

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 15641** *Resolución de 18 de julio de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Estudio informativo de las variantes de las líneas Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valencia Nord y bifurcación Albacete-Alacant Terminal en el entorno de la laguna de Salobrejo».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de enero de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Estudio informativo de las variantes de las líneas Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valencia Nord y bifurcación Albacete-Alacant Terminal en el entorno de la laguna de Salobrejo», remitida por la Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo y promotor del proyecto.

El objeto del proyecto es resolver la problemática que sufren dos líneas de la red ferroviaria de interés general: la Línea Convencional Madrid-Valencia (LCR Madrid-Valencia, en adelante) y la Línea de Alta Velocidad Albacete-Alicante (LAV Albacete-Alicante, en adelante), actualmente en explotación, a su paso por el entorno de la laguna de Salobrejo, provincia de Albacete, mediante la realización de una doble variante del trazado de ambas líneas para alejarse de la laguna y rodearla por el sur. El proyecto pretende eliminar el impacto ambiental causado sobre esta laguna y posibilitar un funcionamiento adecuado de las líneas, de manera que garanticen la operatividad y seguridad ferroviaria, ya que el reciente crecimiento de la laguna, a ambos lados de las vías, provoca incidencias tanto ambientales como en el servicio ferroviario.

El proyecto se desarrolla íntegramente en la provincia de Albacete, entre los términos municipales de Chinchilla de Monte-Aragón e Higuera. El promotor plantea dos alternativas de trazado, que discurren aproximadamente entre los pp. kk. 355 y 365 de la LCR Madrid-Valencia y los pp. kk. 313 y 321 de la LAV Albacete-Alicante.

Con fecha 8 de febrero de 2024, se realiza el trámite 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 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Júcar.	Sí
Confederación Hidrográfica del Segura.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
D.G. de Medio Natural y Biodiversidad. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.	Sí
D.G. de Transición Energética. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Economía Circular. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
D.G. de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Sí
D.G. Transportes y Movilidad. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
D.G. Calidad Ambiental. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
D.G. de Planificación Territorial y Urbanismo. Consejería de fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
Viceconsejería de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Sí
D.G. de Protección Ciudadana. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Junta de Castilla-La Mancha.	Sí
Ayuntamiento de Chinchilla de Monte-Aragón.	No
Ayuntamiento de Higuera.	Sí
WWF/ADENA.	No
Sociedad Albacetense de Ornitología.	Sí
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	No
GREENPEACE ESPAÑA.	No
Fundación Global Nature.	No

Analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El proyecto consiste en la ejecución de una variante de trazado de las dos líneas de la red ferroviaria, convencional y de alta velocidad, que actualmente afectan a la laguna de Salobrejo.

El promotor descarta la alternativa cero, o de no actuación, por las consecuencias negativas, ambientales, técnicas y de seguridad ferroviaria, que actualmente ocasionan las líneas que interceptan la laguna. El estudio informativo plantea dos alternativas de trazado, que confluyen en la parte final, pasada la laguna de Salobrejo. Ambas alternativas incluyen, entre sus actuaciones, el desmantelamiento de la actual infraestructura ferroviaria, así como la restauración posterior de los terrenos.

La alternativa 1 retranquea las plataformas ferroviarias 380 m al sur de los trazados actuales, evitando atravesar la cubeta lagunar, con unas longitudes de nueva plataforma de 7 km para la variante de la LCR Madrid-Valencia y de 7,4 km para la LAV Albacete-Alicante, así como la instalación de una nueva línea eléctrica aérea de contacto de 7,1 km y de 7,5 km, respectivamente, que mantiene en servicio la actual subestación de tracción en Villar de Chinchilla.

Esta alternativa contempla la aplicación y construcción de varios pasos inferiores de caminos, así como un paso superior de fauna y dos viaductos sobre la carretera AB-220,

con una longitud de 135 m cada uno. El cruce de la LAV con el camino de la Higuera se resuelve mediante un paso superior.

La alternativa 2 se aleja más de la laguna de Salobrejo, situándose a 470 m de ésta, y discurre en paralelo por el corredor de la autovía A-31. La longitud de nueva plataforma es de 8,9 km para la LCR Madrid-Valencia y de 9,5 km para la LAV Albacete-Alicante. Dada la mayor separación de la alternativa 2 respecto a la plataforma actual, la electrificación de estas variantes requiere el desmantelamiento de la actual subestación eléctrica de tracción, y posterior construcción de una nueva subestación, junto a la nueva plataforma ferroviaria. La reubicación de esta subestación requiere la instalación de una línea eléctrica aérea de 66 kV, y unos 460 m de longitud, entre la actual subestación eléctrica de Villar de Chinchilla y la nueva subestación.

