

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**7772** *Resolución de 4 de abril de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo de electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras, tramo Bobadilla-Ronda».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 16 de enero de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del «Estudio Informativo de Electrificación de la Línea Bobadilla-Algeciras, tramo Bobadilla-Ronda», remitida por la Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad ferroviaria, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

El presente procedimiento se realiza para el nivel de detalle del proyecto correspondiente a un estudio informativo, de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales de los proyectos constructivos que posteriormente desarrollen el estudio informativo, requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de los resultados a las Administraciones públicas afectadas y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final de cada proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

El estudio contempla la electrificación de la vía única de la línea ferroviaria entre las estaciones de Bobadilla y Ronda, en una longitud de 73,6 km, así como todas las obras necesarias para poder implementarla.

El ámbito geográfico del estudio informativo coincide con el actual tramo ferroviario Bobadilla-Ronda, en las provincias de Málaga y Cádiz, viéndose ampliado en la zona de Lagunas de Campillos, donde se han estudiado alternativas de variantes de trazado.

La línea actual discurre por los términos municipales de Antequera, Campillos, Teba, Almargen, Cañete La Real y Ronda, pertenecientes a Málaga, y Setenil de las Bodegas, perteneciente a Cádiz. El tramo en cuestión consta de cinco estaciones (Bobadilla, Campillos, Almargen/Cañete la Real, Setenil y Ronda) y tres apeaderos (Teba, Atalaya y Parchite).

Las principales actuaciones contenidas en el proyecto son:

- Electrificación de la línea ferroviaria entre Bobadilla y Ronda en 25 kV con una catenaria tipo CA200.
- Nuevos centros de autotransformación intermedios (ATI) y final (ATF), necesarios para la electrificación de la citada línea ferroviaria: ATI 402.6, ATF 411.1, ATI 411.2 y ATI 411.3.
- Actuaciones sobre la infraestructura existente para su compatibilidad con los requerimientos de la electrificación. Para el tramo comprendido entre el p. k. 20+000 y la Estación de Ronda, situada en el p. k. 70+745, las actuaciones sobre la infraestructura existente ya están comprendidas en otros proyectos constructivos que, o bien están aprobados o están en redacción y, por ende, no son objeto del presente estudio. Tampoco se incluyen actuaciones en el entorno de la estación de Campillos (entre el p. k. 12+390.9 y el p. k. 13+740.0), que es objeto del «Proyecto para la ampliación de la longitud a 750 m de los apartaderos de Campillos y Setenil en el tramo Bobadilla-Ronda, de agosto de 2020», a excepción de las actuaciones relacionadas con la necesaria reposición del actual paso superior situado en el p. k. 12+800 (PS-04) para adaptarlo a los requerimientos de gálibo por electrificación de la línea. Por tanto, en el presente estudio, las actuaciones sobre la infraestructura existente entre el p. k. 0+000 y el p. k. 20+000 son las siguientes:

- Adaptación de gálibo de pasos superiores:
  - Es necesario realizar un ajuste de rasante de los pasos superiores PS-03 (p. k. 10+343) y PS-05 (p. k. 15+780) consistente en rebajes de 63 cm y 67 cm respectivamente. Esto obliga a modificar valores de rampas y pendientes del trazado existente en los puntos de inicio y final del rebaje.
  - Demolición y reconstrucción del paso superior PS-04 (p. k. 12+800), por lo que el trazado en alzado no sufre cambios respecto de la situación actual.
- Renovación de superestructura de vía.
- Comprobación de que las obras de drenaje existentes cumplen con el dimensionamiento para T=500 años.

El sistema de electrificación estará alimentado desde la LAV Córdoba-Málaga y desde una nueva subestación a ubicar en las inmediaciones de Ronda (hacia el p. k. 67 de la vía actual), que no se incluye en el presente estudio, y que cuenta con declaración de impacto ambiental, mediante Resolución de 20 de noviembre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Subestación de Ronda 400 KV y la línea de entrada/salida de Pinar del Rey-Tajo de la Encantada 2 y Jordana-Tajo de la Encantada».

Las labores de instalación de la catenaria se ejecutarán desde la propia plataforma y las ocupaciones temporales se harán en las propias estaciones y a ambos lados de la vía, sin salir del dominio público ferroviario.

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se encuentran a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/estudio-informativo-de-la-electricacion-de-la-linea-bobadilla-algeciras-tramo-bobadilla-ronda>.

## 2. Tramitación del procedimiento

Mediante Resolución de fecha 20 de abril de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se emite informe de impacto ambiental que determina el sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Electrificación del tramo

Bobadilla-Ronda (Málaga-Cádiz)», dado que podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Con fecha 31 de marzo de 2023, se publica en el BOE el anuncio por el que se somete a información pública el Estudio Informativo «Electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras, tramo Bobadilla-Ronda».

Simultáneamente, se consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, quedando recogida en el anexo la relación de entidades consultadas, las contestaciones emitidas y las alegaciones recibidas en el período de información pública.

Con fecha 16 de enero de 2024, se recibe en esta Dirección General el expediente para el inicio de la evaluación ambiental ordinaria, que incluye el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental (EsIA) y el expediente de los trámites de consultas y de información pública.

Realizado el análisis técnico, con fecha 14 de febrero de 2024, se requiere al promotor información adicional, de conformidad con el artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental.

Dado el alcance de la información adicional requerida, el 22 de marzo de 2024, el promotor manifiesta la imposibilidad de completar el expediente en el plazo de tres meses, por lo que, en virtud del artículo 22.1, letra e) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, solicita la suspensión del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La suspensión es comunicada al promotor el 1 de abril de 2024 y finalmente, el 25 de octubre de 2024 se recibe la documentación adicional requerida y por tanto finaliza el plazo de suspensión.

### 3. Análisis técnico del expediente

#### A. Análisis de alternativas.

La alternativa 0 de no realizar ninguna acción es descartada por el promotor porque no se adapta a los requerimientos funcionales, no garantiza la compatibilidad con el resto de actuaciones que se están realizando en los corredores ferroviarios, comprometiendo la operación de los mismos y condiciona el desarrollo socio-económico regional y nacional, además de ser contraria a la descarbonización del transporte ferroviario.

La alternativa 1 consiste en el aprovechamiento de la plataforma existente en todo el ámbito de proyecto. Únicamente incluye rectificaciones de alineaciones y de rasante en puntos específicos para permitir la implantación de los elementos de electrificación previstos o con motivo de las necesarias adaptaciones de las obras de drenaje transversal.

Las alternativas 2 y 3 contemplan variantes de trazado de nueva construcción que evitan el paso de la línea ferroviaria por el espacio protegido «Lagunas de Campillos», de acuerdo con lo indicado en la Resolución de 20 de abril de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Electrificación del tramo Bobadilla-Ronda (Málaga-Cádiz)».

Alternativa 2. Contempla una variante de trazado de 12.916,7 m que evita cualquier afección a área sensible de protección territorial y medioambiental presente en la zona (Espacio Natural Protegido, Zona de Especial Conservación (ZEC), Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), humedales, Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA), Zona de Interés de Aves Esteparias en Andalucía (ZIAE), hábitats prioritarios, espacios de protección del medio físico).

Alternativa 3. Contempla una variante de trazado de 8.005 m y, a diferencia de la alternativa 2, aprovecha más el trazado existente, ya que tienen como objetivo principal evitar la afección solo a las zonas de protección especial (Espacio Natural Protegido, ZEC, ZEPA, humedales, IBA, hábitats prioritarios).

