III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

13275 *Resolución de 29 de mayo de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo complementario del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Alicante. Variante de Torrellano».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 13 de diciembre de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del «Estudio Informativo Complementario del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante. Variante de Torrellano», remitida por 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 para el estudio informativo citado 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 frente a accidentes graves y catástrofes. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales a la escala de detalle del proyecto constructivo que posteriormente desarrolle el estudio informativo aquí evaluado requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de sus resultados a las administraciones públicas afectadas y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final del proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

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

1. Descripción y localización del proyecto

El proyecto objeto de evaluación se localiza en la provincia de Alicante, desarrollándose en su mayor parte dentro del término municipal de Alicante y de forma puntual en el término municipal de Elche.

La actuación consiste en la definición de un nuevo trazado ferroviario en ancho estándar compatible con la circulación de tráfico mixto para la denominada Fase II de la Variante de Torrellano. El proyecto tiene como finalidades principales el diseño de una infraestructura de tráfico mixto que dé continuidad a la Fase I, que dará acceso directo al aeropuerto de Alicante-Elche conectándola con la estación de Alacant Terminal; la supresión de la maniobra de inversión de marcha que actualmente realizan los trenes en el apeadero de Sant Gabriel; y el mantenimiento de la operatividad del servicio en toda la línea durante la ejecución de las obras.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

La configuración final de la alternativa seleccionada se diseña para una velocidad máxima de 160 km/h y consta de los tres ejes fundamentales que se detallan a continuación:

– Vía general (Alacant Terminal-Conexión Fase I): Constituye el eje principal de la actuación. Se proyecta en doble vía electrificada, con una longitud total de 9.902,56 metros. El trazado discurre con orientación predominante norte-sur, bordeando el entramado urbano e industrial (La Florida, Mercalicante) y atravesando la sierra de Colmenares hasta su conexión con el acceso al aeropuerto. Cabe destacar que el tramo inicial comprendido entre los P.K. 0+000 y 5+000 no se somete al presente trámite de evaluación ambiental, dado que ya cuenta con la tramitación aprobada en el estudio informativo previo de la red arterial ferroviaria de Alicante.

– Ramal de conexión L330 (La Encina-Alacant Terminal): Se define un ramal de vía única exclusivo para el tráfico de mercancías, con una longitud de 3.398 metros. Este ramal permite dar continuidad a los tráficos del corredor mediterráneo hacia el norte y el interior peninsular.

– Ramal de conexión L336 (El Reguerón-Alacant Terminal): Consiste en un ramal de vía única de 670 metros de longitud, proyectado para conectar el tráfico de mercancías hacia el sur (Murcia).

Para salvar la orografía y garantizar la permeabilidad transversal frente a grandes infraestructuras viarias y cauces hidráulicos, el proyecto constructivo desarrollará las siguientes estructuras singulares:

– Viaductos en la vía general: Se proyectan tres grandes estructuras. Un viaducto sobre el barranco de las Ovejas de 130 m; un viaducto sobre las carreteras N-330a y A-31 de 774,5 m; y un viaducto sobre la autovía A-79 de 1.219 m de longitud.

– Viaductos en el ramal L330: Se proyecta un primer viaducto sobre el barranco Pla de la Vallonga y la A-70 de 360 m, y un segundo viaducto sobre el barranco de las Ovejas de 286 m.

– Túneles: El cruce de la sierra de Colmenares se resuelve mediante el túnel de Colmenares, diseñado para vía doble y excavado en mina, con una longitud de 1.017 metros. Este tramo subterráneo se complementa con falsos túneles en sus emboquilles (30 m en la boca norte y 170 m en la boca sur). El ramal L336 incluye también un falso túnel inicial de 170 m.

Toda la actuación estará dotada de un sistema de electrificación mediante catenaria flexible a 2x25 kV en corriente alterna a 50 Hz. Asimismo, las instalaciones de seguridad y comunicaciones quedarán configuradas sobre la base del sistema de protección de trenes ERTMS Nivel 2, telemando desde el centro de regulación de circulación (CRC) de Valencia-Fuente de San Luis y comunicaciones móviles ferroviarias GSM-R.

2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo somete a información pública por un período de treinta días hábiles el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 5 de mayo de 2023. Como consecuencia de la puesta a disposición de nueva información referida al estudio informativo, se amplía el plazo de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 15 de junio de 2023. Durante el período de información pública, se reciben 11 alegaciones particulares.

Con fechas 9 y 10 de mayo de 2023, el órgano sustantivo consulta a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas. Tras la puesta a disposición de nueva información referida al estudio informativo, se remiten nuevos oficios a las Administraciones afectadas con fecha 27 de junio de 2023. El resultado de

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

las consultas y de la información pública se resume en el anexo de la presente resolución. Durante este trámite, se reciben 29 informes.

Con fecha 13 de diciembre de 2024, tiene entrada en esta Dirección General el expediente para el inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Realizado el análisis formal del expediente, se remite al órgano sustantivo, con fecha 24 de febrero de 2025, requerimiento de subsanación, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de Evaluación Ambiental, al apreciarse contenidos incompletos en el expediente de información pública y consultas y en el estudio de impacto ambiental. En concreto, se requiere recabar informes preceptivos y determinantes de diversos órganos de la Generalitat Valenciana (Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, Dirección General de Patrimonio Cultural, Dirección General de Salud Pública y Secretaría Autonómica de Seguridad y Emergencias), así como la necesidad de ampliar determinados contenidos del estudio de impacto ambiental considerados insuficientes, tales como la actualización de su contenido tras las modificaciones de trazado introducidas durante la tramitación, la descripción del proyecto de desmantelamiento de la línea costera y la ampliación del estudio de repercusiones sobre la Red Natura 2000. Con fecha 8 de julio de 2025, tiene entrada la respuesta al requerimiento efectuado.

Con fecha 16 de julio de 2025, el promotor remite documentación adicional, incluyendo el informe de la Dirección General de Salud Pública de la Generalitat Valenciana.

Con fecha 19 de noviembre de 2025, el promotor aporta la «Adenda a la respuesta al requerimiento de subsanación núm. 1», incluyendo los informes de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, de la Dirección General de Patrimonio Cultural y de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, todos ellos de la Generalitat Valenciana.

A la vista de la documentación complementaria recibida, el expediente se encuentra formalmente completo para proceder a su análisis técnico previo a la formulación de la declaración de impacto ambiental.

3. Análisis técnico del expediente

3.1 Análisis de alternativas.

El promotor plantea en el estudio de impacto ambiental el análisis de la alternativa 0, o de no actuación, y de siete alternativas de trazado para la infraestructura (alternativas 1, 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2). La alternativa 0 es descartada por el promotor al no cumplir con los objetivos funcionales y socioeconómicos del proyecto, dado que mantiene la ineficiencia operativa de la inversión de marcha en la estación de Sant Gabriel, mantiene el ferrocarril en la fachada costera y no aporta mejoras a la operatividad del corredor mediterráneo.