Para la alternativa 2, se proyectan varios pasos inferiores de caminos, además de pasos superiores de fauna, entre los que destaca el proyectado en el p.k. 2+230, con un marco de 7 m x 3 m de alto, con una doble función: paso de fauna y obra de drenaje transversal, así como dos viaductos sobre la carretera AB-220, con una longitud de 105 m cada uno. Asimismo, se amplía el paso superior del camino de La Higuera.

Durante la fase de construcción, se contemplan una serie de actuaciones que comprenden: el replanteo del proyecto, la preparación del terreno, la creación de caminos de acceso y la instalación de zonas de instalaciones auxiliares, así como el tránsito de vehículos y maquinaria de obra. Por otro lado, son necesarios movimientos de tierras para la construcción de la plataforma ferroviaria, la creación de taludes de terraplén y desmonte, la adecuación de estructuras de paso, la ejecución de drenajes y el montaje de la vía. Asimismo, se procede a la electrificación de las líneas ferroviarias mediante la ejecución de las cimentaciones de los postes, el izado de los apoyos y el tendido de cables, así como el cerramiento longitudinal de la línea. Además, se llevará a cabo el desmantelamiento de los ramales ferroviarios e instalaciones que queden fuera de servicio, procediendo a su restauración posterior.

Durante la fase de explotación, se llevarán a cabo las actividades de mantenimiento necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de la infraestructura y la seguridad del servicio.

El consumo de recursos más importante se produce durante la fase de construcción y va asociado a la preparación del terreno y suministro de materiales necesarios para la ejecución de las principales unidades de obra, es decir, los movimientos de tierras y explanaciones (terraplenes, capa de forma, zahorras, firmes y subbalasto), edificaciones (subestación eléctrica), estructuras de paso, drenajes (longitudinales y transversales), superestructura (vía, balasto, carril) y electrificación (catenaria y cimentaciones). Las dos alternativas no presentan diferencias significativas entre sí, siendo el volumen total de consumo de recursos naturales 1.803.995,08 m³ para la alternativa 1 y 1.981.009,72 m³ para la alternativa 2.

En cuanto a la generación de residuos, en el documento ambiental se estiman y clasifican adecuadamente las cantidades y tipos de residuos que se generarán en fase de construcción, así como los residuos de tierras y piedras procedentes de excedentes de excavación y del balasto procedente de las vías desmanteladas. El volumen total previsto de residuos asimilables a inertes es algo mayor en la alternativa 2 (860.613,17 m³) que en la alternativa 1 (686.947,03 m³).

Estas variaciones en las características del proyecto de las dos alternativas planteadas obedecen a la mayor longitud de trazado de la alternativa 2. Sin embargo, el promotor concluye que estas diferencias, tanto desde el punto de vista técnico o de diseño, como desde el punto de vista de los impactos ambientales, no son relevantes, por lo que ambas opciones resultan, a su juicio, ambientalmente viables, sin llegar a pronunciarse sobre una en detrimento de la otra.

b) Ubicación del proyecto:

Las alternativas propuestas discurren entre las actuales líneas férreas y la autovía A-31, en un entorno fundamentalmente agrícola, de campos de labor de secano.

El proyecto discurre por el ámbito de las demarcaciones hidrográficas de Júcar y Segura. Los trazados de la futura variante ferroviaria cruzan varios cauces, de diferente entidad, aunque ambas alternativas están diseñadas para evitar la afección a la laguna del Salobrejo, que es el elemento hidrológico de mayor entidad en la zona de actuación. Sus valores geológicos, hidrogeológicos y geomorfológicos, hacen que el lugar se encuentre dentro del inventario lugares de interés geológico (LIG).

Los cauces interceptados, de oeste a este, son el arroyo de las Setas (alternativa 2), Vallejo de las Arenas y un pequeño arroyo sin denominación, al final del trazado de ambas alternativas. El estado de conservación de los cauces en el ámbito de estudio es deficiente y presentan un profundo nivel de alteración, como consecuencia de los cambios que han sufrido por las concentraciones parcelarias o la construcción de infraestructuras.