A partir del análisis multicriterio realizado en el estudio informativo, el promotor concluye que la alternativa 1 es la más favorable.

Dada la importancia de la fauna para la definición de las alternativas, a continuación, se incluyen las principales conclusiones, en relación con las alternativas, del estudio complementario de fauna recibido el 20 de octubre de 2024:

– La alternativa 1, de vía actual, es la de mayor impacto potencial por riesgos de colisión de las especies de avifauna que habitan los humedales de las Lagunas de Campillos y su entorno. No obstante, se trata de un impacto que se puede minimizar mediante la aplicación de medidas mitigadoras anticolidión.

– Las alternativas 2 y 3, de nuevo trazado, son las de mayor impacto potencial por pérdida de hábitats de aves esteparias, fragmentación, reducción de áreas de campeo y alimentación y mayores perturbaciones en el periodo de reproducción y cría, por el riesgo de destrucción de puestas y nidadas en las zonas de nueva ocupación.

– Las alternativas 2 y 3, de nuevo trazado, también son las de mayor impacto potencial por pérdida de hábitats de quirópteros, sobre todo la alternativa 3, por ocupar mayor superficie de olivar.

– Por tanto, el promotor considera la alternativa 1 la más favorable, dada la posibilidad de aplicar medidas mitigadoras frente al riesgo de colisión de aves, frente a las alternativas 2 y 3 que conllevan pérdida de hábitats de aves esteparias y quirópteros.

#### B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

##### B.1 Geología, geodiversidad y suelos:

En la alternativa seleccionada, se ocuparán las superficies correspondientes a los centros de autotransformación y sus accesos (6.687,56 m<sup>2</sup>) y actuaciones puntuales en determinadas obras de drenaje y pasos superiores.

El balance de tierras previsto se detalla en las siguientes tablas:

Material	Ud.	Necesidad obra	Aportación obra	Necesidades externas
Terraplén.	m <sup>3</sup>	0,000	0,000	0,000
Capa de forma.	m <sup>3</sup>	0,000	0,000	0,000
Subbalasto.	m <sup>3</sup>	1.028,000	0,000	1.028,000
Balasto.	m <sup>3</sup>	36.383,274	0,000	36.383,274
Total.	m <sup>3</sup>	37.411,274	0,000	37.411,274

Material	Ud.	Material a vertedero
Desmonte.	m <sup>3</sup>	0,000
Desmonte Balasto.	m <sup>3</sup>	48.119,814
Total.	m <sup>3</sup>	48.119,814

El EsIA prevé una serie de canteras para el suministro de materiales y propone dos plantas de tratamiento de residuos para el depósito de sobrantes.

En la zona de actuación y su entorno se encuentran los siguientes elementos del Inventario de Georrecursos de Andalucía: «Lagunas de Campillos» (AND521) y «Areniscas calcáreas del Mioceno de Ronda» (AND507). El primero es atravesado por la vía actual, no obstante, el promotor señala que la instalación de la catenaria no supondrá ninguna incidencia sobre los valores de dicho georrecurso y el segundo no se verá afectado, al estar situado a 60 m de la vía actual.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección y conservación de los suelos durante la ejecución de las obras son: minimización de la ocupación del terreno, separación y acopio de tierra vegetal, evitar la compactación del suelo, localización de acopios y gestión de residuos.

Para minimizar el posible riesgo de contaminación de suelos en caso de pérdida de aceite de los transformadores, el proyecto incluye un sistema de recogida de fugas de este aceite consistente en un cubeto inferior de hormigón armado con capacidad suficiente.

Para garantizar la protección del suelo, se incluyen medidas adicionales en el apartado de condiciones de la presente resolución.

#### B.2 Medio hídrico:

Desde el punto de vista hidrográfico, el tramo Bobadilla-Ronda discurre por tres Demarcaciones Hidrográficas: Guadalete-Barbate, Cuencas Mediterráneas Andaluzas y Guadalquivir.

El EsIA incluye la comprobación hidráulica de las obras de drenaje con el dimensionamiento para T=500 años, entre el p. k. 0+000 y el 20+000, ya que la comprobación del resto de obras existentes y su posible adaptación ha sido resuelta en otros proyectos constructivos, tal y como se indica en el apartado «descripción y localización del proyecto» de la presente resolución. Para aquellas obras de drenaje que no cumplen se propone como solución la hincas de las siguientes, en paralelo a las existentes:

P. k.	Tipo	N.º elementos	Diámetro (m)	Base (m)	Altura (m)
0+774	TUBO.	+1	1,5		
1+450	MARCO.	+1		2,0	2,0
6+188	MARCO.	+4		2,5	1,5
7+284	MARCO.	+2		3,0	2,5
7+780	MARCO.	+4		2,5	1,5
8+608	TUBO.	+1	1,5		
9+470	MARCO.	+1		3,0	2,0
9+801	TUBO.	+2	1,5		
11+900	MARCO.	+1		7,0	1,2

El EsIA ha analizado la inundabilidad de los centros de autotransformación. En el caso de los ATIs 402.6 y 411.3 y el ATF 411.1, no existirá afección al dominio público hidráulico (DPH), zona de flujo preferente (ZFP) o zona de inundación (ZI) sin necesidad de hacer estudios de inundabilidad específicos, ya que están suficientemente alejados de los cauces más cercanos (1.000, 1.350 y 140 m respectivamente).

Respecto del ATI 411.2, se ha realizado un estudio específico dado que su ubicación se encuentra cerca de un cauce. La proximidad a este cauce se debe a la imposibilidad de colocar este ATI más alejado del mismo, dada la existencia de una zona de protección por la existencia de posibles yacimientos arqueológicos. El estudio refleja que el ATI no se ve afectado por la zona inundable del cauce, aunque pueden encontrarse calados puntuales de hasta 25 cm, por lo que se propone elevar el ATI 50 cm sobre el terreno actual.

El promotor también destaca el posible riesgo de afección a la calidad de las aguas superficiales durante la fase de obras debido a la circulación de maquinaria, el movimiento de tierras y el resto de las actuaciones que se desarrollan en el entorno de los cauces.

Las principales medidas para la protección hidrológica, previstas en el EsIA para la fase de ejecución, son: dotar al campamento de obra de un sistema de saneamiento y una gestión de basuras adecuados, parque de maquinaria dotado de sistemas de protección de la calidad de las aguas, gestión adecuada de residuos y sistema para la limpieza de las cubas de las hormigoneras.

Durante la fase de explotación, existe el riesgo contaminación en caso de pérdida de aceite de los transformadores, no obstante, se ha proyectado un cubeto inferior para la posible recogida de fugas.

La Comisaría de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir indica que, dado que en el ámbito de su demarcación únicamente se realizará la electrificación de la línea, las actuaciones no generarán nuevas afecciones al dominio público hidráulico. Por otra parte, la Dirección Técnica afirma que el proyecto no afectará a ninguna infraestructura hidráulica gestionada por esa unidad.

La Dirección General Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía remite informes de los Servicios de Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Comisaría de Aguas de las Cuencas Mediterráneas y de las Cuencas Atlánticas Andaluzas. En ambos informes, se detallan una serie de consideraciones generales de obligado cumplimiento para el promotor para la redacción de los proyectos de construcción durante la ejecución de las obras.

El condicionado de la presente resolución incluye diversas prescripciones para la protección de las aguas que tienen en cuenta el contenido de los informes recibidos y las conclusiones extraídas por esta Dirección General.