Para la definición del nuevo trazado, las siete alternativas se diseñaron agrupadas en dos grandes corredores:

– Corredor interior (alternativa 1): Adapta al tráfico mixto la solución aprobada en el estudio informativo antecedente de 2003. Define un corredor interior alejado de la infraestructura costera que discurre con orientación norte-sur, bordeando el entramado industrial de Mercalicante y atravesando la sierra de Colmenares mediante un túnel de 1.017 m para conectar con la Fase I de la Variante de Torrellano. Esta alternativa implica la eliminación de la estación de Sant Gabriel.

– Corredor exterior: se plantean 6 alternativas que buscan aprovechar parcialmente la línea actual para mantener una estación de cercanías en el entorno del barrio de Sant Gabriel, evitando la maniobra de inversión de marcha. Estas alternativas varían entre ellas en función de dos parámetros: la configuración de la vía de conexión inicial (vía

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

única o vía doble) y la profundidad de la nueva estación. Se describen someramente a continuación:

• Alternativas 2-1 y 2-2: plantean la nueva estación de Sant Gabriel en superficie, ubicándola al sur del barranco de las Ovejas. Atraviesan el BIC de «El Porquet» en trinchera. La 2-1 define la conexión inicial en vía única y la 2-2 en vía doble.

• Alternativas 3-1 y 3-2: proponen la nueva estación de Sant Gabriel en trinchera, apoyada en el entorno de la Vía Parque. La 3-1 cuenta con conexión en vía única y la 3-2 en vía doble.

• Alternativas 4-1 y 4-2: configuran la nueva estación de Sant Gabriel totalmente soterrada, lo que exige la ejecución de un tramo subterráneo prolongado (túnel de San Gabriel, de 1.280 m de longitud). La 4-1 parte con vía única inicial y la 4-2 con vía doble.

El promotor realiza un análisis multicriterio y ambiental de cada una de las alternativas, concluyendo que todas las opciones del corredor exterior presentan mayores afecciones al medio ambiente y deben ser descartadas. El análisis concluye que todas ellas suponen una afección directa sobre el bien de interés cultural del yacimiento paleontológico de «El Porquet». Asimismo, presentan una funcionalidad ferroviaria limitada, alta complejidad constructiva, sitúan la nueva estación muy alejada del centro de gravedad de la demanda y generan un volumen de tierras excedentarias mucho mayor que la alternativa 1.

En consecuencia, el promotor selecciona la alternativa 1 al ser la única opción ambiental y técnicamente viable que evita la afección sobre el bien de interés cultural del yacimiento paleontológico de «El Porquet».

Durante la redacción del proyecto y como resultado del proceso de participación pública, la alternativa elegida fue sometida a una serie de ajustes geométricos, consolidándose como la alternativa de actuación. Las modificaciones más relevantes introducidas sobre el diseño original de la alternativa 1 son:

– La traslación del eje del trazado aproximadamente 250 metros hacia el este en su tercio meridional. Este desplazamiento garantiza la no afección a elementos territoriales preexistentes, evitando la afección sobre el centro de menores Els Reiets, el club de golf El Plantío y las infraestructuras del proyecto de reutilización de aguas depuradas de la EDAR Rincón de León, actualmente en tramitación.

– La modificación del azimut en el emboquille sur del túnel de Colmenares. Este rediseño permite recoger en una única embocadura las vías procedentes del aeropuerto (viajeros) y de la conexión L336 (mercancías), lo que conlleva un ligero incremento en la longitud total del tramo en túnel.

Finalmente, el documento precisa que los primeros 5 kilómetros de la traza de la alternativa seleccionada, tramo comprendido entre la estación de Alacant Terminal y el cruce con la autovía A-31, coinciden con el diseño aprobado definitivamente en 2006, dentro del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Alicante, que cuenta con una declaración de impacto ambiental favorable, formulada el 24 de junio de 2006, que permanece en vigor al haberse ejecutado parte de sus actuaciones. Por este motivo, dicho tramo inicial de 5 km queda excluido del ámbito de tramitación administrativa y ambiental de la presente resolución.

A la vista del examen de alternativas efectuado por el promotor, se analizan los impactos ambientales y medidas del estudio informativo según el trazado propuesto como alternativa 1.

3.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

3.2.1 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

El estudio de impacto ambiental señala que el proyecto discurre por una zona de relieve predominantemente llano originado por depósitos detríticos cuaternarios, que se

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

ve interrumpido por las elevaciones de materiales terciarios de la sierra de Colmenares. El promotor indica que en el ámbito de actuación no se afectará directamente a ningún lugar de interés geológico catalogado.

El principal impacto sobre la geología y la geomorfología se debe a la alteración del relieve derivada de los movimientos de tierra necesarios para la construcción de la plataforma ferroviaria, los viaductos y la excavación del túnel de Colmenares. El promotor cuantifica el volumen total de excavación en 891.637,35 m³, de los cuales 679.896,64 m³ serán aprovechables para la construcción de los propios terraplenes y rellenos de la obra. Dado que el balance de tierras resulta excedentario, se generará un volumen de material no aprovechable destinado a vertedero de 373.253,10 m³ aplicando el coeficiente de esponjamiento. Para gestionar estos excedentes el promotor ha definido cinco posibles zonas de vertido (V-1 a V-5) ubicadas sobre terrenos previamente degradados por antiguas actividades extractivas o vertidos incontrolados en el entorno del barranco de las Ovejas. El vertido de tierras en estos emplazamientos se utilizará como medida para su restauración topográfica y paisajística, rellenando los huecos hasta recuperar la cota original del terreno. Se requerirá el aporte de materiales externos procedentes de préstamos para conformar las diferentes capas de la obra ferroviaria estimados en unos 145.220,57 m³, los cuales el promotor garantiza que procederán de explotaciones mineras debidamente autorizadas.

Como medidas preventivas para la protección del suelo, el promotor establece el control estricto de las superficies de ocupación mediante el jalonamiento perimetral temporal de toda la zona de obras, vías de acceso e instalaciones auxiliares, restringiendo el movimiento de maquinaria fuera de las áreas estrictamente necesarias. Previo a los movimientos de tierra, se procederá a la retirada selectiva de la tierra vegetal en un espesor medio de 0,2 metros. La tierra vegetal se acopiará en cordones a lo largo de la traza, con una altura máxima de 1,5 a 2 metros para evitar su compactación y pérdida de propiedades, garantizando su posterior reutilización en las labores de revegetación de taludes y superficies degradadas. Para el control de la erosión inducida por las alteraciones del relieve, los taludes proyectados se diseñarán con pendientes máximas que garanticen su estabilidad (generalmente 3H:2V en terraplenes y 1H:1V en desmontes), evitando el refino excesivo de las superficies para favorecer la posterior colonización vegetal. Una vez finalizadas las obras, se procederá a la descompactación del suelo en todas las áreas de ocupación temporal (caminos de obra, parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares) previo al reextendido de la tierra vegetal.