Respecto a la hidrología subterránea, el ámbito del proyecto afecta a las masas Mancha Oriental y Corral Rubio. Ambas alternativas se localizan en una zona vulnerable por presencia de nitratos procedentes de fuentes agrarias.

En la zona de actuación existen dos espacios naturales incluidos en la Red Natura 2000: la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000153 «Área esteparia del este de Albacete» y la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES4210004 «Lagunas saladas de Pétrola y Salobrejo y complejo lagunar de Corral Rubio». Ambos espacios incluyen en su delimitación la laguna de Salobrejo, colindante con las actuales plataformas ferroviarias.

El ámbito de actuación coincide con el área de importancia para las aves, IBA 182 Pétrola-Almansa-Yecla, que ocupa gran parte de la extensión de los espacios protegidos mencionados.

En un marco de 500 m en torno a las alternativas del proyecto, se registran 9 unidades de vegetación entre las que se encuentran: encinar, pinar de repoblación, matorral o pastizal denso, matorral degradado, vegetación acuática, espadañal-carrizal, carrizal, juncal y juncal halófilo. Asimismo, se registran los siguientes tipos de hábitat de interés comunitario: HIC 1410 «Pastizales salinos mediterráneos», HIC 1150 «Comunidades de hidrófitos», HIC 4090 «Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga», HIC 5210 «Matorrales arborescentes de *Juniperus spp*», HIC 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*», HIC 9340 «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» y el HIC prioritario 6220* «*Teucrio pseudochamaepitys-Brachypodietum ramosi*»

El estudio de fauna presentado por el promotor identifica 111 especies en el ámbito de estudio, 88 de las cuales son aves. Entre las especies de avifauna, son de especial relevancia las aves esteparias y las aves acuáticas del entorno. Entre las aves esteparias, destacan el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y la ganga ibérica (*Pterocles alchata*), todas ellas catalogadas como vulnerables en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha. Entre las aves acuáticas, destacan la malvasía cabeciblanca (*Oxyura leucocephala*), el porrón pardo (*Aythya nyroca*), la focha cornuda (*Fulica cristata*), la cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*) y el fumarel común (*Chlidonias niger*), catalogadas en peligro de extinción.

En la segunda mitad de trazado, el estudio de fauna identifica dos corredores ecológicos de carácter local. El primero, lo conforma el ámbito del arroyo de Vallejo de las Arenas y el otro arroyo sin denominación, que cruzan las actuales líneas de ferrocarril. El segundo corredor se identifica en las inmediaciones de la laguna de Salobrejo, frecuentemente utilizado por las aves acuáticas anteriores.

Respecto al patrimonio cultural, el promotor señala que se ven afectados tres yacimientos y un área de protección arqueológica.

- Yacimiento de Mompichel.
- Yacimiento Morrica del Cerro Cuadrado.
- Ámbito de Protección Arqueológica Casa del Guarda.
- Yacimiento el Salobrejo.

Asimismo, en el ámbito de estudio se identifican dos lugares de interés geológico, el LIG «Cerro testigo de Monpichel», al otro lado de la autovía A-31, y el LIG «Laguna del Salobrejo», situado a 500 m de las alternativas propuestas.

c) Características del potencial impacto:

1. Calidad del aire y salud humana.

Los impactos sobre la calidad atmosférica en la fase de construcción se deben a la emisión de contaminantes por el funcionamiento de la maquinaria de obra y al incremento de partículas en suspensión relacionadas con las operaciones de despeje y desbroce del terreno y los movimientos de tierras.

Durante esta fase, se prevé un incremento de los niveles sonoros por las acciones derivadas de la ejecución de la obra, el funcionamiento de la maquinaria, el tráfico de vehículos o el funcionamiento de las instalaciones auxiliares. El estudio de ruido analiza la afección por las emisiones acústicas generadas durante las obras en las edificaciones sensibles próximas e identifica un edificio residencial a 50 m de distancia de la alternativa 2 y a 250 m la alternativa 1. No obstante, la afección no se considera significativa, al ser de carácter temporal, y a que será mitigada mediante las medidas planteadas.