### B.3 Población y salud humana:

El EsIA incluye el apéndice 9 «Valoración de impacto en salud», que analiza los efectos derivados de la exposición a agentes contaminantes de la calidad del aire, a ruido, de la generación de campos electromagnéticos, de la exposición a residuos y de la creación de empleo local y desarrollo económico.

La actividad de la maquinaria pesada, el transporte de materiales y los movimientos de tierra durante la fase de construcción, pueden generar molestias en las poblaciones cercanas por alteración de calidad del aire y ruido. En el ámbito donde se desarrollan las obras, la incidencia de estos efectos va a ser muy leve al tratarse de zonas abiertas, con alta capacidad dispersante y sin poblaciones cercanas, salvo en los tramos adyacentes a los núcleos urbanos de Estación de Bobadilla (Antequera), Almargen, Atalaya (Cañete la Real) y Ronda. Por otra parte, las molestias que puedan producirse quedarán restringidas únicamente a los momentos de mayor actividad, que tendrán lugar sólo durante las horas diurnas y días laborables.

Las principales medidas incluidas en el EsIA son: riegos en la zona de obras, camiones con lonas, lavaderos de ruedas, limitación de la velocidad, limitación de la actividad de las obras al periodo diurno y adecuado mantenimiento y puesta a punto de la maquinaria.

En fase de funcionamiento, la actividad de transporte de energía eléctrica mediante catenaria no conlleva ningún tipo de emisiones de gases contaminantes, lo que supone un efecto beneficioso respecto a las emisiones producidas en la situación actual por el uso de combustibles fósiles.

En fase de explotación, de acuerdo con el «Estudio acústico» incluido en el EsIA, considerando un aumento de frecuencia de la circulación de los trenes, se incumplirán de los objetivos de calidad acústica en 121 edificaciones de tipo residencial y 4 de tipo sensible (sanitario, docente y cultural). Por ello propone la instalación de 17 pantallas acústicas, con una longitud total de 3.570 m, y alturas de entre 2 y 4 m. Se resume este aspecto en la siguiente tabla:

N.º pantalla	Margen	P. k. inicio	P. k. final	Longitud (m)	Altura (m)
1	Izquierda.	0+160	0+320	160	4
2	Izquierda.	0+335	0+440	105	2
3	Derecha.	29+920	30+300	380	2
4	Izquierda.	30+325	30+340	105	2

N.º pantalla	Margen	P. k. inicio	P. k. final	Longitud (m)	Altura (m)
5	Derecha.	30+360	30+705	345	2
6	Izquierda.	30+745	30+800	55	2,5
7	Derecha.	41+810	41+915	105	2
8	Derecha.	42+035	42+255	220	2,5
9	Derecha.	59+500	59+590	90	2
10	Izquierda.	64+715	64+760	45	2
11	Derecha.	67+320	67+980	260	2,5
12	Izquierda.	67+835	67+970	135	2
13	Izquierda.	68+100	68+350	250	3
14	Derecha.	68+335	68+345	310	2,5
15	Izquierda.	68+450	68+560	110	2
16	Derecha.	68+835	68+975	140	2
17	Izquierda.	68+835	68+585	750	2

El estudio de vibraciones, incluido en la documentación complementaria, realiza un análisis de la situación actual y una evaluación y prognosis en la situación futura y concluye que es necesario introducir elementos atenuantes de las vibraciones en la superestructura de la vía de algunos tramos del trazado debido al incumplimiento de la normativa en materia de inmisión de vibraciones en el interior de los edificios.

La siguiente tabla detalla los tramos con necesidad de intervención y la medida propuesta:

Población	Punto kilométrico	Medida
Bobadilla-Estación.	Desde 0+100 hasta 0+300.	Manta elástica.
Almargen.	Desde 29+850 hasta 30+850.	Manta elástica.
La Atalaya.	Desde 41+600 hasta 42+200.	Suelas bajo traviesa.
Parchite.	Desde 59+500 hasta 59+700.	Suelas bajo traviesa.

Para analizar el posible impacto por campos electromagnéticos, el promotor ha realizado un estudio específico en el EslA, desarrollando una aplicación que realiza la simulación y cálculo del campo magnético en los puntos deseados de la instalación y su entorno. Dicho estudio concluye que, en las condiciones más desfavorables de funcionamiento, (hipótesis de carga máxima realizable), se obtiene que los valores máximos de radiación emitidos son de 57,8  $\mu\text{T}$  a 1 m, 54,83  $\mu\text{T}$  a 2 m y de 66,68  $\mu\text{T}$  a 3 m del plano de rodadura, estando por debajo de los valores límite recomendados, esto es, 100  $\mu\text{T}$  para el campo magnético a la frecuencia de la red, 50 Hz. Por tanto, el efecto derivado de la generación de campos electromagnéticos presenta un impacto global no significativo debido a la escasa entidad del impacto, la escasa población potencialmente afectada y el cumplimiento de la Recomendación del Consejo de 12 de julio de 1999 relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos.

El EslA ha analizado la tipología y cantidad de residuos que se pueden generar durante la ejecución de la obra, concluyéndose que la mayor parte tendrán carácter inerte, y el resto, tras procesos de recogida selectiva y clasificación en obra, pueden ser susceptibles de ser reutilizados o bien destinados a las operaciones de valorización (reciclado). Durante la fase de explotación los únicos residuos que se pueden producir

son los aceites de los transformadores. En cualquier caso, el proyecto incluye la adecuada gestión de todo tipo de residuos.

La fase de construcción supondrá una demanda de bienes y servicios (materiales de construcción, maquinaria, equipos, instrumentación, etc.), que incidirá positivamente en la creación de empleo local y desarrollo económico.

Los efectos sobre el cambio climático en fase de construcción vienen derivados de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) por parte de los vehículos y maquinarias que intervienen en la obra. En fase de funcionamiento, la actividad de transporte de energía eléctrica mediante catenaria no conlleva ningún tipo de emisiones de gases contaminantes ni CO<sub>2</sub>, por lo que no tiene incidencia sobre el cambio climático y supone un efecto beneficioso respecto a las emisiones producidas en la situación actual del transporte ferroviario sin electrificar.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico valora positivamente el proyecto al estar alineado con los objetivos de mitigación del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), recomienda incluir la identificación y valoración del impacto del proyecto en el clima y el cambio climático y recomienda llevar a cabo el cálculo de la huella de carbono de las alternativas previstas y una evaluación de la vulnerabilidad y los riesgos climáticos. La documentación adicional remitida por el promotor incluye un capítulo específico en el que se estudia la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático cuyas conclusiones se incluyen en la presente resolución.

El informe de la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía concluye considerando el impacto global del proyecto como positivo en cuanto a la promoción de la actividad económica y el empleo en la zona, la mejora de la movilidad y la reducción de impactos en la calidad del aire, mientras que los potenciales impactos negativos sobre el ruido, los residuos y los campos electromagnéticos no es previsible que supongan un impacto relevante sobre la población, por ello, no considera necesario efectuar alegaciones o consideraciones al proyecto.

El condicionado de la presente resolución incluye, además de medidas generales para la protección de la calidad del aire, la realización de estudios acústicos y vibratorios de detalle durante la redacción de los proyectos de construcción.

#### B.4 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

El EsIA incluye un «Estudio de Vegetación, Flora y Hábitats de interés comunitario», para su elaboración se han realizado trabajos de campo.