Finalmente, para prevenir el riesgo de contaminación del suelo y subsuelo por vertidos accidentales, el promotor contempla la impermeabilización de las superficies destinadas a parques de maquinaria y acopio de materiales, así como la instalación de sistemas de drenaje conectados a balsas de decantación temporales y separadores de hidrocarburos. Además, se dispondrá de un protocolo específico de actuación rápida y barreras de contención en caso de derrames accidentales de aceites o combustibles durante la fase de construcción.

La Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana indica que los emplazamientos elegidos para zonas de vertido V01, V02, V04 y V05 se plantean sobre antiguos vertidos y alteraciones geomorfológicas en los márgenes del barranco de las Ovejas, advirtiendo que en la zona del V05 existe un vertido de gran volumen con taludes pronunciados. Respecto al V03, indica que se apoya sobre una antigua explotación de áridos que presenta taludes con problemas erosivos. El organismo advierte expresamente que la documentación sometida a información pública no define la geometría final que tendrán estas zonas de vertido ni pormenoriza cómo se realizará la restauración morfológica del terreno. En respuesta, el promotor establece que la geometría final de estas zonas y la pormenorización técnica de su restauración serán objeto de definición detallada en la fase de proyecto constructivo.

La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana emite informe favorable condicionado a la integración de diversas prescripciones

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

adicionales para la correcta gestión de los residuos de construcción y demolición (RCD). El organismo recuerda la obligación del contratista de elaborar un plan de gestión de RCD y de asegurar el tratamiento adecuado de los materiales mediante gestores autorizados. Para la fase de ejecución, el organismo establece la obligatoriedad de disponer de un punto limpio habilitado con instalaciones cubiertas para el almacenamiento provisional de residuos peligrosos, así como la clasificación de los RCD preferentemente en su lugar de origen, segregándolos al menos en fracciones de madera, minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Finalmente, requiere que, tras la finalización de los trabajos, se ejecute una limpieza general de todas las zonas de actuación que garantice la retirada y el transporte a plantas de reciclaje o vertedero de todos los excedentes de materiales, piezas de maquinaria y residuos.

Por todo lo anterior, esta resolución, a la vista del análisis efectuado, establece determinadas prescripciones relativas a las zonas de vertido de excedentes de tierras y para la gestión de residuos.

3.2.2 Agua e hidrología.

El proyecto se ubica en el ámbito de la Demarcación Hidrográfica del Júcar. El estudio de impacto ambiental señala que la red hidrográfica superficial de la zona está formada por cursos de agua de carácter marcadamente torrencial que permanecen secos la mayor parte del año, pero experimentan fuertes crecidas durante episodios de lluvias intensas. Los cauces principales interceptados por la actuación son el barranco de las Ovejas, el barranco de Agua Amarga y el barranco Pla de la Vallonga. Respecto a las aguas subterráneas, la traza se asienta sobre la masa de agua subterránea «Bajo Vinalopó», caracterizada por formaciones de muy baja permeabilidad y cuyo estado cualitativo general se clasifica como malo. En relación con el riesgo de inundación, el análisis de la cartografía del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) y del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) indica que el cruce con el barranco de las Ovejas está catalogado con un nivel de peligrosidad 1 y afectado por la zona de flujo preferente, mientras que el entorno del barranco de Agua Amarga presenta un nivel de peligrosidad 3. Para minimizar la afección hidrológica y evitar alteraciones en la dinámica de corrientes, el promotor ha diseñado la infraestructura de modo que el cruce de los cauces principales se realice íntegramente mediante grandes viaductos, destacando uno de 286 metros sobre el barranco de las Ovejas y otro de 1.219 metros en el entorno de Agua Amarga. Como medidas preventivas para proteger la calidad del agua, se contemplan franjas de exclusión para parques de maquinaria, la construcción de balsas de decantación temporales y la instalación de barreras de retención de sedimentos en las inmediaciones de los cauces.

La Confederación Hidrográfica del Júcar advierte que la actuación supone la ocupación del dominio público hidráulico, de las zonas de servidumbre y policía del barranco Pla de la Vallonga y del barranco de Agua Amarga, y, además, de la zona de flujo preferente del barranco de las Ovejas, recordando que no podrán autorizarse actividades vulnerables frente a las avenidas ni aquellas que supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe en dicha zona. Asimismo, el organismo alerta de la interferencia física del trazado con el proyecto de reutilización de aguas depuradas de la EDAR de Rincón de León, cuya autorización se encuentra actualmente en tramitación en ese organismo. En respuesta a estas consideraciones, el promotor expone que los cruces con los citados barrancos se resolverán mediante la construcción de viaductos, comprometiéndose, en la medida de lo técnicamente posible, a diseñar estas estructuras ubicando las pilas fuera de la zona de inundación correspondiente al periodo de retorno de 10 años. Respecto a la interferencia con el proyecto de la EDAR de Rincón de León, el promotor justifica que se ha consensuado una solución técnica que garantiza la viabilidad de ambos proyectos, la cual consiste en una modificación del trazado ferroviario en planta, desplazándolo hacia el oeste, y en alzado, elevando su

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

rasante, y se compromete a solicitar todas las autorizaciones preceptivas a la Comisaría de Aguas antes del inicio de las obras.

La Dirección General del Agua y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana solicita expresamente la modificación del eje del trazado debido a su incompatibilidad con el proyecto de reutilización de las aguas depuradas de la EDAR de Rincón de León, del que es promotor. Esta actuación, considerada de interés general para paliar el déficit hídrico de la región mediante la reutilización para uso agrícola y ambiental, ocupará la parcela de Els Reiets. La solución consensuada por ambos promotores e integrada en el diseño ferroviario definitivo, consiste en la modificación en planta del trazado de la infraestructura, desplazándolo hacia el oeste, y en la modificación de su alzado, elevando significativamente la cota de rasante con una elevación máxima de 6,198 metros en la zona de interferencia, además del redimensionamiento del paso sobre la autovía A-79, resultando un viaducto de 1.219 metros de longitud.

La Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que, al interceptar la actuación áreas con peligrosidad de inundación, las obras de drenaje transversal deberán diseñarse para un periodo de retorno de 500 años. También se exige que la plataforma ferroviaria no sea inundable y recomienda expresamente su ejecución mediante pilares, en lugar de terraplén, en la zona inundable de Lo Reiet. Adicionalmente, requiere que el proyecto constructivo incorpore un estudio de inundabilidad que analice la situación actual y la futura tras la ejecución de todas las obras incluidas en el mismo, con el fin de comprobar que la infraestructura proyectada no producirá un incremento significativo de la inundación a terceros. En respuesta a este informe, el promotor acepta los requerimientos formulados y garantiza la permeabilidad de la infraestructura en dicho entorno mediante la solución en viaducto. Igualmente, adquiere el compromiso de elaborar e incorporar en el proyecto constructivo el preceptivo estudio de inundabilidad de detalle para corroborar que la nueva infraestructura no provocará un incremento del riesgo sobre terceros.