El efecto ambiental más reseñable en fase de explotación se debe al incremento de niveles sonoros en el entorno de las variantes ferroviarias, especialmente sobre una edificación de uso residencial afectada por la alternativa 2. Para su mitigación, el promotor contempla la instalación de una pantalla acústica de 4 m de altura y 224 m de longitud, para rebajar los niveles de inmisión a los límites exigidos por la legislación, ya que, sin esa medida, se produciría una superación de 10 decibelios sobre los umbrales legales durante el periodo nocturno. Para este factor, resulta ambientalmente más favorable la alternativa 1, dado que se aleja más de dicho receptor y evita superar los umbrales acústicos de inmisión establecidos en la normativa vigente.

El Servicio de Salud Pública de la Delegación Provincial de Albacete manifiesta que, para ambas alternativas, los impactos ambientales generados serán mitigados con las medidas propuestas por el promotor y no conllevarán un perjuicio significativo sobre los factores ambientales que mayor incidencia tienen sobre la salud humana.

2. Suelo y geomorfología.

Los efectos más importantes que se producen sobre este factor se derivan de los movimientos de tierras necesarios para encajar la nueva infraestructura en el territorio.

Para evaluar el efecto que tendrá el proyecto sobre la geología y geomorfología, el promotor tiene en cuenta las características topográficas del ámbito sobre el que discurren las alternativas, la litología afectada, así como el balance de movimiento de tierras de cada una de las soluciones diseñadas. En este sentido, las alternativas discurren en un entorno llano, sin interés geológico especial y cuya litología permite parte de la reutilización del material y, por tanto, establecer cierta compensación en el balance de tierras.

No obstante, ambas alternativas requieren el aporte de tierras de diferente naturaleza. Concretamente, para la alternativa 1, son necesarios 1.714.719,6 m³ de tierras, mientras que para la alternativa 2 se necesitan 2.204.912,7 m³. La diferencia entre los volúmenes excavados de desmontes y las necesidades de terraplenes, junto a la escasa longitud de las alternativas planteadas dificulta la compensación de tierras en la actuación, siendo necesario el aporte de material externo a la obra. Por ello, se contempla el préstamo de 1.547.436,9 m³ de tierras, para la alternativa 1, y de 1.697.557,3 m³ para la alternativa 2. El promotor plantea obtener el material a partir de explotaciones mineras debidamente autorizadas, con planes de restauración aprobados, cuyo listado se incluye en el documento ambiental. Respecto a los excedentes de tierras no reutilizables en la propia obra, el documento ambiental establece una serie de criterios ambientales de preferencia para la ubicación de

vertederos y considera prioritaria su utilización en los trabajos de restauración de la zona desmantelada y de las zonas degradadas por la ocupación temporal durante las obras.

El promotor plantea medidas, desde la fase de diseño del proyecto, para minimizar los impactos sobre los suelos y la geomorfología, entre las que se encuentran medidas de defensa contra la erosión y control de la superficie de ocupación, especialmente sobre los movimientos de tierra, con el fin de disminuir los riesgos de erosión y de inestabilidad de laderas.

Una vez finalizadas las obras, y como parte de las medidas de restauración, se extenderá una capa de tierra vegetal, procedente de los acopios mantenidos durante las obras, sobre las superficies objeto de revegetación, en condiciones adecuadas que garanticen la implantación y el posterior desarrollo de la vegetación, así como la restauración morfológica de las zonas de ocupación temporal, zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

Existe un impacto derivado del proyecto sobre el Lugar de Interés Geológico de la Laguna de Salobrejo, que es independiente de la alternativa seleccionada, ya que para ambas se contempla el desmantelamiento de las plataformas ferroviarias actuales por el mismo método y con el mismo procedimiento de restauración de la laguna, por lo que se valora el impacto ambiental final como beneficioso para su conservación.

3. Hidrología e hidrogeología.

Los mayores impactos sobre la hidrología se producen en fase de construcción. Los desbroces y despejes de vegetación, así como los movimientos de tierra, favorecen los episodios de arrastre de sedimentos a la red de drenaje que, unido a un mayor tráfico de maquinaria y presencia de personal conlleva la posibilidad de afecciones por vertidos accidentales, derrames, etc. Durante esta fase, se prevén afecciones derivadas de la interceptación de los cauces y la potencial alteración de drenajes. No obstante, una vez ejecutadas las obras de paso sobre los cauces, se logrará la recuperación de la situación inicial, ya que sus dimensiones serán suficientes para evitar el efecto barrera y el riesgo de inundación. Asimismo, durante la fase de construcción se instalarán pasos provisionales sobre los cauces que sean vadeados por caminos de obra, así como barreras de retención de sedimentos en las operaciones que se realicen en las inmediaciones de los cursos de agua (construcción de obras de drenaje, viaductos, caminos de obra, etc.).

