perdicera (*Hieraetus fasciatus*), Halcón peregrino (*Falco peregrinus*), Cernícalo primilla (*Falco naumanni*), Búho real (*Bubo bubo*) y Alimoche (*Neophron percnopterus*), especies incluidas en el Anexo I de la Directiva Aves (79/409/CEE).

En la zona de estudio existen numerosas cuevas que sirven de refugio a distintos quirópteros, especialmente destaca la cueva del Complejo Hundidero-El Gato, donde se encuentran presentes las siguientes especies de murciélagos cavernícolas: *Rhinolophus ferrumequinum*, *R. hipposideros*, *R. euryale*, *R. mehelgi*, *R. blassi*, *Myotis myotis* y *Miniopterus schreibersi*.

En la zona de actuación se encuentran los siguientes espacios protegidos: Parque Natural «Sierra de Grazalema», propuesto como LIC y ZEPA ES0000031 «Sierra de Grazalema», Parque Natural «Los Alcornocales», propuesto como LIC y ZEPA ES0000049 «Los Alcornocales», LIC ES6170031 «Río Guadiaro», LIC ES6120031 «Ríos Guadiaro y Hozgarganta», LIC ES6170034 «Río Guadalevín», LIC ES6170016 «Valle del río Genal», IBA n.º 243 «Sierras de Ubrique y Grazalema», IBA n.º 244: «Sierras de las Cabras, del Aljibe y de Montechoque», IBA n.º 245: «Sierras del Bujeo, Ojén, del Niño y Blanquilla» y distintos hábitats recogidos en la Directiva 92/43/CEE, entre los que destaca el hábitat prioritario 5210 «Matorrales de *Juniperus* spp.».

5. *Tratamiento del análisis de alternativas.*—El estudio informativo plantea dos alternativas para la ejecución del proyecto, las cuales incluyen una serie de variantes de trazado de curvas y pequeñas rectificaciones para los tres tramos en que se divide el trayecto Ronda-Algeciras. Las alternativas planteadas en el Estudio Informativo son:

Alternativa 1

El trazado propuesto discurre por la traza actual del ferrocarril existente, e incluye la renovación completa de la vía única existente, la instalación de un sistema de control de tráfico centralizado (CTC), medidas de contención y protección contra desprendimientos (muros guía, muros de gaviones, barreras de protección y mallas de contención), estabilización

de terraplenes, la construcción de falsos túneles, ampliaciones de la plataforma, el cerramiento de la vía en las zonas urbanas, la corrección de las deficiencias de drenaje de la línea actual, la reducción del número de pasos a nivel y el suministro de energía a la línea aérea de contacto desde las subestaciones eléctricas de tracción localizadas a lo largo del trayecto. Las actuaciones proyectadas más importantes para cada uno de los tramos del trayecto Ronda-Algeciras las siguientes:

Ronda-Cortes de la Frontera:

Rectificación de Arriate (pp.kk. 77+670-79+650), donde se ha proyectado la construcción de una variante de trazado, de 1.917 m, mediante la ejecución de un terraplén nuevo, independiente del actual.

Rectificación de la estación de la Indiana (pp.kk. 84+719-85+920) donde se ampliará la vía de apartado y se colocarán muros de gaviones en el pie de desmonte a ampliar.

Rectificación de Guadiaro: (pp.kk. 105+850-106+778), que incluye la nueva construcción de un viaducto sobre el río Guadiaro, para sustituir al actual, y un puente similar al existente sobre el arroyo de la Vega (p.k. 106+240).

Cortes de la Frontera-San Pablo de Buceite:

Se proyecta una rectificación de trazado entre los pp.kk. 117+750 y 118+300, que incluye la construcción de un nuevo viaducto (pp.kk. 117+485-117+550) y dos falsos túneles (pp.kk. 117+575-117+640 y 118+220-118+317).

San Pablo de Buceite-Algeciras:

En las proximidades de la estación de Castellar de la Frontera (pp.kk. 145+212-146+324), actualmente fuera de servicio, se proyecta una nueva vía de apartado de 1.000 m de longitud y andén de emergencia para bajada de viajeros.

En la estación de La Almoraima (pp.kk. 155+490-156+540) se ha proyectado una nueva vía de apartado de 750 m de longitud, así como la eliminación del paso a nivel existente.

Se proyecta un total de doce rectificaciones de trazado entre los siguientes pp.kk.:

Variante	p.k. inicio	p.k. final
1	138+080	138+900
2	140+950	141+690
3	143+780	144+360
4	146+400	147+130
5	147+580	149+270
6	150+790	152+240
7	155+050	155+640
8	158+240	159+880
9	161+370	161+700
10	163+260	163+760
11	164+300	164+920
12	167+050	167+750

Alternativa 2

Esta alternativa mantiene los mismos criterios que la alternativa anterior, siguiendo el mismo trazado existente del trayecto Ronda-Algeciras, con las mismas actuaciones excepto en el tramo comprendido entre los pp.kk. 146+610 y 153+800, donde se proyecta un túnel de 2.170 m de longitud, con dos falsos túneles de entrada y salida.