Por su relevancia para la viabilidad ambiental del proyecto, estas medidas y prescripciones se trasladan al condicionado de la presente resolución.

3.2.3 Calidad del aire y cambio climático.

El estudio de impacto ambiental señala que, durante la fase de construcción, se producirá una alteración temporal de la calidad del aire debida a las emisiones de polvo y partículas en suspensión generadas por los movimientos de tierras, las excavaciones y el tránsito de maquinaria, así como a las emisiones de gases de combustión de los vehículos pesados (los ruidos y vibraciones son objeto de análisis en el apartado de población). Como medidas preventivas y correctoras, el promotor establece la realización de riegos periódicos sistemáticos sobre los viales y las zonas de trabajo, la cubrición con lonas o mallas de las cajas de los camiones de transporte de tierras y la limitación de la velocidad de circulación de la maquinaria. Durante la fase de explotación, el promotor valora el impacto del proyecto sobre la calidad del aire y el cambio climático como positivo debido a la mejora del transporte por ferrocarril, los tiempos de trayecto y la capacidad de la red, fomentando la sustitución del vehículo privado por el transporte público ferroviario. Según las estimaciones aportadas por el promotor, la fase de construcción generará una huella de carbono total de 79.990,6 toneladas de CO_2 equivalente, mientras que, durante la fase de explotación, el trasvase modal hacia el ferrocarril permitirá evitar la emisión de aproximadamente 791,17 toneladas anuales de CO_2 a la atmósfera, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire en el entorno y mitigación del cambio climático a medio y largo plazo.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) valora positivamente en su informe las iniciativas que desplazan el transporte hacia modalidades menos contaminantes y sin emisiones directas, considerando que el proyecto tendrá un impacto positivo para la mitigación climática. El organismo recuerda la obligación de incorporar al documento la descripción y análisis de los efectos del proyecto sobre el clima, exigiendo específicamente el cálculo

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

de la huella de carbono para las fases de construcción, explotación y desmantelamiento, así como el análisis de la vulnerabilidad del proyecto y sus implicaciones sobre la componente adaptativa del territorio. En su respuesta, el promotor indica que el estudio de impacto ambiental ya incorpora el cálculo de la huella de carbono en la medida en que existe información disponible. Justifica expresamente la exclusión de la fase de desmantelamiento en dicho cálculo debido a la larga vida útil de la infraestructura y a que los corredores ferroviarios suelen destinarse a usos alternativos cuando dejan de prestar servicio, tales como su conversión en vías verdes. Respecto al análisis de vulnerabilidad y riesgos climáticos, el promotor defiende que ha llevado a cabo un análisis suficiente y aclara que la metodología recomendada por el organismo (Norma Adif General) es de aplicación preceptiva para los proyectos constructivos promovidos por dicho administrador, no resultando aplicable a los estudios informativos promovidos por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. No obstante, el promotor asume el compromiso de ampliar dicho análisis en fases posteriores si el órgano ambiental lo considerase necesario.

La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana manifiesta que el proyecto es conforme con las directrices vigentes y valora de forma favorable la actuación, ratificando que la ejecución de la infraestructura tendrá un impacto positivo al contribuir directamente a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte.

3.2.4 Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario.

El estudio de impacto ambiental señala que el ámbito de actuación discurre predominantemente por un entorno con un elevado grado de antropización, ocupado en su mayor parte por zonas urbanizadas, áreas degradadas y cultivos leñosos. La vegetación natural queda restringida a los relieves más importantes, destacando la sierra de Colmenares, donde pervive una vegetación serial dominada por espartales con albaida y albardinales. En cuanto a la flora protegida, el documento ambiental, atendiendo a la información de la administración autonómica, advierte de la posible presencia en el paraje de Lo Reiet de especies singulares de flora, como el endemismo *Limonium furfuraceum* y la especie *Anabasis articulata*, incluida con la categoría de «vigilada» en el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazada. En relación con los hábitats de interés comunitario (HIC), el promotor identifica en la sierra de Colmenares la presencia del hábitat prioritario 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*». Asimismo, indica que la cartografía oficial delimita en la ladera sur el HIC 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda», si bien el promotor indica expresamente que los trabajos de campo constatan que dicha descripción no se ajusta a la vegetación real existente en la zona, correspondiendo a una ladera sobre sustratos calizos y margosos. Para minimizar la afección directa sobre estas formaciones y hábitats, el diseño del proyecto resuelve el cruce de la sierra de Colmenares mediante la excavación de un túnel en mina, limitando la ocupación superficial exclusivamente a las zonas de los emboquilles y a los caminos de servicio. Como medidas preventivas y correctoras adicionales, el promotor establece el estricto jalonamiento perimetral de las zonas de obra y la ejecución de un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística. Este proyecto incluirá la aplicación de hidrosiembras y plantaciones de porte arbustivo empleando especies autóctonas adaptadas a las condiciones edafoclimáticas locales, tales como la albaida (*Anthyllis cytisoides*), el esparto (*Macrochloa tenacissima*), el tomillo (*Thymus sp.*), el romero (*Salvia rosmarinus*) y la coscoja (*Quercus coccifera*).

La Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del MITECO advierte sobre la existencia de incongruencias en el estudio de impacto ambiental respecto a la presencia del hábitat 1110 en la ladera sur de la sierra de Colmenares, recordando que dicho hábitat se restringe a acumulaciones arenosas ligadas al ámbito costero, mientras que la ladera afectada es una zona estrictamente terrestre y alejada del mar. En respuesta, el promotor aclara que se han mantenido los límites indicados por

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

la cartografía oficial, si bien precisa que la vegetación real existente en esa ladera responde a sustratos calizos y margosos, habiéndose constatado durante los trabajos de campo que los hábitats identificados en la sierra de Colmenares corresponden al hábitat prioritario 6220 (comunidad vegetal *Thero-Brachypodion ramosi*) y al hábitat 5330, correspondiente a tomillares semiáridos.

La Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana informa que el trazado proyectado afecta a terrenos de naturaleza forestal situados en las lomas de Lo Reiet y la sierra de Colmenares. En el entorno de Lo Reiet, el organismo autonómico identifica la presencia de los hábitats de interés comunitario 6220*, 1510*, 5330 y 1430,

(* prioritarios).

así como del endemismo *Limonium furfuraceum* y de la especie *Anabasis articulata*. Asimismo, advierte expresamente de la existencia de una población muy importante de *Anabasis articulata* en la antigua cantera de arcillas propuesta en el documento ambiental como posible zona de vertido para materiales excedentarios (vertedero V03).