Respecto a la laguna de Salobrejo, las obras de desmantelamiento de las vías que queden en desuso representan el mayor riesgo de impactos sobre la hidrología. Los trabajos de retirada de los elementos de vías, electrificación, comunicaciones y balasto ferroviario, fuera de la zona inundada, no supondrán un deterioro significativo de la calidad de las aguas, siempre que se ejecuten las medidas planteadas en el documento ambiental. Sin embargo, el desmantelamiento en la zona coincidente con la lámina de agua generará episodios de turbidez difícilmente evitables, y el consiguiente deterioro de la calidad de aguas. En esta zona, se extremarán las medidas preventivas para evitar el arrastre de sedimentos y el incremento de turbidez, mediante barreras filtrantes y barreras de contención, que permitirán acotar y controlar la turbidez dentro del área de trabajo exclusivamente. Además, este desmantelamiento permitirá posteriormente, recuperar de forma progresiva la dinámica hidrológica y liberar el espacio de la cubeta natural de la laguna, actualmente ocupada por las plataformas ferroviarias, lo que previsiblemente conllevará una mejora en el estado de la masa de agua a medio y largo plazo.

En relación con los impactos sobre las aguas subterráneas, el estudio indica que la impermeabilización de zonas de recarga o construcciones que interfieren con el flujo, pueden afectar a su dinámica y funcionamiento. Según los datos de la campaña geotécnica realizada, el promotor concluye que en la zona de mayor riesgo de afección (zona de mayor excavación o desmontes), los niveles freáticos detectados se localizan a profundidades superiores a la excavación de las plataformas ferroviarias, por lo que no se prevén afecciones relevantes. En relación con el posible grado de impermeabilización

de los terrenos afectados por las obras, el promotor estima una reducción no significativa de la permeabilidad.

Durante la fase de explotación, la orientación de la infraestructura con respecto a las líneas de escorrentía puede actuar como barrera física que impida el flujo de agua, causando acumulaciones e inundaciones. Respecto a las aguas subterráneas, se identifica una disminución de la permeabilidad por la ocupación del terreno o episodios de contaminación por vertidos. Entre las medidas preventivas y correctoras en esta fase, el promotor plantea una densidad, dimensionamiento y distribución adecuadas de estructuras de drenaje a lo largo de la infraestructura, que permitirá garantizar la continuidad del régimen de caudales circulante.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que la interacción ambiental de las infraestructuras con la masa de agua producirá afecciones puntuales y temporales en la laguna, por el efecto del desmantelamiento de las dos plataformas ferroviarias en desuso. Asimismo, manifiesta que la retirada de estas plataformas y la consiguiente liberación de la zona ocupada en la laguna recuperará, gradualmente, el funcionamiento hidrogeológico de la laguna y su geomorfología, con un balance final ambientalmente positivo.

Las Confederaciones Hidrográficas del Júcar y del Segura indican que no se tienen datos referentes a la inundabilidad de los cauces afectados, si bien la ausencia de dichos datos no implica la ausencia de riesgos de afección por inundación, por lo que en fases posteriores de construcción se deberá estudiar en profundidad. Estos dos organismos establecen una serie de condiciones que el promotor deberá adoptar en la versión final del estudio informativo, y se incluyen en el apartado de prescripciones de la presente resolución.

4. Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario.

Atendiendo a las zonas de ocupación de las variantes, en cualquiera de sus alternativas, y a la restauración posterior de la zona desmantelada en la laguna de Salobrejo, el promotor concluye que los impactos sobre vegetación, flora y hábitats de interés comunitario no serán significativos, si bien resultarán de magnitud superior en la alternativa 2 por la mayor superficie de ocupación respecto a la alternativa 1. No obstante lo anterior, el promotor se compromete a ejecutar en fase de proyecto constructivo las prospecciones florísticas necesarias que minimicen los efectos de la ocupación del proyecto sobre comunidades vegetales protegidas bajo la figura de hábitats de interés comunitario. Asimismo, define un conjunto de medidas generales de protección de la vegetación, selección de especies autóctonas de flora para los trabajos de revegetación de zonas degradadas y la gestión adecuada de la tierra vegetal y restos de biomasa para evitar la propagación de especies exóticas invasoras, entre otras medidas.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha afirma que existirán afecciones puntuales sobre hábitats de interés comunitario, si bien se trata de comunidades vegetales ampliamente representadas en esta región biogeográfica y de carácter no prioritario. Además, manifiesta que el entorno se encuentra bastante antropizado y que las afecciones sobre hábitats en la zona de desmantelamiento de la laguna de Salobrejo serán temporales y recuperables mediante los trabajos de restauración posterior.