El análisis ambiental de las alternativas propuestas es el siguiente:

Las principales ventajas de la Alternativa 2 consiste en la reducción del trazado actual en 1.750 m, a la vez que suaviza el perfil longitudinal del mismo, sin embargo, de acuerdo con las indicaciones del promotor esta alternativa presenta graves implicaciones técnicas y ambientales:

El recorrido de la variante discurre por el Parque Natural de «Los Alcornocales», incluido dentro de la Red Natura 2000 como LIC y ZEPA «Los Alcornocales», afectando a seis hábitats recogidos en la Directiva 92/43/CEE.

La ejecución de los falsos túneles afecta a dos tramos de la carretera A-369 Ronda-Algeciras.

La obra de túnel se ejecutaría en una zona de contacto entre un material permeable (arenas y calcarenitas del plioceno) y otro impermeable (arcillas y margas), por tanto las actuaciones proyectadas podrían afectar al acuífero colgado cobijado por las arenas.

El promotor, en función de un análisis de los mencionados aspectos ambientales y técnicos, concluye que la alternativa seleccionada es la Alternativa 1.

6. *Fase de consultas previas.*—En la tabla adjunta se han recogido los 23 organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	
Confederación Hidrográfica del Sur	
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Ayuntamiento de Ronda	X
Ayuntamiento de Arriate	
Ayuntamiento de Benaolán	
Ayuntamiento de Jimena de Líbar	
Ayuntamiento de Benadalid	
Ayuntamiento de Benalauría	
Ayuntamiento de Jimena de la Frontera	
Ayuntamiento de Cortes de la Frontera	X
Ayuntamiento de Castellar de la Frontera	
Ayuntamiento de San Roque	X
Ayuntamiento de Los Barrios	
Ayuntamiento de Algeciras	
Ecologistas en Acción	X
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.)	X
Andalus. Asociación para la Supervivencia de la Naturaleza y el Medio Ambiente	
AGADEN. Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza	X
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios protegidos: el proyecto, dada su ubicación, podría tener alguna incidencia sobre los siguientes espacios protegidos: LIC y ZEPA «Sierra de Grazalema», LIC y ZEPA «Los Alcornocales», LIC «Río Guadiaro», IBA n.º 244 «Sierras de las Cabras, del Aljibe y de Montecoche» e IBA n.º 243 «Sierras de Ubrique y Grazalema», distintos hábitats recogidos en la Directiva 92/43/CEE, de acuerdo a los informes presentados por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y la S.E.O. Asimismo, estos organismos señalan la fauna existente en los espacios mencionados, donde destaca la presencia de Nutria, Boga y Barbo gitano asociados a los cursos fluviales, y la avifauna formada por el Águila Imperial ibérica, Buitre leonado, Alimoche común, Águila azor-perdicera, Águila real, Halcón peregrino y Búho común.

Hidrología: se deberá evitar la afección sobre los distintos cursos fluviales atravesados por la infraestructura proyectada, especialmente los ríos Guadiaro, Hozgarganta y Guadarranque, los cuales presentan tramos de vegetación con un excelente estado de conservación, de acuerdo a las indicaciones realizadas por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Patrimonio arqueológico: se deberá realizar una prospección arqueológica del área de actuación, así como un seguimiento arqueológico de las obras con objeto de garantizar la correcta protección del patrimonio cultural y arqueológico existente, prestando especial atención al yacimiento «Cueva del Gato y Complejo del Gato», declarado Bien de Interés Cultural (BIC), según las consideraciones realizadas por la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Vías pecuarias: el trayecto afectado por las obras atraviesa un gran número de vías pecuarias, por lo que el estudio informativo deberá garantizar la continuidad, usos y reposición de las mismas, según consideran la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y la S.E.O.

7. *Principales alegaciones durante el periodo de información pública.*—Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 13 alegaciones correspondientes a la Dirección General de Carreteras, Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Diputación de Cádiz, los Ayuntamientos de Algeciras, Arriate, Benadalid, Benaolán, Cortes de la Frontera, Gaucín, Ronda y San Roque, y dos escritos particulares.