El promotor informa que la instalación de la catenaria se ejecutará desde la propia plataforma y las ocupaciones temporales se harán en las propias estaciones y a ambos lados de la vía, sin salir del dominio público ferroviario, por lo que no se ocasiona nueva ocupación en terrenos fuera de la plataforma. Por tanto, no se afectará a formaciones de vegetación natural, pese a que existen parcelas catalogadas como hábitats de interés comunitario y bosques isla en zonas adyacentes a la vía.

Las únicas zonas en las que se llevará a cabo nueva ocupación, y por tanto será necesaria la eliminación de la cubierta vegetal por despeje y desbroce, serán las zonas donde se ubican los centros de autotransformación y sus viales de acceso. Todos ellos se ubican en terrenos de olivar.

Respecto a las especies de flora amenazada presentes en el entorno del proyecto, no se ha detectado en la zona de actuación ninguna por lo que el EsIA descarta posibles afecciones sobre dichas poblaciones.

Las principales medidas de protección de la vegetación propuestas por el promotor son: desbroces de forma manual, jalonamiento de las zonas de actuación, establecimiento de zonas de exclusión, restauración de las áreas alteradas (en el caso de que se hayan alterado comunidades vegetales naturales y/o hábitats de interés comunitario restauración similar a la preexistente) y previo al inicio de las obras se realizarán prospecciones del terreno en la época de floración por un técnico

especializado en botánica para identificar posibles especies de flora protegida (en caso de identificar su presencia, se deberán definir las medidas adecuadas para evitar o minimizar los posibles impactos sobre la especie, en coordinación con el órgano ambiental competente de la Junta de Andalucía).

El condicionado de la presente resolución incluye medidas adicionales, como el desarrollo de un plan de incendios y de un protocolo de erradicación y control de flora alóctona.

#### B.5 Fauna:

Además de los espacios protegidos que se estudian en el apartado siguiente, en la zona de estudio se localizan diversas áreas de interés faunístico:

- Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA) IBA-240 «Lagunas de Fuente de Piedra, Gosque y Campillos», IBA-241 «Serranía de Ronda, Sierras Bermeja y Crestellina» e IBA-243 «Sierras de Ubrique y Grazalema».
- Zona de interés para aves esteparias en Andalucía (ZIAE) «Entorno de Fuente de Piedra-Campillos».
- Ámbito de aplicación del Plan de Recuperación y Conservación de Aves Esteparias.
- Ámbito de aplicación del Plan de Recuperación y Conservación de aves de humedales.
- Ámbito de Plan de Recuperación y Conservación de Aves Necrófagas.
- Zona de Protección para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario.
- Áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves.
- Área de distribución del aguilucho cenizo.

Los principales efectos adversos que prevé el promotor sobre la avifauna son: la perturbación en el proceso de reproducción y cría, la colisión y la electrocución y, en el caso de las alternativas de nuevo trazado, la pérdida, fragmentación y deterioro del hábitat.

El EsIA incluye un «Informe de seguimiento anual de avifauna y quirópteros». Para la realización del estudio de avifauna se efectuó una visita de tres días de trabajo de campo en época otoñal (noviembre-diciembre) y otra visita de otros tres días de trabajo de campo durante el periodo de reproducción y cría (mayo). En cuanto a los quirópteros, se realizó un muestreo en un punto situado entre la Laguna Redonda y la Laguna de Capacete durante una visita realizada durante el periodo de mayor actividad de este grupo faunístico (mayo).

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio par a la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), en relación con el estudio de fauna, considera insuficiente el esfuerzo de muestreo realizado, debido a la escasa frecuencia de las visitas de campo y a la falta de prospecciones en gran parte de la longitud de la vía e indica que no se han incluido trayectorias de vuelo que permitan valorar el riesgo de colisión con la catenaria.

El informe de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía destaca la posible afección a aves acuáticas en las Lagunas de Campillos, a zonas de nidificación de aguilucho cenizo y sisón y a corredores de vuelo, y concluye considerando insuficientes los muestreos realizados y proponiendo una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias.

La Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía destaca la presencia de diversas especies rapaces como el águila imperial ibérica, el alimoche, el águila perdicera y el cernícalo primilla y propone una serie de medidas.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía, en relación con la fauna, solicita al promotor ampliar las medidas anticolidión al tramo que discurre dentro de los límites de la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional Sierra de las Nieves.

El informe del Director Conservador del Parque Nacional de la Sierra de las Nieves indica que la Zona Periférica de Protección es área de alimentación de un amplio abanico de especies de rapaces y necrófagas (águila perdicera, águila real, búho real, buitre leonado, halcón peregrino) y de especies de quirópteros (*Myotis blythi*, *M. emarginatus*, *M. myotis*, *Miniopterus schreibersi*, *Rhinolophus euryale* y *R. ferrumequinum*). Asimismo, considera que se deben incluir medidas frente al riesgo de colisión y electrocución en toda la longitud que atraviesa la Zona Periférica de Protección.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO y la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía consideran insuficiente el esfuerzo de muestro realizado, por lo que, con fecha 14 de febrero de 2024, se requiere al promotor que lo complete. Con fecha 20 de octubre de 2024, se recibe un estudio complementario, incluyendo censos quincenales y mensuales de los distintos grupos de avifauna y tres censos de quirópteros en tres localizaciones diferentes, durante cuatro meses (marzo a junio de 2024).

De manera resumida, las principales conclusiones de dicho estudio son:

– En el ámbito de las lagunas, se consideran especies clave: flamenco (*Phoenicopterus roseus*), avoceta (*Recurvirostra avosetta*), cigüeñuela (*Himantopus himantopus*), chorlitejo chico (*Charadrius dubius*), morito (*Plegadis falcinellus*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*), aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), pagaza piconegra (*Gelochelidon nilotica*), chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), tarro blanco (*Tadorna tadorna*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), alcaraván (*Burhinus oedicephalus*) y cárabo (*Strix aluco*).

– Por las características de vuelo, la detección de desplazamientos y la presencia en las lagunas más próximas a las alternativas, se considera que la especie más sensible a la catenaria es el flamenco. Aunque se ha detectado que alcanza en pocos segundos una altura superior a los 5 m.

– En el resto del tramo a electrificar, se consideran especies clave: sisón (*Tetrax tetrax*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*).

– A partir de los datos de los muestreos realizados se ha detectado una zona de importancia para aves esteparias a menos de 500 m de la vía ferroviaria actual (denominada ZE3), próxima al núcleo de Campillos (población estimada de 20 ejemplares de aguilucho cenizo y 15 de sisón) por lo que existe riesgo de accidentalidad.

– También se han obtenido tres registros de águila perdicera, uno correspondiente a un ejemplar campeando por el sector oriental y los otros dos observados desde el punto de muestreo ubicado en Setenil de las Bodegas. Dada la escasa presencia detectada, la altura de vuelo, la elección de oteaderos en torres eléctricas de mayor envergadura y el diseño de la electrificación, el promotor considera que no son esperables impactos significativos.

– En cuanto al análisis de vuelos no se revela ninguna dirección de vuelo predominante para la globalidad de la traza, siendo los vuelos a alturas superiores a la catenaria los más numerosos (53 %) y los más veces realizados.

– El riesgo de colisión de los quirópteros contra la catenaria es bastante improbable debido a que el tendido eléctrico es estático, por lo que no tienen problemas para detectar su presencia a través de los ultrasonidos que emiten y así evitarlos. Respecto al riesgo de electrocución, no utilizan el tendido como percha ni presentan un tamaño que haga posible el contacto del animal con dos conductores o con conductor y poste simultáneamente. El riesgo de atropello es similar al existente actualmente ya que las actuaciones se desarrollan sobre la plataforma existente.