El promotor justifica que la afección superficial a los terrenos forestales en la sierra de Colmenares resulta de muy pequeña magnitud y no generará efectos significativos, al resolverse el cruce íntegramente mediante la ejecución de túnel en mina y falsos túneles en los emboquilles. Respecto a las zonas de vertido, el promotor aclara que los emplazamientos propuestos son indicativos y se han seleccionado por tratarse de terrenos previamente degradados. No obstante, el promotor asume el compromiso de definir con exactitud su geometría final y de desarrollar pormenorizadamente todas las medidas relativas a la delimitación precisa de las zonas de afección, la protección estricta de la vegetación existente y las restituciones mediante plantaciones con especies autóctonas durante la fase de redacción del proyecto constructivo. Por su relevancia para la preservación de la flora catalogada, la ubicación definitiva de las zonas de vertido y la pormenorización de sus medidas correctoras quedan supeditadas al estricto cumplimiento del condicionado de la presente resolución.

En esta misma línea, la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana establece diversas condiciones para garantizar la correcta protección de la infraestructura verde, exigiendo la realización de un estudio de detalle de la vegetación en el entorno inmediato del proyecto, la priorización del trasplante de la flora afectada frente a su eliminación, y la revegetación sistemática de todos los espacios resultantes, tales como taludes, parcelas residuales y tramos pavimentados abandonados correspondientes a caminos alterados por las obras. El promotor asume la totalidad de estas prescripciones técnicas y de conservación, garantizando su incorporación obligatoria durante las fases posteriores de diseño de detalle y ejecución del proyecto constructivo. Por su relevancia, estas prescripciones se trasladan al condicionado de la presente resolución.

3.2.5 Fauna.

El estudio de impacto ambiental señala que el ámbito de actuación se localiza en un entorno con un elevado grado de antropización, restringiéndose los biotopos naturales a la sierra de Colmenares y a los cauces de los barrancos. La fauna detectada está constituida mayoritariamente por especies cosmopolitas y generalistas, tales como el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), el lagarto ocelado (*Timon lepidus*), el sapo común (*Bufo bufo*) y la rana común (*Pelophylax perezi*). Asimismo, el documento evalúa la potencial presencia en el entorno de especies catalogadas en peligro de extinción como la cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*), el águila-azor perdicera (*Aquila fasciata*) o el alzacola rojizo (*Cercotrichas galactotes*), si bien descarta la existencia de afecciones directas sobre estas especies por la ausencia de hábitat idóneo en la estricta traza de la nueva infraestructura, que corresponde a terrenos agrícolas, bancales abandonados con vegetación halo-nitrófila, suelos muy degradados por los vertidos y suelos urbanizados.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

Los efectos identificados durante la fase de construcción derivan de la pérdida y alteración de biotopos por los desbroces y movimientos de tierras, así como del desplazamiento temporal de individuos a causa del incremento sonoro y la presencia de maquinaria. Durante la fase de explotación, las afecciones físicas identificadas corresponden al riesgo de atrapamiento y atropello, así como al efecto barrera generado por los tramos de plataforma que discurren en superficie. Respecto a este último impacto, el promotor reconoce que, pese a que de actuación discurre por un entorno altamente antropizado, la vegetación natural presente, así como la presencia de cauces, barrancos y topografía de la zona permiten espacios de conectividad faunística en la zona de estudio. Por ello, realiza un estudio sobre densidad de pasos de fauna en entornos donde puedan existir corredores funcionales para la fauna, concluyendo que la sucesión de túneles, viaductos y obras de drenaje supone una permeabilidad suficiente para facilitar la conectividad entre hábitats apropiados para la fauna de mayor interés, que corresponde a vertebrados de pequeño tamaño y asociados a cauces y riberas.

Para prevenir y corregir estas afecciones, el promotor establece la planificación del calendario de obras para evitar solapamientos con los periodos biológicos sensibles para la fauna que habita en los barrancos afectados por el proyecto. Respecto a la permeabilidad territorial, el diseño justifica que la propia alternancia proyectada de túneles y viaductos permite el paso de la fauna. Como medidas estructurales adicionales, el proyecto incorpora la adecuación de las obras de drenaje transversal mediante la instalación de banquetas laterales de hormigón para el paso en seco, la ejecución de un cerramiento perimetral de tipo cinegético a lo largo de la vía, y la disposición de rampas de tierra adosadas al vallado para facilitar el escape de los animales.

Las administraciones competentes en esta materia consultadas durante el procedimiento no manifiestan la existencia de impactos ambientales significativos sobre comunidades faunísticas de especies protegidas, argumentando que el entorno de actuación se encuentra muy alterado por actividades humanas. No obstante, con el fin de minimizar el impacto por fragmentación de hábitats y garantizar la conectividad ecológica, este órgano ambiental traslada al condicionado de esta resolución determinadas medidas, derivadas de las prescripciones generales establecidas en el marco del grupo de trabajo de fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte del MITECO.

Por otra parte, la Asociación Amigos de los Humedales del Sur de Alicante manifiesta que el promotor debe incluir en el estudio informativo el desmantelamiento del tramo ferroviario costero y su restauración ecológica, con objeto de prevenir la consolidación de la plataforma ferroviaria entre la estación de San Gabriel y la zona de Agua Amarga, y como medida más importante para recuperar la conectividad ecológica en la franja litoral afectada. En la contestación al requerimiento efectuado por este órgano ambiental, en el cual se traslada esta medida, el promotor manifiesta que la realización del desmantelamiento del tramo costero excede del objeto de este estudio informativo y añade que, una vez aprobado, se abordará su realización mediante una adecuada coordinación entre los diversos agentes interesados (ADIF, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Alicante), aparte de la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO, por afectar al dominio público marítimo-terrestre. A la vista de los efectos ambientales positivos derivados del desmantelamiento del tramo ferroviario costero, se traslada su realización como condición en esta resolución, con el fin de que en la aprobación definitiva del estudio informativo se contemple el compromiso del promotor a ejecutar esta actuación, una vez puesta en servicio la Variante de Torrellano.

3.2.6 Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.

El estudio de impacto ambiental concluye que la alternativa de actuación proyectada no intercepta de forma directa ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000 ni a la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana. Respecto a los

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

espacios terrestres del entorno, el documento identifica la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000462 «Clot de Galvany», situada a más de 4 kilómetros al sur del trazado. El promotor argumenta que las propias instalaciones del aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández actúan como barrera física entre dicho espacio y la futura variante ferroviaria, imposibilitando cualquier riesgo de afección directa o indirecta sobre las poblaciones de avifauna y garantizando la integridad del espacio y la coherencia ecológica de la red. En cuanto a los espacios de la Red Natura 2000 de naturaleza marina, el documento señala que la zona especial de conservación (ZEC) y ZEPA ES0000214 «Espacio marino de Tabarca» se localiza a más de 1,5 kilómetros del trazado principal de la nueva variante, mientras que la ZEC ESZZ16008 «Espacio marino del cabo de les Hortes» se sitúa a unos 4 kilómetros al noreste. El promotor dictamina que, dado el estricto carácter marino de ambos espacios y de los flujos migratorios de su avifauna, no se prevén impactos derivados de la ejecución de la infraestructura terrestre.