El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Se considera muy positiva la ejecución de la actuación proyectada, aunque se solicita, entre otras medidas, la reposición de todos los servicios

afectados por las obras; el aumento de la sección de los caminos de servicio y de la permeabilidad transversal; la instalación de balsas de retención, decantación y desengrasado para la protección del sistema hidrológico; un estudio acústico detallado en las zonas próximas a los núcleos urbanos y la instalación, en caso necesario, de pantallas acústicas; un estudio arqueológico previo al desbroce y la reposición de las vías pecuarias afectadas; el jalonamiento de la vegetación de interés; la disminución del efecto barrera sobre la fauna ejecutando viaductos cuando la altura del terraplén supere los 12 m de altura y la disposición de pasos específicos; el mantenimiento de los estribos de los viaductos fuera de la zona de dominio público hidrológico; el respeto, evitándose la ejecución de desbroces y voladuras, del periodo de cría y nidificación de la fauna presente (de abril a junio) y la inclusión en el proyecto de un plan de prevención y extinción de incendios y un programa de restauración ambiental de los espacios afectados por las obras. Tales consideraciones son señaladas por los Ayuntamientos de Arriate, Banadaliid, Benaoján, Cortes de la Frontera y Ronda.

En cuanto al efecto barrera, se deberá evitar mediante la instalación de pasos peatonales y rodados a distinto nivel; en las zonas de ladera donde se eliminarán los eucaliptos, será necesario realizar una nueva plantación con especies autóctonas que asegure la estabilidad de los taludes, y se deberán instalar pantallas acústicas en el núcleo urbano, tal y como indica el Ayuntamiento de San Roque. El Ayuntamiento de Algeciras indica que el estudio de impacto ambiental no se hace ninguna referencia a los pasos de nivel actuales, algunos de los cuales están en fase de supresión.

Existen una serie de alegaciones de contenido socio-económico, tales como la emitida por el Ayuntamiento de Gaucín, solicitando que el trazado de la línea Bobadilla-Algeciras transcurra por dicho municipio y tenga una estación en el mismo; la Dirección General de Carreteras, que señala que la actuación proyectada deberá coordinarse con la ejecución del proyecto «Autovía del Mediterráneo A-7. Tramos Vejer de la Frontera-Los Barrios y Algeciras-San Roque», el Área de Cooperación Municipal y Patrimonio de la Diputación de Cádiz, la cual considera necesario que se garantice la continuidad de las carreteras provinciales CA-P-0527 y CA-P-5121; y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras que considera de especial importancia la prolongación del ramal de unión de la línea férrea Bobadilla-Algeciras con las instalaciones portuarias de Campamento de San Roque, para el desarrollo de las mismas.

Las consideraciones realizadas durante el periodo de información pública han sido contempladas por el promotor y se recogen en el apartado 9. Integración del proceso de evaluación.

8. *Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales.*—Con fecha 20 de septiembre de 2005 la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía remite a la Dirección General de Ferrocarriles un informe respecto a los posibles efectos ambientales del proyecto en el ámbito de la actuación. Dicho informe realiza las siguientes consideraciones:

Señala que las actuaciones proyectadas afectarán al Parque Natural Los Alcornocales y a distintos hábitats de interés comunitario, principalmente, al hábitat prioritario 5210 «Matorrales de *Juniperus spp.*», por lo que se deberá analizar un trazado alternativo para evitar la incidencia de los falsos túneles previstos sobre citado hábitat, y en caso de que no sea posible, deberá establecerse, como medida correctora, el restablecimiento de la superficie afectada, en una zona anexa, mediante la revegetación de la misma con material de base obtenido de la región de procedencia adecuada o extracción de dicho material de ejemplares de *Juniperus spp.* procedentes de la zona afectada.

La ejecución del proyecto en ningún caso supondrá la destrucción, alteración o transformación del hábitat fluvial de las especies existentes, con especial atención al LIC «Río Guadiaro» y al LIC «Ríos Guadiaro y Hozgarganta», evitándose afecciones permanentes a sus lechos, márgenes, alteraciones en las secciones del cauce, modificación del curso y cualquier otra que pudiera afectar al desarrollo normal del ciclo biológico de las especies propias de los ecosistemas fluviales de la zona de actuación del proyecto. Considera las actuaciones proyectadas relativas a las obras del falso túnel y muros de contención en las proximidades de la Cueva del Gato y en las márgenes del río Guadiaro como un riesgo grave sobre el hábitat fluvial, así como las infraestructuras del paso del cauce en el p.k. 106. Para evitar la posible afección, propone las siguientes medidas:

El nuevo paso prescindirá de pilares de apoyo dentro del cauce, si es técnicamente viable, y sin que los estribos afecten a la vegetación, ni supongan deterioro de los taludes.

Se evitará realizar trabajos junto al cauce en el periodo de freza de la comunidad piscícola, especialmente en la zona de contacto del río Guadiaro con el río Guadares en la Cueva del Gato.