5. Fauna.

Durante la fase de construcción, el conjunto de las actuaciones, especialmente el despeje y el desbroce de la vegetación, implica entre otras afecciones, la eliminación de la cubierta vegetal que constituye el soporte de los hábitats para el desarrollo, cobijo, nidificación o alimentación de distintas comunidades de animales.

Respecto al impacto por ruido en fase de construcción, pueden generar molestias a la fauna y provocar alteraciones en el comportamiento habitual y la huida de las distintas

especies de los lugares donde habitualmente desarrollan sus actividades. Estos cambios pueden tener consecuencias graves sobre el estado de conservación de estas especies si estas molestias coinciden con periodos críticos de sus ciclos biológicos, como la cría.

El promotor identifica dos puntos de nidificación de aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*) en el ámbito de estudio, cuyo hábitat de campeo abarca las dos alternativas propuestas. Asimismo, constata la nidificación de aves acuáticas de especies amenazadas en la laguna del Salobrejo. El promotor contempla la adopción de medidas preventivas, como el ajuste del calendario de obras fuera del periodo reproductor de la avifauna afectada (estimado entre principios de marzo y finales de julio) y la realización de prospecciones de fauna previas al inicio de las obras.

En fase de funcionamiento, se detecta un balance neto positivo del impacto sobre la avifauna respecto a la situación actual. Aunque las construcciones de las variantes de la LCR Madrid-Valencia y LAV Albacete-Alicante, en cualquiera de sus alternativas, constituyen nuevas infraestructuras lineales que incrementarán la pérdida de hábitat y el efecto barrera en las zonas de ocupación, el desmantelamiento de las plataformas actuales que afectan negativamente a la laguna de Salobrejo, de especial importancia para la avifauna, implicará una reducción significativa del riesgo de mortalidad de aves por colisión con los elementos fijos de estas infraestructuras ferroviarias (cerramiento, catenaria y otros elementos asociados) o con los propios trenes, así como una reducción significativa de las molestias por ruido del tráfico ferroviario.

El riesgo de colisión de la avifauna con los trenes y elementos fijos de la infraestructura varía en función de las características del trazado y aumenta con el incremento de la altura de la plataforma ferroviaria sobre el terreno. El promotor ha analizado las zonas con mayor riesgo para cada alternativa de trazado, y plantea reducir el riesgo de impacto mediante la colocación de pantallas anticolidión formadas por postes exentos a ambos lados de la plataforma, en los tramos en los que ésta discurre sobre elevada en terraplén. Con objeto de limitar el paso de fauna al interior de la vía, el promotor propone el cerramiento longitudinal a ambos lados de la plataforma e instalar dispositivos de escape unidireccionales, tipo rampa, para facilitar la salida de aquellos animales que pudieran acceder al interior.

Por otro lado, dado que la alternativa 2 requiere la construcción de una nueva línea eléctrica aérea de 66 kV y 460 m de longitud, se detectan impactos sobre la avifauna por colisión o electrocución con el tendido eléctrico. A este respecto, se considera la alternativa 1 como más favorable, al mantener la conexión actual a la subestación de Villar de Chinchilla sin nuevo tendido eléctrico de acometida. No obstante, con el objetivo de minimizar el riesgo de colisión y electrocución de aves, el promotor propone la señalización mediante espirales anticolidión con una distribución de una cada 10 metros, en las catenarias desde el viaducto de la carretera AB-220 hasta el final del trazado para las dos alternativas, así como en toda la longitud de la línea eléctrica de 66 kV, necesaria en la alternativa 2. Asimismo, plantea la adopción de medidas de protección de la avifauna frente a la electrocución que se ajustan a la normativa vigente en esta materia.