Respecto a otras figuras de protección ambiental, el estudio evalúa la proximidad del humedal catalogado e incluido en el Inventario Español de Zonas Húmedas IH521007 «Saladar de Aigua Amarga». Aunque la infraestructura discurre a unos 450 metros de este espacio, el documento reconoce que su zona de influencia hidrológica se localiza a 125 metros del punto más cercano de la actuación. Para garantizar su estricta protección, el promotor clasifica el espacio y su entorno como zona de exclusión absoluta, prohibiendo expresamente la ubicación de instalaciones auxiliares de obra, acopios o vertederos en dicho ámbito. Finalmente, el promotor justifica que la infraestructura ferroviaria no alterará el régimen hídrico del saladar, argumentando que su funcionamiento ecológico depende esencialmente de la entrada de agua salada procedente del mar que no se verá afectada por la construcción del ferrocarril.

La Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del MITECO advierte en su informe que el estudio de impacto ambiental no ha valorado la afección sobre espacios marinos de la Red Natura 2000 de su competencia, citando expresamente la ZEC ESZZ16008 «Espacio marino del cabo de les Hortes» y la ZEC/ZEPA ES0000214 «Espacio marino de Tabarca», si bien la naturaleza estrictamente terrestre del proyecto y las características específicas que comprende no hacen prever efectos adversos sobre estos.

A la vista del análisis técnico efectuado, y dado el elevado grado de antropización del entorno de actuación, no se deducen repercusiones adversas significativas sobre objetivos de conservación de espacios naturales protegidos ni de la Red Natura 2000.

3.2.7 Paisaje.

El estudio de impacto ambiental caracteriza el ámbito de actuación como un paisaje de naturaleza periurbana y fuertemente antropizado. El territorio se estructura mediante un mosaico complejo donde convergen zonas agrícolas, áreas industriales y una densa red de infraestructuras de transporte preexistentes, entre las que destacan las autovías A-70, A-31 y A-79, así como el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández. Atendiendo a esta heterogeneidad y a la alta capacidad de absorción visual derivada de las infraestructuras actuales, se clasifica la calidad y la fragilidad visual intrínseca del entorno con un valor medio. Desde el punto de vista de la intrusión visual, el promotor determina que las principales alteraciones paisajísticas derivan de la modificación de la morfología del terreno y de la inserción de nuevos elementos en superficie. Las mayores afecciones visuales se localizan en la ejecución de los viaductos proyectados para salvar los cauces (barrancos de las Ovejas y de Agua Amarga) y ejes viarios, en la construcción de los tramos en terraplén y desmonte y en la apertura de los emboquilles del túnel que atraviesa la sierra de Colmenares. Asimismo, se identifica una afección paisajística de carácter temporal asociada al desbroce y ocupación de las zonas de instalaciones auxiliares y a los vertederos previstos para el depósito de tierras excedentarias. Para minimizar la incidencia visual de la nueva infraestructura, el promotor establece un plan de integración paisajística y restauración ambiental. Se contempla la adecuación geométrica de los taludes, prescribiendo el redondeo de aristas

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

para suavizar sus formas y favorecer una transición gradual con el relieve natural. Como medidas de tratamiento vegetal, se incluye la revegetación sistemática de las superficies alteradas mediante la aplicación de hidrosiembras y plantaciones empleando especies arbustivas autóctonas. Finalmente, para las áreas de ocupación temporal, el promotor asume la obligatoriedad de ejecutar la restitución topográfica, el aporte y extendido de tierra vegetal y la posterior revegetación de todas las zonas degradadas que hayan sido empleadas como vertederos y áreas de instalaciones auxiliares.

La Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana emite un informe en el que requiere la elaboración de un estudio de integración paisajística específico. Asimismo, establece un condicionado técnico exhaustivo para la fase de proyecto constructivo, exigiendo que las mezclas de hidrosiembra se ajusten de manera estricta a las condiciones edafoclimáticas del ámbito, declarando inadmisibles las fórmulas genéricas propuestas inicialmente en el estudio ambiental. El organismo corrige expresamente la afirmación del promotor relativa a la imposibilidad de tratar los taludes en desmonte, dictaminando la obligatoriedad de aplicar tratamientos de hidrosiembra y plantaciones en la totalidad de los taludes generados por el proyecto. Para ello, requiere la previa aportación de tierra vegetal y, en su caso, el empleo de técnicas de estabilización en las laderas de mayor pendiente. Además, solicita la incorporación de plantaciones en la base de los muros de contención y en los soportes de los viaductos para minimizar la intrusión visual de estas estructuras verticales, así como el análisis específico del impacto paisajístico sobre los recursos del Catálogo de Protecciones de Alicante, como la Finca els Reiets y el Vial de los Cipreses y Plaza del Cementerio. El promotor muestra su total conformidad con las prescripciones técnicas y paisajísticas requeridas, si bien dada su relevancia, se integran en el condicionado de la presente resolución.

3.2.8 Población y salud humana. Ruidos y vibraciones.

El estudio de impacto ambiental señala que, durante la fase de construcción, se producirán afecciones sobre la población circundante, derivadas de la circulación de maquinaria, los movimientos de tierras y la propia ejecución de las obras. Estas acciones generarán un incremento temporal de los niveles sonoros, vibratorios y de emisiones de polvo a la atmósfera. Para mitigar estos efectos, el proyecto establece como medidas preventivas la ejecución de riegos periódicos en las zonas de trabajo, el cubrimiento obligatorio de las cargas de los camiones y la instalación de pantallas acústicas móviles temporales que se irán trasladando de forma paralela al avance de la obra.

Respecto a la fase de explotación, el estudio de vibraciones concluye que no se producirá la superación de los límites normativos de aplicación en ninguna de las edificaciones estudiadas, por lo que el promotor determina que no resulta necesaria la implantación de medidas correctoras específicas en la vía para atenuar la propagación vibratoria. La circulación de trenes provocará un incremento de los niveles sonoros sobre los receptores del entorno. El análisis acústico detecta diversas edificaciones con niveles sonoros de inmisión superiores a los límites permitidos, si bien el promotor justifica que, en la situación preoperacional actual, dichas edificaciones ya se encuentran afectadas por el ruido de fondo procedente de las infraestructuras viarias existentes, como las autovías A-70 y A-79. Para garantizar el estricto cumplimiento de los valores límite legales, el proyecto incorpora la instalación obligatoria de pantallas acústicas fonoabsorbentes (de tipología metálica con lana de roca o de hormigón poroso) de hasta 4,25 metros de altura a lo largo de los tramos afectados. Desde la vertiente socioeconómica y de servicios a la población, el promotor identifica como una afección directa, definitiva e irreversible la pérdida del servicio ferroviario de viajeros para el barrio de Sant Gabriel ya que la ejecución de la variante supone dejar fuera de uso el actual apeadero.