Para evitar la llegada de arrastres al cauce o sus márgenes se colocarán barreras de retención de sedimentos o zanjas de infiltración o cualquier otro dispositivo que lo garantice, que se retirarán una vez finalizados los trabajos y asegurada la estabilidad de los perfiles.

Si se produjeran trabajos auxiliares de perforación se dispondrá de un sistema de retención de aguas residuales para su desbaste y decantación de sólidos.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía deberá aprobar y supervisar el Proyecto de Recuperación Ambiental, el Plan de Prevención frente a Incendios y el proyecto de deslinde y jalonamiento de las áreas de interés afectadas.

Respecto a las vías pecuarias afectadas por el proyecto, el promotor deberá presentar un proyecto de reposición de las vías pecuarias, en el que se contemple de manera detallada la situación actual de las mismas, sus afecciones, la restitución de las obras, las propuestas de modificación del trazado y las propuestas de ocupación temporal del dominio público. Este documento deberá ser informado favorablemente por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, con carácter previo a la ejecución de las obras.

Para la protección del sistema hidrológico, se deberá evitar:

La eutrofización de las aguas y el aumento de sedimentos sólidos en suspensión en los cauces atravesados.

La modificación de la estructura y textura de los suelos pertenecientes a las márgenes de los arroyos.

La contaminación de las aguas por residuos procedentes de obra.

La modificación del caudal ordinario y la desecación parcial o total de la red superficial.

Para la reducción del efecto barrera, los pasos de fauna, a nivel inferior, estarán dimensionados adecuadamente (señalándose la tipología, emplazamiento, capacidad y dimensiones), ubicados en los hábitats naturales de las especies afectadas, integrados adecuadamente en las características del entorno y no coincidirán con los habilitados en los proyectos de reposición de las vías pecuarias. Se prestará especial atención a los desplazamientos locales de la fauna en la zona paralela al río Hozgarganta, procedentes de los montes próximos, principalmente en la época de estío.

Los pies arbóreos en buen estado sanitario afectados por las obras se deberán transplantar, siendo la propia Consejería de Medio Ambiente quien establezca el destino de los mismos y las condiciones de su trasplante.

Por último, señala que deberá estudiarse la ubicación de las nuevas subestaciones eléctricas, de modo que las líneas eléctricas asociadas discurran lo mínimo necesario por espacios naturales protegidos, preferiblemente de forma subterránea y paralelas al trazado del ferrocarril.

Las consideraciones planteadas por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía han sido tenidas en cuenta tanto en el estudio de impacto ambiental como en la respuesta del promotor al citado informe y recogidas en el apartado siguiente de Integración del proceso de evaluación.

9. *Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras.*—Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, consideradas las consultas previas, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas en el periodo de información pública, son los siguientes:

9.1 Impactos sobre los espacios protegidos: Las posibles afecciones sobre los espacios naturales protegidos podrían producirse, por un lado, con la construcción de viaductos sobre los cursos fluviales existentes en el área de actuación, especialmente aquellos proyectados dentro del LIC «Río Guadiaro» (pp.kk. 105+850-106+778), y por otro, por la construcción de falsos túneles, muros de contención, ampliaciones de la plataforma y rectificaciones de curvas dentro del LIC y ZEPA «Sierra de Grazalema» y LIC y ZEPA «Los Alcornocales». El promotor señala que no se contempla ninguna actuación dentro de los LIC «Ríos Guadiaro y Hozgarganta», «Río Guadalevín» y «Valle del Río Genal», por lo que no prevé afección sobre estos últimos.

Las afecciones sobre el LIC «Río Guadiaro» se producirían por el posible aporte de sólidos al interior del cauce y sobre la vegetación de ribera, debido a su posible invasión por parte de los terraplenes en los que apoyan los estribos. En el caso del LIC y ZEPA «Sierra de Grazalema» y LIC y ZEPA «Los Alcornocales», las posibles afecciones se corresponderían con la desaparición de la vegetación existente y las molestias sobre la fauna durante el periodo de construcción.

El estudio de impacto ambiental considera que la ejecución del proyecto puede suponer la afección sobre los siguientes hábitats recogidos en la Directiva 92/43/CEE: 9340 «Bosques de *Quercus ilex*», 5334 «Matorrales y tomillares termófilos, principalmente semiáridos», 92B0 «Bosques de fresnos con *Fraxinus angustifolia*», 9330 «Bosques de *Quercus suber*» y el hábitat prioritario 5210 «Matorrales de *Juniperus spp.*».