El efecto barrera y de fragmentación del territorio existente en la actualidad, debido a la presencia de la autovía A-31 y las líneas ferroviarias, no se va a ver incrementado con la implantación de las variantes de trazado propuestas, puesto que sus recorridos se aproximan a la A-31, formando un solo corredor de infraestructuras. Además, se contempla el desmantelamiento y retirada de los ramales ferroviarios que quedan fuera de servicio, lo que supone una medida de desfragmentación del hábitat en el entorno de la laguna de Salobrejo, y por tanto una mejora de la conectividad ecológica respecto a la situación actual.

En este sentido, la Sociedad Albacetense de Ornitología considera que adosar las nuevas variantes a la autovía A-31 minimiza la fragmentación del territorio, ya que concentra las dos infraestructuras de transporte en la misma zona y permite una mayor superficie continua de terrenos agrícolas y naturales.

El estudio de fauna identifica, además, dos zonas con mayor probabilidad y densidad de potenciales desplazamientos de vertebrados terrestres. Estas zonas han sido

consideradas adecuadamente por el promotor en el diseño y distribución de pasos de fauna y obras de drenaje adaptadas.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que ambas alternativas de trazado son viables desde el punto de vista de impactos sobre la fauna, siempre y cuando se cumplan estrictamente las medidas programadas en el documento ambiental.

6. Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

Las dos plataformas ferroviarias que se prevé desmantelar se localizan junto a la ZEC Lagunas saladas de Pétrola y Salobrejo y complejo lagunar de Corral Rubio, coincidente con la ZEPA Área esteparia del este de Albacete. Actualmente, la cubeta inundada de la laguna de Salobrejo se encuentra a ambos lados de las vías ferroviarias, por lo que su desmantelamiento facilitará la recuperación progresiva de la geomorfología y el funcionamiento hidrológico natural del ecosistema lagunar, y, en consecuencia, mejorará el estado de conservación de sus objetivos de conservación.

No obstante, durante la fase de construcción, los trabajos de desmantelamiento y retirada de los elementos de la superestructura, y, sobre todo, la retirada de las plataformas y estructuras de drenaje generarán episodios de turbidez que empeorarán el estado de la masa de agua. No obstante, este impacto será mitigado mediante la aplicación de medidas de contención de la turbidez y filtros de sedimentos, entre otras medidas, y su incidencia se limitará al periodo que duren los trabajos de desmantelamiento, considerándose un impacto recuperable mediante su restauración posterior.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que en el entorno de la laguna de Salobrejo uno de los principales elementos que amenazan el estado de conservación de este espacio Red Natura 2000 es la fragmentación de hábitats ocasionada por infraestructuras lineales, especialmente las líneas de ferrocarril que discurren junto a la laguna, por lo que considera el desmantelamiento y recuperación de la zona húmeda como una de las medidas de gestión prioritarias para la conservación de este espacio. Esta indicación se contempla también en el plan de gestión vigente de la ZEC Lagunas saladas de Pétrola y Salobrejo y complejo lagunar de Corral Rubio.

7. Paisaje.

El principal efecto sobre el paisaje durante la fase de construcción es la modificación de la calidad de las unidades del paisaje y la intrusión visual. Ambas alternativas se desarrollan en un entorno rural y agrícola, condicionado por la existencia del corredor de infraestructuras de la autopista A-31 y las propias líneas ferroviarias. Asimismo, la mayor afección durante la fase de obras tendrá lugar durante el desmantelamiento de las plataformas ferroviarias que queden en desuso en el contorno de la laguna, por ser la superficie de mayor calidad y fragilidad paisajística.

En cuanto al impacto paisajístico de las alternativas planteadas, la alternativa 2 genera un impacto visual mayor que la alternativa 1, debido a que el proyecto abarca una mayor superficie de ocupación. No obstante, al alejarse más de la laguna de Salobrejo que la alternativa 1, supone una menor incidencia visual desde este espacio protegido, con lo que puede deducirse un impacto global de magnitud similar en ambas alternativas.

Durante la fase de explotación, el efecto sobre el paisaje de las nuevas variantes ferroviarias permanece. No obstante, el desmantelamiento de las plataformas ferroviarias que quedan fuera de servicio y la restauración de la laguna de Salobrejo y su entorno, tendrán un efecto positivo sobre la calidad paisajística, que se extenderá durante toda la vida útil del proyecto.