La Dirección General de Salud Pública de la Generalitat Valenciana emite informe favorable condicionado al cumplimiento de diversas prescripciones para salvaguardar la salud de la población. En materia de protección acústica durante la fase de obras,

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

requiere cartografiar todos los focos de emisión y la población sensible cercana para garantizar que no se superen los niveles normativos, recomendando expresamente que las pantallas acústicas que se instalen incluyan el uso de muros vegetales, justificando que las plantas actúan como aislante acústico y mitigan simultáneamente los impactos derivados del calor y de la contaminación atmosférica. En el ámbito de la calidad del aire y la sanidad ambiental, para evitar el riesgo de dispersión por aerosolización de la bacteria *Legionella* durante los riegos periódicos de caminos y superficies destinados a minimizar el polvo, la citada Dirección General establece la necesidad de emplear exclusivamente agua provista de desinfectante residual que impida la viabilidad de la bacteria, dando estricto cumplimiento al Real Decreto 487/2022, de 21 de junio, por el que se establecen los requisitos sanitarios para la prevención y el control de la legionelosis.

La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana emite informe en materia de contaminación atmosférica y acústica evaluando la incidencia de las distintas fases del proyecto. En materia de calidad del aire, indica que durante la ejecución de los trabajos se producirán afecciones directas sobre la población debidas a la circulación de maquinaria y a los movimientos de tierras, generando emisiones atmosféricas de polvo y ruido. No obstante, establece que, aunque estos impactos pueden resultar significativos de manera puntual, irán desapareciendo progresivamente con el avance de las obras. En materia de contaminación acústica, recuerda la obligatoriedad de cumplir con los objetivos de calidad establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica de la Generalitat Valenciana, debiendo hacerse uso de la mejor tecnología disponible, y ratifica la necesidad de instalar las pantallas acústicas contempladas en los modelos predictivos del proyecto para garantizar el cumplimiento de los valores límite de inmisión fijados en la normativa de aplicación. A la vista de la documentación aportada por el promotor, constata que queda justificado técnica y documentalmente el cumplimiento de dichos objetivos de calidad acústica y la no superación de umbrales de intensidad. En base a este análisis, concluye que no resultan previsibles efectos significativos sobre la calidad del aire o la contaminación acústica, siempre y cuando se instalen pantallas acústicas a lo largo de los tramos afectados.

En respuesta, el promotor asume el cumplimiento de las medidas indicadas, integrando en su diseño definitivo la instalación de las referidas pantallas acústicas y el catálogo de buenas prácticas para la supresión de polvo durante las obras. Por su carácter determinante para la viabilidad del proyecto, estas prescripciones y medidas correctoras se trasladan al condicionado de la presente resolución.

3.2.9 Patrimonio histórico, cultural y paleontológico. Bienes de dominio público.

El estudio de impacto ambiental señala que el diseño del trazado ha estado condicionado de forma determinante por la presencia del yacimiento paleontológico «El Porquet», declarado bien de interés cultural (BIC). Para garantizar su estricta salvaguarda, el promotor justifica la selección de la alternativa de trazado propuesta al ser la única configuración, entre las opciones estudiadas, que discurre fuera de su perímetro de protección, evitando de este modo cualquier afección física o destructiva sobre los estratos que albergan las icnitas fósiles de mamíferos y aves. En el estudio paleontológico se establece que las prospecciones ejecutadas a lo largo de la traza seleccionada han documentado la existencia de diversos afloramientos estratigráficos con presencia de restos de invertebrados marinos fósiles, por lo que concluye que es necesario llevar a cabo un control paleontológico intensivo. En materia de patrimonio arqueológico, industrial y etnológico, el estudio de impacto ambiental identifica la presencia de la Acequia del barranco de las Ovejas, una infraestructura hidráulica del siglo XIX interceptada por el trazado del ramal de conexión para mercancías con la línea 330, determinando la existencia de una potencial afección directa sobre la misma. Por el contrario, el estudio descarta el riesgo de afección sobre otros elementos

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

catalogados del entorno, como el yacimiento prehistórico de la «Cueva del Humo», al localizarse a más de 300 metros del eje de la actuación.

Respecto al dominio público pecuario, el trazado intercepta la «Cañada Real del Portichol» y la «Vereda del Desierto y barranco del Infierno». El promotor justifica la ausencia de afección material sobre las mismas, argumentando que ambos cruzamientos se resuelven a distinto nivel, salvándose la primera mediante la perforación del túnel en la sierra de Colmenares y la segunda mediante la disposición de estructuras de paso en viaducto. Para minimizar o evitar los efectos identificados, el promotor establece como medidas protectoras el diseño específico del viaducto sobre el barranco de las Ovejas, de tal forma que la ubicación de sus pilas evite la alteración de la canalización histórica de la acequia. Previo a las obras, se prescribe la limpieza y documentación arqueológica exhaustiva de un tramo de 15 metros de dicha estructura. Adicionalmente, el proyecto establece la necesidad de realizar un seguimiento arqueológico general y un control paleontológico intensivo en un perímetro de 200 metros alrededor de los puntos identificados en el estudio paleontológico.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura emite informe favorable al estudio informativo. En su dictamen, el organismo estatal constata la presencia de la acequia del barranco de las Ovejas, interceptada en el P.K. 7+550 de la alternativa propuesta, sugiriendo que el viaducto proyectado se diseñe de forma que no afecte a la canalización y recomendando la ejecución de una limpieza en una banda de 100 metros para su completa caracterización y documentación arqueológica. Asimismo, prescribe la realización de un seguimiento arqueológico continuo de las labores de desbroce y de los movimientos de tierras a lo largo del trazado de la alternativa escogida y de sus correspondientes ramales. El promotor aclara que el cruce sobre el barranco se resolverá íntegramente mediante un viaducto, por lo que garantiza que no se producirá afección directa sobre la traza de la acequia histórica y confirma la integración en el proyecto de la medida de seguimiento arqueológico durante todas las labores de desbroce y movimiento de tierras exigidas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat Valenciana emite informe favorable condicionado al estricto cumplimiento de diversas prescripciones para garantizar la protección de los bienes culturales. En materia de paleontología, el organismo autonómico exige la realización de un seguimiento exhaustivo ejecutado por especialistas conocedores del área, focalizado específicamente en los tramos de excavación del ramal de conexión con la línea 330 (entre los P.K. 0+300 y 3+300) y del ramal de la estación de Alicante al aeropuerto (entre los P.K. 8+000 y 9+500). El dictamen impone la obligación de comunicar inmediatamente cualquier hallazgo a la administración autonómica, para que sea esta quien determine el destino final de los restos encontrados. En el ámbito arqueológico, el organismo requiere un control específico de los movimientos de tierras en el entorno de los elementos de la Guerra Civil próximos a la actuación y ratifica, como medida correctora necesaria, la propuesta de ejecutar una limpieza y documentación de un tramo de 15 metros de la acequia del barranco de las Ovejas. En respuesta a este informe, el promotor asume en su integridad el condicionado patrimonial. Estas medidas se recogen también en el condicionado de la presente resolución.