El promotor considera que las obras proyectadas son compatibles con la integridad de la Red Natura 2000 en la zona de actuación, ya que no es previsible la alteración de ningún biotopo exclusivo coincidente con las obras proyectadas, siendo las mayores molestias sobre la fauna las derivadas de la fase de construcción. Los viaductos y las obras de drenaje son considerados como soluciones válidas para evitar la fragmentación del territorio y garantizar las condiciones de movilidad de la fauna, al mejorar la situación actual.

Con objeto de proteger la vegetación de ribera de estos espacios, el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectará de tal manera que los estribos queden al menos a 10 m de la vegetación de ribera. Se evitará la disposición de las pilas en los cauces y en ningún caso la afección a la vegetación superará el ancho de la plataforma. El estudio informativo incluye un Plan de Restauración Ambiental de las superficies afectadas por las obras.

Respecto a la afección sobre el hábitat prioritario 5210 «Matorrales de *Juniperus* spp.», el promotor señala que junto a la vía del tren no existen sabinas que puedan ser afectadas directamente por las actuaciones proyectadas. No obstante, el proyecto constructivo contemplará, como medida correctora, el restablecimiento de la superficie afectada por las obras, en una zona anexa, mediante la revegetación de la misma con ejemplares de *Juniperus* spp. procedentes de la zona afectada.

9.2 Impactos sobre la hidrología: Las principales afecciones se deberían a la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados debido al aumento de sólidos en suspensión y a los vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como a la alteración de la dinámica de flujo superficial como consecuencia de los movimientos de tierra, operaciones de dragado o cimentación.

Se evitará la ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente impermeabilizadas y se incorporarán al sistema de protección ante vertidos accidentales, que incluye un sistema para la separación de los aceites y grasas de las aguas de limpieza.

Se realizarán drenajes transversales en todos los cauces interceptados, coincidiendo la ampliación de las obras de drenaje con las existentes en la infraestructura actual.

Se instalarán barreras de sedimentación para evitar arrastre de sólidos a los cauces con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas. Asimismo, se instalarán sistemas de desbaste y decantación de sólidos en aquellas instalaciones auxiliares en las que se prevea la generación de aguas residuales.

Se evitará la disposición de las pilas en el interior de los cauces fluviales, el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectarán de tal manera que los estribos queden al menos a 10 m de la vegetación de ribera.

También se establecerá una distancia mínima de 10 m entre la colocación de los apoyos de las líneas eléctricas y los cauces fluviales atravesados.

El proyecto contempla una adecuada gestión y tratamiento de los residuos generados durante la construcción y explotación del proyecto. La eliminación de los residuos peligrosos se realizará mediante un gestor autorizado de residuos peligrosos.

9.3 Impactos sobre la geología y edafología: Se producirá durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, falsos túneles, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

En el estudio de impacto ambiental se localizan las zonas próximas al trazado existente, cuyos materiales granulares pueden ser explotados como préstamo para la construcción de la obra, los huecos correspondientes a canteras aparentemente abandonadas o inactivas que existen en el entorno de los tramos, y las zonas de exclusión para préstamos y vertederos. En caso de que sea necesaria la apertura de nuevas zonas de préstamos o vertederos, estos serán sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y contarán con un Plan de Restauración, según lo previsto en el R.D. 2994/82, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras. Asimismo, el estudio informativo contempla la retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal.

9.4 Impactos sobre la vegetación: La ejecución de la actuación proyectada supondrá la eliminación de la cubierta vegetal en una superficie aproximada de 25 hectáreas, dentro del área de ocupación del trazado de la vía e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. La mayor parte del trazado existente discurre entre terrenos ocupados por cultivos de secano. No obstante, en cada uno de los tramos propuestos se puede afectar a formaciones de vegetación natural correspondientes a algunos ejemplares del género *Quercus*, zonas de matorral mediterráneo y vegetación de ribera en los cruces de los cursos fluviales, así como zonas de repoblación de pinares y eucaliptos. El promotor no prevé la eliminación de formaciones vegetales de especial interés dentro del Parque Natural «Sierra de Grazalema» y Parque Natural «Los Alcornocales».

El estudio de impacto ambiental contempla, entre otras medidas, las siguientes:

Se delimitará la zona de obra para dañar lo menos posible a la vegetación existente, respetando, especialmente, las zonas de vegetación natural situadas en el área de actuación. Se procederá al jalonamiento de la

vegetación de interés, principalmente bosque mediterráneo y vegetación de ribera, que aún estando en la zona de obras no se encuentren en la superficie de ocupación.

Los ejemplares arbóreos afectados y que posean un buen estado sanitario se trasplantarán en las condiciones óptimas para cada especie de acuerdo con las indicaciones realizadas por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Con objeto de evitar la afección sobre la vegetación de ribera de los cauces atravesados, el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los mismos, se proyectará de tal manera que los estribos queden fuera de la zona ocupada por la vegetación.