8. Patrimonio cultural.

Entre los impactos detectados sobre el patrimonio cultural, destaca la afección al ámbito de protección del yacimiento Casa del Guarda, aunque no se prevé que existan actuaciones que puedan alterar o dañar los elementos arquitectónicos que incluye el yacimiento. El resto de los elementos del patrimonio cultural identificados en el estudio no se verían afectados por el proyecto, quedando los trazados de las variantes fuera de sus entornos de protección, para ambas alternativas.

La Delegación Provincial de Albacete de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, establece una serie de condiciones que se reflejan entre las prescripciones adicionales de la presente resolución. El promotor plantea, además, adoptar como medidas preventivas la realización de una prospección arqueológica intensiva en fase de proyecto constructivo y el desarrollo de un seguimiento arqueológico durante las obras por parte de un arqueólogo profesional.

9. Vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes.

El promotor concluye en el estudio de vulnerabilidad, que la probabilidad de ocurrencia de impactos ambientales derivados de accidentes graves o catástrofes es baja y que, en caso de materializarse, sus efectos no serían significativos.

La Dirección General de Protección Ciudadana de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, señala como principales riesgos derivados del proyecto frente a accidentes graves o catástrofes, el de inundaciones, incendios forestales, riesgo sísmico y los accidentes con mercancías peligrosas. No obstante, no manifiesta que existan impactos significativos que deban ser evaluados en mayor detalle y considera suficiente que se apliquen los planes de emergencia en vigor para la prevención y respuesta frente a estos riesgos y la aplicación, en su caso, de la Norma de Construcción Sismorresistente-02 en función del riesgo sísmico que se valore en fases posteriores del proyecto.

d) Prescripciones adicionales:

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir las siguientes prescripciones adicionales, que el promotor deberá cumplir e integrar en la versión definitiva del estudio informativo, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación sectorial vigente.

1. En base al Texto Refundido de la Ley de Aguas, se recuerda la prohibición de realizar ningún vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que previamente cuente con autorización administrativa.

2. En fase de proyecto constructivo se deberá realizar el correspondiente estudio hidrológico de la red de drenaje, con el fin de delimitar con mayor precisión el dominio público hidráulico y determinar sus correspondientes zonas de protección, así como las zonas de flujo preferente y zonas inundables para la avenida de periodo de retorno de quinientos años. En base a los cálculos hidráulicos de este estudio, se deberán revisar las dimensiones previstas en el estudio informativo para las obras de drenaje proyectadas, de modo que se garantice la continuidad de los caudales circulantes y se minimice el efecto presa que las infraestructuras lineales de transporte pueden generar.

3. Las obras que se realicen en la zona de la actuación no podrán alterar el curso natural de las aguas en perjuicio del interés público ni de terceros. Igualmente, se deberán minimizar los riesgos de erosión y evitar cualquier variación en el régimen de corrientes aguas arriba y aguas abajo de la actuación.

4. Se deberá realizar un control y supervisión arqueológica de todos los movimientos de tierras generados por la obra civil, por parte de un arqueólogo expresamente autorizado, realizando, en su caso, la conservación in situ de los bienes inmuebles, así como la documentación de éstos.

5. Cualquier modificación del diseño contemplado en el estudio informativo, que afecte a las alternativas estudiadas o a cualquiera de las actuaciones, deberá ser objeto de un nuevo estudio de afecciones al patrimonio cultural.

Sin perjuicio de las condiciones anteriores, de la evaluación practicada sobre las dos alternativas de trazado, no se deducen diferencias concluyentes que permitan detectar impactos significativos negativos en ninguna de ellas, ni se han recibido pronunciamientos en sentido desfavorable por parte de las Administraciones afectadas y personas interesadas.

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 citada norma.

El procedimiento se regula 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 «Estudio informativo de las variantes de las líneas Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valencia Nord y bifurcación Albacete-Alacant terminal en el entorno de la Laguna Del Salobrejo», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 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 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, 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 «Estudio informativo de las variantes de las líneas Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valencia Nord y bifurcación Albacete-Alacant Terminal en el entorno de la laguna del Salobrejo» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en ninguna de sus alternativas planteadas, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

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, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 18 de julio de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

“ESTUDIO INFORMATIVO DE LAS VARIANTES DE LAS LÍNEAS MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR-VALENCIA NORD Y BIFURCACIÓN ALBACETE-ALACANT TERMINAL EN EL ENTORNO DE LA LAGUNA DEL SALOBREJO.”