El promotor propone las siguientes medidas protectoras y correctoras, con relación a la fauna:

– Acondicionamiento de las obras de drenaje transversal, pasos superiores e inferiores para favorecer la permeabilidad de la fauna, de acuerdo con el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)».

– Medidas anticolidión. El EsIA incluía la instalación de dos tipos de dispositivos anticolidión: espiral y balanceo con aspas (permiten la visualización nocturna a combinar sistemas de fluorescencia y fosforescencia, que reflejan y emiten la luz durante la noche). Las Delegaciones Territoriales de Málaga y Cádiz informaron positivamente sobre la instalación de estos dos tipos de dispositivos (no así sobre su localización). La Norma ADIF Electrificación «Medidas para la protección de la avifauna en la línea aérea de contacto (NAE 121)» 1.ª edición junio 2023, aprobada con posterioridad a la redacción del estudio informativo y su información pública, solo recomienda los dispositivos tipo espiral para su instalación en la línea aérea de contacto. Por tanto, el promotor ha realizado una nueva propuesta de localización de dispositivos anticolidión, utilizando únicamente los de tipo espiral:

- Pp. kk. 7+500-14+000 (6,5 km). Cada 5 m en la ZEPA y 2 km anterior y posterior.
- Pp. kk. 14+000-17+000 (3 km). Cada 5 m en zona aves esteparias (ZE3).
- Pp. kk. 22+000-34+000 (12 km). Cada 10 m.
- Pp. kk. 48+000-53+500 (5,5 km). Cada 10 m.
- Pp. kk. 65+150-67+650 (2,5 km). Cada 10 m. Tramo en el que la catenaria discurre paralela a la línea correspondiente al proyecto «Nueva SE Ronda 400 kV y entrada/salida en Ronda 400 kV de la línea Jordana-Tajo de la Encantada 400 kV, para alimentación al eje ferroviario TAV-11 Antequera (Bobadilla)-Algeciras, en la provincia de Málaga», así como los tramos de 1 km anterior y posterior.

Tramo	Longitud (km)	Intervalo (m)	N.º uds.
7+500-17+000	9,5	5	1.900
22+000-34+000	12	10	1.200
48+000-53+500	5,5	10	550
65+150-67+650	2,5	10	250

El promotor remitió la nueva propuesta a la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía, con fecha 24 de octubre de 2024.

Con fecha 16 de enero de 2025, la Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad de la Junta de Andalucía remite informe en la que concluye que «siendo recomendable el uso de dispositivos reflectantes, en el caso de que por motivos técnicos justificados no fuese posible su implantación, sería recomendable la instalación de tiras de neopreno frente a las espirales propuestas, si bien, la instalación de estas últimas se considera preferible a la ausencia de cualquier elemento disuasorio».

– Medidas antielectrocución. Se debe asegurar que la distancia del cable exterior feeder (que se encuentra en posición suspendida) y la zona de posada, es superior a 70 cm y se instalará una funda aislante en el tubo tirante en una longitud de 0,5 m desde el aislador e incluyendo el herraje en tensión. Se debe tomar como base la Norma ADIF Electrificación «Medidas para la protección de la avifauna en la línea aérea de contacto (NAE 121) 1.ª edición junio 2023».

– Medidas de planificación de las obras. Para evitar las afecciones a las especies más sensibles, se prohibirá la realización de actividades que supongan la generación de ruido o de molestias a la fauna desde finales de marzo hasta finales de julio para evitar

perturbaciones en época de reproducción y cría, en los mismos tramos en los que se instalarán los salvapájaros.

– Durante la fase de funcionamiento de la línea se realizará seguimiento de la mortandad de avifauna, realizando recorridos sistemáticos por parte de especialista para detectar ejemplares muertos por atropello, colisión o electrocución. Estos recorridos tendrán carácter mensual durante los tres primeros años de la fase de funcionamiento.

El contenido y recomendaciones de todos los informes citados han sido considerados para la definición del condicionado de la presente resolución.

#### B.6 Espacios naturales de interés:

La línea férrea existente atraviesa durante unos 2,5 km el espacio Red Natura 2000 Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Lagunas de Campillos» (ES6170015). Este espacio también está catalogado como Reserva Natural y Humedal RAMSAR de importancia internacional. Está formado por cinco lagunas: Dulce, Salada, Camuñas, Capacete y Cerero, más la Laguna Redonda que se ubica dentro de su Zona Periférica de Protección. Además de estas lagunas, en el entorno próximo al proyecto, se identifican los siguientes espacios incluidos en el Inventario Andaluz de Humedales: Cortijo Grande, Marcela y Toro.

La vía objeto de estudio también atraviesa, en el término municipal de Ronda, las Reservas de la Biosfera «Intercontinental del Mediterráneo» y «Sierra de las Nieves y su Entorno» (cuyos límites coinciden en esta zona). Esta área también está calificada como Zona Periférica de Protección del Parque Nacional Sierra de las Nieves tal y como destaca el informe de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía.

El espacio «Lagunas de Campillos» también está incluido en el Plan Especial de Protección del Medio Físico (PEMPF), bajo la categoría de Zonas Húmedas Transformadas (HT-1), aunque su delimitación excede a las de la zona ZEC/ZEPA. Otro espacio incluido en el PEMPF atravesado por la línea férrea existente es el complejo serrano de interés ambiental de «Las Navetas-Sierra de Carrasco» (CS-30). También el trazado se encuentra adyacente al complejo ribereño de interés ambiental denominado «Garganta del Arroyo de la Ventilla» (RA-1).

Otros espacios Red Natura 2000 relativamente próximos a la zona de actuación son la ZEC «Río Corbones» (ES6180011) y la ZEC «Río Guadalquivir» (ES6170034), sobre los que el promotor considera que no se verán afectados por el proyecto al situarse a más de 1 km de distancia de la vía actual.

El EsIA incluye un «Estudio de repercusiones sobre espacios de la Red Natura» en el que concluye que, tras la evaluación de las repercusiones previsibles sobre los objetivos de conservación de la ZEC/ZEPA «Lagunas de Campillos», la actuación no conlleva perjuicio sobre la integridad del espacio Red Natura.

El informe de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía, en relación con espacio «Lagunas de Campillos», realiza las siguientes consideraciones:

– Se debe analizar y corregir el efecto de las ampliaciones de ODT previstas en las cuencas de la laguna de Capacete, la laguna Redonda y los Prados de Campillos, teniendo en cuenta la sinergia de los drenajes de la vía férrea y la carretera A-7286, aportando soluciones técnicas para mejorar los aportes extraordinarios de caudal a los humedales. Para llevar a cabo este análisis, el promotor ha realizado un estudio en el que se comparan los calados y velocidades de la situación futura con respecto a la situación actual, para la avenida extraordinaria de 500 años de periodo de retorno. Este estudio concluye que la ampliación de las ODT prácticamente no alterará la inundabilidad de la situación futura con respecto a la situación actual (los calados máximos en la laguna de Capacete se incrementarían entre 1 y 2 cm, mientras que en las lagunas Redonda y los Prados de Campillos, el incremento de calados sería inferior

a 1 cm y, en lo que respecta a las velocidades, tampoco se observan cambios apreciables en las lagunas). No obstante, recomienda un mantenimiento adecuado de las ODT, evitando la obstrucción de las mismas por la vegetación y la deposición de sedimentos.