El Proyecto Constructivo incluirá un Plan de Prevención frente a incendios forestales, el cual se someterá a la aprobación previa por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Los tramos en los que la traza de las líneas eléctricas discurre sobre formaciones arbóreas, se seleccionarán apoyos con altura suficiente para minimizar las afecciones a la cubierta vegetal.

En las zonas de ladera, los apoyos de las líneas eléctricas dispondrán de patas desiguales para evitar al máximo la corta de arbolado.

Los ejemplares arbóreos que no sean objeto del tala en el proyecto, próximos a la línea férrea y tendidos eléctricos, deberán ser señalizados y protegidos con objeto de evitar afecciones accidentales, especialmente en las zonas de alcornocales y vegetación de ribera.

El estudio de impacto ambiental contempla un programa de restauración, revegetación e integración paisajística de las obras, que incluye la plantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas en las zonas afectadas por las mismas, así como el desmantelamiento y restauración de los tramos de vía que queden fuera de servicio.

9.5 Impactos sobre la fauna: Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el propio efecto barrera existente con la infraestructura actual y el del riesgo de atropellos.

El estudio informativo considera que no es previsible la alteración de ningún biotopo ni tampoco se esperan graves consecuencias por la fragmentación de su territorio. Además, no contempla el cerramiento de la línea ferroviaria, por lo que las condiciones existentes en la actualidad en lo relativo al paso de la fauna terrestre se mantendrán tras la ejecución de las obras. En todo caso, la permeabilidad mejorará con la construcción de nuevas estructuras de mayor diámetro, así como, la ejecución de falsos túneles disminuirá el índice de atropellos potenciales de la zona.

Las principales medidas contempladas en el proyecto son:

Las actividades de obra se restringirán a la superficie de ocupación sin rebasarse aquellas delimitadas por el jalonamiento temporal.

El calendario de ejecución de las obras evitará los desbroces, el ripado de taludes y las voladuras en el periodo comprendido desde marzo a finales de julio, con objeto de garantizar y facilitar la normal reproducción de las especies presentes en la zona de actuación, principalmente la avifauna. En la zona del Cañón de las Buitreras (pp.kk. 114+800-116+500), se evitarán entre los meses de enero y julio aquellas actividades que puedan producir ruidos excesivos, trasiegos continuados y cualquier otra actividad que ocasione molestias a las especies nidificantes.

Respecto a la fauna piscícola, se instalarán barreras de sedimentación y sistemas de decantación para evitar el aporte de sólidos en suspensión y el vertido de aceites y combustibles, con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas. Asimismo, se establecerá la restricción de realizar obras en el entorno fluvial entre los meses de marzo a octubre, correspondiente con el periodo de freza de la comunidad piscícola y para evitar interferir con el ciclo biológico de la nutria.

Para favorecer la permeabilidad de la fauna, se aprovecharán como pasos de fauna las obras de drenaje existentes y proyectadas, las cuales se dimensionarán adecuadamente, se ubicarán en los hábitats naturales de las especies afectadas, se integrarán adecuadamente en las características del entorno y no coincidirán con las habilidades en los proyectos de reposición de las vías pecuarias. Los drenajes laterales tendrán una sección que faciliten la salida de los pequeños vertebrados, evitándose aquellos de sección cuadrangular y semicircular.

Para impedir la afección sobre las especies existentes en el interior de la Cueva del Gato, propone un jalonamiento de protección que impida la entrada de cualquier persona relacionada con la obra, la restricción de las obras al periodo diurno, y en caso de necesidad de realización de obras durante el periodo nocturno, la iluminación artificial se proyectará hacia el suelo y nunca hacia el interior de la cueva.

Para reducir el riesgo de colisión o electrocución de la avifauna con los tendidos eléctricos que discurran por espacios protegidos de especial interés para la avifauna, se instalarán salvapájaros sobre el cable de tierra, de

tipo espiral grande, con una cadencia de 15 m. En este sentido, el Proyecto Constructivo contemplará estudiar el soterramiento de las líneas eléctricas dentro de los espacios naturales protegidos, de acuerdo con las indicaciones realizadas por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

9.6 Afección sobre el patrimonio cultural: Dentro de la zona de actuación se localizan una serie de yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio cultural próximos al trazado ferroviario actual, sin embargo, el estudio de impacto ambiental considera que sólo podría verse afectado por la ejecución del proyecto el yacimiento «Cueva del Gato y Complejo del Gato» (BIC), debido a la construcción de un muro de contención del talud del lado derecho de la vía entre los pp.kk. 90+920 y 91+052 y la construcción de un falso túnel entre los pp.kk. 90+145 y 90+307, ya que estas actuaciones se encuentran a unos 120-600 m, respectivamente, de dicho yacimiento.