– Se deben adoptar las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar el impacto de los movimientos de tierra sobre la hidrología superficial de la laguna de Capacete durante la ejecución de la corrección del paso superior PS-03 (p. k. 10+343). En respuesta a dicho requerimiento el promotor se compromete a adoptar todas las medidas generales de buenas prácticas para la protección de la calidad de las aguas (gestión de residuos, parques de maquinaria, acopio de materiales, aguas residuales, etc.), así como las medidas recogidas en el informe de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.

– Propone una serie de medidas compensatorias.

El informe de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía incluye las siguientes conclusiones:

– La línea aérea de contacto atraviesa los límites del espacio Natura 2000 ZEC, ZEPA y Reserva Natural Lagunas de Campillos y la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional Sierra de las Nieves.

– Los cuatro centros de autotransformación no interceptan ningún espacio protegido. Atendiendo a las medidas mitigadoras descritas y las distancias a espacios protegidos no son esperables efectos negativos significativos sobre las prioridades de conservación en las que se orienta la gestión estos espacios.

– Valora favorablemente las medidas preventivas y correctoras propuestas en el EsIA para la protección de la avifauna en las Lagunas de Campillos.

– Solicita ampliar las medidas para la protección de la avifauna al tramo que discurre dentro de los límites de la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional Sierra de las Nieves.

El informe del Director Conservador del Parque Nacional de la Sierra de las Nieves señala que las actuaciones pueden ser acordes con los objetivos previstos para el Parque Nacional y Natural de la Sierra de las Nieves, siempre que la ejecución se lleve a cabo adoptando todas las medidas necesarias para minimizar los posibles impactos negativos que puedan generarse, tanto en fase de construcción como de funcionamiento de las nuevas instalaciones. Por ello, emite informe favorable, condicionado a que se incorporen medidas suficientes para la protección de la avifauna frente al riesgo de colisión y electrocución en todo el recorrido de la Zona Periférica de Protección y frente a la posible afección a los hábitats de interés comunitario.

El contenido y recomendaciones de todos los informes citados han sido considerados para la definición del condicionado de la presente resolución.

#### B.7 Paisaje:

El EsIA incluye un «Estudio de Impacto e Integración Paisajística». En la zona de estudio se localizan cuatro ámbitos paisajísticos: Depresión de Antequera, Piedemonte Subbético, Serranías de Ronda y Grazalema, y Depresión de Ronda.

Las actuaciones proyectadas se localizan sobre la unidad paisajística «Urbano, periurbano e infraestructuras», de acuerdo a la clasificación de unidades fisionómicas del paisaje desarrollada en el Mapa de Paisaje de Andalucía, siendo esta una unidad de calidad paisajística y fragilidad muy baja, atendiendo a su carácter antrópico y alterado, y por lo tanto de baja sensibilidad paisajística.

A su vez, se han incorporado las medidas de integración paisajística que se han considerado más adecuadas para prevenir y/o corregir las posibles afecciones, con el objetivo de garantizar que la actuación resulte compatible con los valores paisajísticos del medio como son el correcto depósito de sobrantes, la protección de suelos durante las obras, medidas de protección de la vegetación y la correcta gestión de residuos.

#### B.8 Patrimonio cultural:

El EsIA incluye un «Estudio Arqueológico», el cual recoge una valoración preliminar de la afección al patrimonio arqueológico de esta actuación.

Tras la prospección arqueológica superficial, con fecha 10 de mayo de 2023, se registra en la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, la «Memoria de la Actividad Arqueológica Preventiva de la Prospección Arqueológica Superficial de elementos puntuales: ATIs, ATF y yacimientos catalogados de las alternativas 2 y 3 para el Estudio Informativo de la Electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras, tramo Bobadilla-Ronda. Provincia Málaga».

Con fecha 20 de junio de 2023, dicho organismo emite la correspondiente resolución que considera que la memoria resulta idónea y resuelve: disponer la idoneidad y procedencia de la memoria presentada y disponer la realización de una actividad arqueológica preventiva consistente en un control arqueológico de movimientos de tierra, en toda la superficie afectada por la infraestructura e instalación y actuaciones relacionadas (viales, acceso para maquinaria, etc.), durante su fase de ejecución. Asimismo, en el caso de que los resultados sean positivos (aparición de restos arqueológicos «in situ») deberán realizarse otro tipo de actividades (sondeos, excavación en extensión, etc.), centradas en los sectores donde se produzcan los hallazgos arqueológicos, y adoptarse las medidas necesarias para la protección y conservación de los restos, así como las medidas correctoras que procedan en este sentido para la propia obra.

Por otra parte, el 18 de julio de 2023 se registró, en la Delegación Territorial de Cádiz de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, la «Memoria de la Actividad Arqueológica Preventiva de la Prospección Arqueológica Superficial del elemento puntual ATI 411.3 (T. M. de Setenil de las Bodegas, Cádiz) para el Estudio Informativo de la Electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras, tramo Bobadilla-Ronda. Provincia Cádiz». Con fecha 4 de agosto de 2023, dicho organismo emitió la correspondiente resolución favorable al respecto y resuelve: dar por finalizados los trabajos arqueológicos de prospección arqueológica, autorizar la procedencia de la Memoria e informar favorablemente el inicio del proyecto.

El contenido y recomendaciones de los informes citados han sido considerados para la definición del condicionado de la presente resolución.

#### B.9 Efectos sinérgicos y acumulativos:

La documentación adicional remitida por el promotor el 20 octubre de 2024 incluye un capítulo específico en el que se estudian los posibles efectos sinérgicos y acumulativos con otras actuaciones previstas en el entorno del proyecto.

La principal actuación considerada en este estudio es el proyecto «Nueva SE Ronda 400 kV y entrada/salida en Ronda 400 kV de la línea Jordana-Tajo de la Encantada 400 kV, para alimentación al eje ferroviario TAV-11 Antequera (Bobadilla)-Algeciras, en la provincia de Málaga».

Los principales factores ambientales que pueden sufrir efectos sinérgicos son fauna y paisaje.

Con relación a la fauna, el estudio concluye que el potencial efecto sinérgico va a ser muy reducido por varias razones: la diferencia de altura entre la catenaria y el tendido eléctrico que la atraviesa, las especies detectadas en la zona de estudio la usan, principalmente, como área de campeo y rutas migratorias, sobrevolando en su mayor parte a gran altura, por lo que resulta poco probable la colisión con la catenaria, y la escasa extensión del posible efecto sinérgico, pues tan sólo discurren en paralelo unos 400 m y, tras el cruce, discurren transversalmente en tan sólo una de las márgenes de la vía.

En cuanto al paisaje, el estudio considera que es previsible que se produzca un efecto sinérgico negativo, aunque escasamente significativo, teniendo efectos

acumulativos no exponenciales sobre el paisaje, manteniendo el carácter global de los paisajes atravesados y la sensibilidad paisajística de los mismos.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

La documentación adicional remitida por el promotor incluye un capítulo específico en el que se estudia la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático. En primer lugar, identifica las principales amenazas potenciales atribuibles a la variabilidad y cambio climático (deslizamientos de tierras, caída de vallados, deformación de catenarias, etc.), posteriormente describe las proyecciones de cambio climático utilizadas y finaliza evaluando el riesgo.