El estudio de impacto ambiental identifica las vías pecuarias sobre las que podrían existir afecciones al ser atravesadas por la traza de la vía férrea:

Vía pecuaria	Provincia
Cañada Real de Sevilla	Málaga.
Cañada Real del Campo de Gibraltar	Málaga.
Cañada Real del Llano de las Cruces	Málaga.
Cañada Real de El Colmenar	Málaga.
Vereda del Camino del Molino	Málaga.
Cañada Real del Río Guadiaro	Málaga.
Cañada Real del Llano de las Cruces	Málaga.
Cañada Real de Gaucín o del Colmenar	Cádiz.
Vereda de Gomero	Cádiz.
Cañada Real de los Ángeles	Cádiz.
Colada del Molino del Sotillo	Cádiz.
Colada del Salado	Cádiz.
Cañada Real de Hinojera	Cádiz.
Vereda de San Roque	Cádiz.
Cañada Real de Manilva a Los Barrios	Cádiz.
Cordel del Vado de Jimena a Puente Mayorga	Cádiz.
Vereda del Vado del Oro	Cádiz.
Cañada Real de San Roque a Medina	Cádiz.
Vereda del Higuero	Cádiz.
Cordel de Los Barrios	Cádiz.
Cordel del Puerto del Piojo	Cádiz.
Cañada Real del Pelayo	Cádiz.

Entre las medidas de protección del patrimonio cultural destacan:

Previo al inicio de las obras, se procederá al balizado y señalizado de los yacimientos más cercanos a la vía férrea y se realizará una prospección arqueológica intensiva del área de actuación, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos.

Se realizará un sondeo arqueológico preventivo en los yacimientos de «Cueva del Gato y Complejo del Gato» y «La Presa II», con medios mecánicos y manuales. Los resultados de este trabajo previo determinarán la necesidad de tomar medidas adicionales como son la excavación en área o la protección de los restos.

Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras por un técnico competente, en coordinación con la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

El estudio de impacto ambiental contempla la realización de un Proyecto de Reposición de Vías Pecuarias, de acuerdo con las indicaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, que garantice la restitución de las vías pecuarias afectadas por las obras, con el objeto de asegurar su funcionalidad y la continuidad de su trazado.

9.7 Impactos sobre el medio socioeconómico: Durante la fase de construcción se producirán incrementos sonoros a causa de la maquinaria utilizada, las voladuras y movimientos de tierra, los cuales desaparecerán una vez finalizadas las obras. La fase de funcionamiento no supondrá un aumento sustancial de los niveles sonoros respecto a la situación actual, ya que no se producirá un incremento importante en la velocidad de los trenes ni el número de trenes en circulación.

El promotor indica que se adoptarán las medidas técnicas necesarias para disminuir el ruido durante la fase de construcción. Con objeto de evitar la afección del ruido sobre zonas habitadas, se instalarán pantallas de acero galvanizado y polimetacrilato de 3 m de altura en las inmediaciones de las estaciones de Jimena de la Frontera y San Roque. El estudio de impacto ambiental contempla un seguimiento anual de los niveles de ruido en las zonas habitadas próximas al trazado.

No obstante, la localización definitiva de las pantallas acústicas quedará fijada de acuerdo con los nuevos estudios de ruido a realizar en el Proyecto Constructivo, con objeto de cumplir con la legislación vigente en la materia.

El estudio informativo garantiza la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución de la actuación proyectada, en coordinación con los organismos y representantes competentes.

En el siguiente cuadro se identifica los principales impactos y las medidas correctoras previstas:

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la hidrología y el LIC «Río Guadiaro»	El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectará de tal manera que los estribos queden al menos 10 m de la vegetación de ribera. Se evitará la disposición de pilas dentro de los cauces fluviales. Se evitará la ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Se realizarán drenajes transversales en todos los cauces Interceptados por el trazado. Se instalarán barreras de sedimentación y sistemas de desbaste y decantación para evitar el arrastre de sólidos a los cauces.
Afección sobre la vegetación y sobre los espacios protegidos: Parque Natural «Sierra de Grazalema» y Parque Natural «Los Alcornocales»	Se delimitará el perímetro de la zona de ocupación. Se procederá al jalonamiento de la vegetación natural de interés. Los ejemplares arbóreos afectados en buen estado sanitario se trasplantarán, según las condiciones propuestas por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. El proyecto constructivo incluirá un plan de prevención frente a incendios forestales. Se ejecutará un programa de restauración, revegetación e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras.
Afección sobre la fauna	En la ejecución de las obras se evitará las actuaciones más impactantes durante el periodo comprendido desde marzo a finales de julio, con objeto de garantizar y facilitar la normal reproducción de las especies de fauna presentes. En el Cañón de las Buitreras se evitarán, entre los meses de enero y julio, aquellas actividades que puedan producir molestias a las especies nidificantes. Para la protección de la fauna piscícola, se instalarán barreras de decantación para mantener la calidad de las aguas. Asimismo, se evitarán las obras en el entorno fluvial entre los meses de marzo y octubre, coincidiendo con el periodo de freza de la comunidad piscícola y para evitar interferir con el ciclo biológico de la nutria. Se ejecutarán una serie de pasos específicos de fauna, que permitirán reducir el efecto barrera originado por la infraestructura existente. Se procederá al jalonamiento de la zona próxima a la Cueva del Gato con objeto de proteger a las especies existentes en su interior. Se instalarán dispositivos salvapájaros en las líneas eléctricas proyectadas para rehuir el riesgo de colisión o electrocución de la avifauna.