El nivel de riesgo se caracteriza combinando la severidad de las posibles consecuencias del impacto en el caso de que éste se produzca, con la probabilidad de que dicho impacto llegue a producirse. En la tabla adjunta se muestran los niveles de riesgo obtenido, resultando «despreciable» en todos los casos:

Impacto climático	Severidad Horizonte 2050	Probabilidad Horizonte 2050	Riesgo Horizonte 2050
Incremento de temperatura.	Reducida.	Posible.	Despreciable.
Variación de precipitaciones intensas.	Inexistente.	Improbable.	Despreciable.
Variación duración olas de calor.	Reducida.	Posible.	Despreciable.
Variación en número de días de heladas.	Inexistente.	Improbable.	Despreciable.
Variación velocidad racha máxima de viento.	Reducida.	Posible.	Despreciable.

Como medidas de adaptación sugiere, con carácter general, evaluar periódicamente la idoneidad y efectividad de los planes de contingencias y los procedimientos de actuación ante las emergencias climáticas actuales, al objeto de proceder, si fuera necesario, a su adecuación y/o actualización. En el caso de edificios, recomienda revisión del saneamiento ante precipitaciones intensas y dimensionar los sistemas de climatización por encima de los reglamentarios. Respecto de líneas ferroviarias existentes, como la que es objeto de este proyecto, sugiere llevar a cabo una revisión general de los protocolos actuales de prevención, mantenimiento y vigilancia de la infraestructura.

Para llevar a cabo el análisis de la vulnerabilidad frente a accidentes graves y catástrofes el promotor ha utilizado dos variables, el nivel de riesgo, y la vulnerabilidad del proyecto, obteniendo los valores que se detallan en la siguiente tabla:

Riesgo	Nivel de riesgo	Vulnerabilidad	Medidas
Accidentes Graves.	Alto/Bajo.	Baja.	Correcta ubicación zona instalaciones, buenas prácticas ambientales, gestión residuos, control de vertidos, plan incendios.
Geológico.	Bajo.	Baja.	Correcto diseño en proyecto de construcción.
Sísmico.	Bajo.	Nula.	Correcto diseño en proyecto de construcción.
Hidrológico.	Medio/Bajo.	Media.	Correcto diseño en proyecto de construcción.
Incendios.	Alto/Bajo.	Baja.	Plan de prevención y extinción incendios.

El promotor destaca que, en fase de explotación, la infraestructura no es utilizada para el transporte de mercancías peligrosas por lo que considera que el riesgo de accidentes graves en esta fase es nulo.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía, tras analizar la documentación del proyecto, considera que se han tenido en cuenta los

efectos derivados de los posibles riesgos de accidentes graves o de catástrofes, resultando los documentos coherentes con los aspectos relacionados con las actuaciones y competencias de esta Dirección General, no formulándose, objeciones al mismo.

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

#### D. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El EsIA recoge los principales aspectos e indicadores de seguimiento, tanto en fase de obra como de explotación.

##### Seguimiento en fase de construcción:

- Control de los movimientos de tierra y maquinaria.
- Control sobre las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.
- Vigilancia de la ejecución de las medidas de control del polvo y ruido.
- Vigilancia en relación con la prevención de la erosión.
- Control de calidad de las aguas.
- Seguimiento de la aplicación de las medidas protectoras para la vegetación.
- Seguimiento de la aplicación de las medidas protectoras para la fauna.
- Vigilancia del riesgo de incendios.
- Vigilancia de las medidas de protección de vías pecuarias.
- Vigilancia arqueológica de la obra.
- Vigilancia de las medidas de revegetación.
- Acabado y limpieza final.

##### Seguimiento en fase de funcionamiento:

- Control de las labores de mantenimiento.
- Control de la gestión de residuos.
- Control de los niveles de ruido.
- Seguimiento de la evolución de las zonas a recuperar.
- Seguimiento de la mortandad de avifauna.
- Seguimiento de la mortandad de quirópteros.
- Vigilancia del riesgo de incendios.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuadra al artículo 7.1 b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

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.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y la visita a la zona de proyecto.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del «Estudio Informativo de Electrificación de la Línea Bobadilla-Algeciras, tramo Bobadilla-Ronda», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

#### *Condiciones al proyecto*

##### i) Condiciones generales

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales».

3. Los residuos generados, tanto en fase de obras como de explotación, serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

4. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollar la «Alternativa 1» del estudio informativo, mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

5. En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto al trazado que se apruebe definitivamente en el estudio informativo, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental

en los términos del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

6. El titular de la línea elaborará un Plan de Autoprotección, previo al inicio de la actividad, que se integrará en los correspondientes Planes de Emergencia (autonómico y municipal) de Protección Civil. El plan debe abordar la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de los riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. Se deben abordar los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle. Complementariamente también se deberá elaborar el Plan de Contingencias tal como se recoge en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

- ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

#### Geomorfología y suelo:

7. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que puedan causar mayor riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria y vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de limpieza y posterior restauración.

8. Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras.

#### Agua:

9. Con anterioridad al inicio de los trabajos, toda actuación que afecte al dominio público hidráulico (DPH) o a sus zonas de servidumbre o policía, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de agua, deberán contar con la preceptiva autorización de las Demarcaciones Hidrográficas competentes. En ningún caso se autorizarán dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal y se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Todo ello, de acuerdo con las prescripciones incluidas en los informes de las Demarcaciones Hidrográficas competentes y la normativa vigente en la materia.

10. Para la protección de la calidad de las aguas en el entorno de los cauces se dispondrán las medidas necesarias (barreras de retención de sedimentos, separadores de grasas, balsas de decantación, etc.).

#### Población y salud:

11. Se minimizarán las emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la

ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

12. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.).

13. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra una vez se conozca la ubicación definitiva de las áreas auxiliares. Si como resultado del estudio se determinase su necesidad, en el entorno de áreas habitadas se instalarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

14. Los proyectos constructivos incluirán estudios acústicos de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA y garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los límites legales.

15. Durante la redacción de los proyectos constructivos, se elaborará un estudio detallado de los efectos potenciales de las vibraciones generadas en fase de obra. En función de los resultados de este estudio, los correspondientes proyectos constructivos incorporarán medidas preventivas y correctoras detalladas.

16. Los proyectos constructivos incluirán estudios de vibraciones de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de vibraciones del EsIA y garanticen el cumplimiento de los valores límite legalmente preceptuados, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de correctoras necesarias.

17. En caso de ser necesaria la iluminación, tanto durante la fase de construcción como de explotación, se instalarán los dispositivos imprescindibles. En todo caso deberá incorporar criterios de iluminación sostenible con los que se reduzca el consumo energético y se minimice la contaminación lumínica nocturna de las instalaciones. Cumplirá con el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias.

18. Al finalizar los trabajos, se repondrán todos los servicios afectados por el proyecto.

Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC):

19. Antes del inicio de las obras, en la superficie de ocupación de las infraestructuras y de las zonas auxiliares, se realizará una prospección del terreno con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y, en caso de detectarse, se informará al órgano competente de la Junta de Andalucía de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas, incluida en su caso, la translocación de los ejemplares.

20. Se elaborará y desarrollará un protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora que integre actuaciones específicas y que incluya el seguimiento de las zonas afectadas por las obras.

21. El proyecto de construcción definirá e incorporará un plan de prevención y extinción de incendios.

Fauna:

22. Se realizarán campañas adicionales de seguimiento de avifauna y quirópteros durante la redacción del proyecto constructivo para complementar con nuevas medidas preventivas y correctoras, en caso de detección de afecciones no previstas en el EsIA y en la documentación complementaria.