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la geología y edafología	Se localizan distintas zonas para la ubicación de las instalaciones auxiliares. Se procederá a la retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal. Se proponen distintas zonas de préstamo y de vertedero, situados en zonas de escaso valor ambiental, con capacidad suficiente para la recepción de los excedentes. Se retirarán los residuos peligrosos generados a través de un gestor autorizado.
Afección sobre el patrimonio cultural	Previo al inicio de las obras se realizará una prospección arqueológica intensiva del área de actuación. Se realizará un sondeo arqueológico preventivo en los yacimientos de «Cueva del Gato» y «La Presa II». Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras por un técnico competente. Se repondrán las vías pecuarias afectadas por el proyecto, garantizándose su continuidad y usos existentes.
Afección sobre el medio socioeconómico	Se realizará un estudio de los niveles de ruido para delimitar las zonas sensibles y se instalarán pantallas acústicas. Se garantizará la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución del proyecto, en coordinación con los organismos y representantes competentes.

10. *Especificaciones para el seguimiento.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como, para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, además de las siguientes consideraciones:

Se controlará el incremento del nivel sonoro como consecuencia de las actividades de la obra y del tránsito de trenes por la infraestructura objeto de la actuación. Además, se realizará una campaña de medición de los niveles sonoros y, si resulta necesario, se procederá a la disposición de pantallas acústicas en las zonas sensibles y la verificación de su eficacia.

Se controlará la superficie de ocupación y los movimientos de tierra, así como la protección de los taludes mediante hidrosiembras o plantaciones, el acondicionamiento de las nuevas formas del relieve y el mantenimiento de las estructuras y plantaciones definidas en el estudio informativo.

En cuanto a la hidrología, se controlarán los posibles vertidos a los cauces, el emplazamiento de las instalaciones temporales, la aplicación de medidas de prevención de la contaminación del agua procedente de los vertidos generados en las excavaciones y en el mantenimiento de las obras de drenaje. Se constatará la ausencia de represamientos, la correcta circulación del agua en las líneas de escorrentía y se comprobarán los flujos de agua subterránea y la correcta recarga de acuíferos.

Se controlará la posible afección sobre los espacios naturales protegidos y los hábitats de interés comunitario recogidos en la Directiva 92/43/CEE, potencialmente afectados por el trazado.

Se llevará a cabo un seguimiento de las medidas de protección sobre la fauna, comprobándose la eficacia de los pasos de fauna y el posible incremento de la mortandad por atropellos y colisión o electrocución con los tendidos eléctricos.

Se realizará el seguimiento y vigilancia del programa de restauración, revegetación e integración paisajística, la señalización de los límites a revegetar y la protección de la vegetación circundante, la comprobación de la integración ambiental del conjunto de la obra y el control del mantenimiento de las áreas restauradas.

En cuanto al paisaje, se controlará la integración paisajística de los préstamos, vertederos, taludes de desmonte y terraplén, bocas de túneles y viaductos, instalaciones de obra y de la propia infraestructura en general.

Se comprobará la posible afección al patrimonio cultural, mediante un seguimiento arqueológico de las obras, en coordinación con la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se emitirán informes que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas y la totalidad de las recogidas en el estudio de impacto ambiental e información complementaria.

11. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 18 de octubre de 2006, formula la siguiente declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Línea Bobadilla-Algeciras. Tramo: Ronda-Algeciras», concluyendo que el trazado propuesto por el promotor es el más adecuado desde el punto de vista ambiental, al minimizar la afección sobre los espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000 y requerir un menor movimiento de tierras, siendo viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan los controles y medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, en el informe de alegaciones y en el escrito remitido por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 18 de octubre de 2006.—El Secretario general para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