23. Se realizará una prospección de la zona de obras por personal técnico especializado, de manera previa a la ejecución de las mismas, con el fin de determinar la existencia de animales, nidos o madrigueras. En caso de localizar nidos o camadas de especies protegidas, se avisará al órgano competente de la Junta de Andalucía, que dará las indicaciones oportunas.

24. Previo al inicio de los trabajos, se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del órgano competente en biodiversidad de la Junta de Andalucía. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo de cría de la fauna.

25. En fase de proyecto de construcción se analizará, en aquellas obras de drenaje que no cumplen con el dimensionamiento para T=500 años y se ha propuesto la hinca de otras en paralelo, la posibilidad de sustituir este sistema de drenaje múltiple, por una o varias estructuras de mayores dimensiones, de cara a facilitar la permeabilidad de la fauna. Complementariamente, se adaptarán, siguiendo las indicaciones del documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º1 (2015)».

26. Se implementarán las medidas para evitar la colisión y electrocución de avifauna propuestas por el promotor en la documentación complementaria. Además, se instalarán dispositivos anticolidión en toda la zona que atraviesa la Zona Periférica de Protección del Parque Nacional Sierra de las Nieves (aproximadamente del p. k. 62+200 hasta el final). Para la elección de los dispositivos anticolidión se tendrán en cuenta las «mejores técnicas disponibles» en el momento de la ejecución del proyecto, que cumplan la normativa de ADIF.

27. Se consensuarán, con las Delegaciones Territoriales de Málaga y Cádiz de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía, las siguientes medidas que compensen las afecciones a la avifauna:

- Creación de zonas de reserva de aves esteparias en una proporción adecuada al impacto causado.
- Instalación de posaderos para rapaces (uno cada 2 km) de un tamaño adecuado y en posiciones estratégicas para desviar la querencia de estas aves a utilizar la catenaria.
- Corrección de tendidos eléctricos problemáticos en el entorno del proyecto, en una longitud equivalente al total de la línea ferroviaria electrificada.

Patrimonio cultural:

28. Control arqueológico de los movimientos de tierra, en toda la superficie afectada por la infraestructura e instalación y actuaciones relacionadas (viales, acceso para maquinaria, etc.), durante su fase de ejecución. Asimismo, en el caso de que los resultados sean positivos (aparición de restos arqueológicos «in situ») deberán realizarse otro tipo de actividades (sondeos, excavación en extensión, etc.), centradas en los sectores donde se produzcan los hallazgos arqueológicos, y adoptarse las medidas necesarias para la protección y conservación de los restos, así como las medidas correctoras que procedan en este sentido para la propia obra.

### iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

29. El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

30. El PVA incluirá el control de la eficacia de las medidas antiruido y antivibraciones finalmente adoptadas, tras los estudios de ruido y vibraciones que se realicen en fase de proyecto de construcción, mediante mediciones *in situ*.

31. El PVA incluirá el seguimiento y documentación de las prospecciones de flora y fauna previas a la ejecución de la obra.

32. El PVA incluirá el mantenimiento y/o reposición de los elementos de antielectrocución y anticolidión deteriorados.

33. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación por colisión y/o electrocución con la línea aérea de contacto. Para el conjunto del proyecto se realizará, al menos, con frecuencia mensual durante los tres primeros años y, en el entorno de los lugares con mayor interés para la avifauna (las zonas donde se instalarán dispositivos anticolidión), la periodicidad será quincenal. Se ejecutará con la ayuda de perros adiestrados para la detección de cadáveres. Los datos de mortalidad se enviarán a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO y al órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente.

34. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación de la infraestructura los siguientes aspectos:

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura.
- Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.
- Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la línea ferroviaria.
- Seguimiento y control del éxito de las medidas compensatorias que se ejecuten.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 4 de abril de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## ANEXO

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
<i>Organismos Estatales</i>	
Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Oficina Española de Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Dirección General del Agua. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Agencia Estatal de Meteorología.	NO
Delegación Territorial en Andalucía. Agencia Estatal de Meteorología.	NO
Delegación del Gobierno en Andalucía.	NO
AENA.	SÍ
Agencia Estatal de Seguridad Aérea.	SÍ
Entidad Estatal del Suelo (SEPES). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	NO
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Comisaría de Aguas. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Dirección Técnica. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Sociedad Mercantil Estatal Aguas de las Cuencas de España (ACUAES). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Sociedad Mercantil Estatal de Infraestructuras Agrarias (SEIASA). Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	NO
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	SÍ
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	NO
Instituto Geográfico Nacional (IGN).	SÍ
Unidad de Carreteras del Estado en Málaga. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental.	SÍ
Gerencia Territorial del Catastro de Málaga. Ministerio de Hacienda.	NO
Gerencia Territorial del Catastro de Cádiz. Ministerio de Hacienda.	NO
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	NO
Subdirección General de Proyectos. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	NO
Subdirección General de Construcción. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	SÍ
SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo.	SÍ
<i>Organismos Autonómicos</i>	
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Infraestructuras del Agua. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	SÍ

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
Delegación Territorial de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural en Málaga. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	NO
Delegación Territorial de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural en Cádiz. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	NO
Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	SÍ
Dirección General de Espacios Naturales Protegidos. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	SÍ
Dirección General de Museos y Conjuntos Culturales. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía.	NO
Dirección General de Patrimonio Histórico e Innovación y Promoción Cultural. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía.	SÍ
Dirección General de Minas. Consejería de Política Industrial y Energía. Junta de Andalucía.	NO
Consejería de Salud y Consumo. Junta de Andalucía.	SÍ
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.	SÍ
Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.	SÍ
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	SÍ
Organismos Locales y Provinciales.	
Diputación Provincial de Málaga.	NO
Diputación Provincial de Cádiz.	NO
Ayuntamiento de Teba.	NO
Ayuntamiento de Almargen.	SÍ
Ayuntamiento de Antequera.	NO
Ayuntamiento de Campillos.	NO
Ayuntamiento de Cañete la Real.	SÍ
Ayuntamiento de Ronda.	NO
Ayuntamiento de Setenil de las Bodegas.	NO
<i>Otros Organismos</i>	
FERAGUA, Asociación de Comunidades de Regantes de Andalucía. Junta Central de Usuarios del río Guadiaro.	NO
Comunidad de Regantes del río Guadalhorce.	NO
Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	SÍ
Ministerio de Defensa.	SÍ

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y SERVICIOS DE JEREZ DE LA FRONTERA.
AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA.
PROPELLER CLUB ALGECIRAS.
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE MÁLAGA (CEM).
MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS DEL CAMPO DE GIBRALTAR.
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.
CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA, SERVICIOS Y NAVEGACIÓN DEL CAMPO DE GIBRALTAR.
ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE EMPRESAS DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ (APEMAR).
CONFEDERACIÓN EMPRESAS PROVINCIA DE CÁDIZ (CEC).
ASOCIACIÓN DE GRANDES INDUSTRIAS DEL CAMPO DE GIBRALTAR (AGI).
PUERTOS DEL ESTADO.
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.
AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS.
RENAULT GROUP.
RENFE.
UNIÓN COMARCAL DE COMISIONES OBRERAS DEL CAMPO DE GIBRALTAR.
ASOCIACIÓN COMUNIDAD PORTUARIA BAHÍA DE ALGECIRAS.
MULTIRAIL, SL.
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF).