En relación con la afección sobre vías pecuarias, la Dirección Territorial de Alicante de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana establece que aquellas obras que afecten a las vías pecuarias deberán contar previamente con autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma.

Respecto a la potencial afección sobre terrenos adscritos al dominio público marítimo-terrestre (DPMT), la Dirección General de Protección de la Costa y el Mar del MITECO manifiesta que el corredor interior elegido no afecta al DPMT, ya que las obras se sitúan a más de 500 m de la línea de deslinde. Asimismo, señala que la ejecución del estudio informativo posibilitará el desmantelamiento del tramo ferroviario que discurre

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

junto a la costa, lo que supondrá un impacto positivo desde el punto de vista de la recuperación del borde litoral.

3.2.10 Sinergias y efectos acumulativos.

El estudio de impacto ambiental evalúa los efectos sinérgicos y acumulativos derivados de la inserción del proyecto en un entorno territorial fuertemente antropizado y estructurado por una densa red de infraestructuras preexistentes, tales como las autovías A-70, A-31, A-79, la carretera N-340 y el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández. El promotor identifica un efecto barrera y de intrusión visual de carácter acumulativo y sinérgico debido a la convergencia de la nueva plataforma con estas vías terrestres.

Para mitigar esta fragmentación territorial, el diseño del proyecto plantea el agrupamiento de los corredores, apoyando su trazado en la primera mitad del recorrido de forma paralela sobre la margen de la autovía A-70. Asimismo, el promotor plantea mejorar la permeabilidad ecológica transversal de la infraestructura mediante la ejecución de una sucesión de viaductos y túneles, así como a través de la adecuación específica de las obras de drenaje transversal para posibilitar su uso como pasos de fauna. A escala socioeconómica y territorial, el promotor indica que la ejecución de esta nueva variante de tráfico mixto por el corredor interior constituye la condición necesaria que recogerá y posibilitará el futuro desmantelamiento de la actual línea ferroviaria de la costa (línea 336) entre la estación de Sant Gabriel y la zona de Agua Amarga. El promotor constata que esta actuación eliminará el histórico efecto barrera generado por la infraestructura actual sobre la fachada litoral de Alicante, asumiendo como contrapartida la afección directa por la pérdida definitiva del servicio de viajeros en el apeadero de Sant Gabriel.

Durante el trámite de información pública y consultas, diversas administraciones advierten sobre las sinergias espaciales y la interferencia directa del trazado con otros grandes proyectos planificados en el mismo ámbito territorial, exigiendo una actuación coordinada. En materia aeroportuaria, la Dirección General de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), señala la potencial incompatibilidad de la línea con la futura segunda pista contemplada en la tramitación del Plan Director del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández; aspecto que el promotor propone resolver mediante la coordinación técnica entre organismos, introduciendo una solución constructiva (acuerdo vertical) que asegura la total compatibilidad del proyecto con las cotas de la futura pista aeronáutica. En el ámbito viario, la Unidad de Carreteras del Estado informó de la afección a los proyectos de ampliación de capacidad de la A-70 y mejora del enlace con la A-31, lo que obligó al promotor a desplazar la traza ferroviaria para respetar la franja de protección exigida. Asimismo, la Confederación Hidrográfica del Júcar y la Generalitat Valenciana formularon alegaciones manifestando la incompatibilidad física con las instalaciones del «Proyecto de reutilización de aguas depuradas de la EDAR de Rincón de León», actuación estratégica para paliar el déficit hídrico regional. Como respuesta integral a la acumulación de todos estos condicionantes técnicos, el promotor ejecutó un rediseño general del tramo afectado, desplazando la infraestructura ferroviaria hacia el oeste y elevando significativamente su rasante geométrica mediante la proyección de un nuevo viaducto de 1.219 metros de longitud que permite sobrevolar la autovía A-79 y superar las infraestructuras hidráulicas sin afectarlas, garantizando de este modo la completa viabilidad territorial de todas las actuaciones concurrentes.

Por otra parte, la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO y diversas asociaciones manifiestan la existencia de efectos sinérgicos positivos derivados del desmantelamiento de la línea ferroviaria de la costa (línea 336) entre la estación de Sant Gabriel y la zona de Agua Amarga, requiriendo que dicha actuación no se postergue a una fase posterior de diseño y ejecución, sino que se integre dentro del estudio informativo objeto de la presente resolución. El promotor responde que la realización del desmantelamiento del tramo costero excede del objeto de este estudio informativo, si

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

bien se compromete a abordar su realización, mediante una adecuada coordinación entre los diversos agentes interesados (ADIF, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Alicante), sin perjuicio de la supervisión que realice la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO, por afectar al dominio público marítimo-terrestre.

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

El estudio de impacto ambiental incluye un apartado específico destinado a evaluar la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes naturales, analizando factores como el riesgo sísmico, la inundabilidad, los incendios forestales y la inestabilidad geológica.

Respecto al riesgo sísmico, el promotor señala que la zona de estudio se sitúa en un área con una probabilidad de ocurrencia muy fuerte, con intensidades muy fuertes y la severidad de daño moderado. El promotor asegura la adecuación de la infraestructura integrando esta peligrosidad en el diseño estructural mediante la aplicación de la Norma de Construcción Sismorresistente (NCSE-02) y la Norma de Construcción Sismorresistente en Puentes (NCSP-07).

En materia de inundabilidad, el trazado intercepta áreas catalogadas por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) con niveles de peligrosidad 1 (alta) y 3 (media) en las zonas de cruce de los barrancos de las Ovejas y de Agua Amarga, respectivamente. No obstante, el promotor concluye que la vulnerabilidad de la infraestructura es baja, dado que los cruces se resolverán en su integridad mediante grandes viaductos, diseñándose de forma expresa para situar las pilas fuera de la zona de flujo preferente, correspondiente a la zona de inundación con un periodo de retorno de 10 años.

En relación con el riesgo de incendios forestales, la cartografía del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR) clasifica el entorno de la sierra de Colmenares con un nivel de riesgo alto. Para su mitigación, el proyecto incorpora el compromiso de redactar e implementar a pie de obra un plan específico de prevención y extinción de incendios forestales, que deberá ser convalidado por el organismo autonómico competente en esta materia.

Finalmente, los riesgos geológicos vinculados a la inestabilidad de laderas y corrimientos de tierras se valoran como bajos tras la asunción de los parámetros y pendientes de estabilización definidos en el estudio geotécnico para los taludes de desmonte y terraplén.

Tras este análisis cualitativo de riesgos, el promotor concluye que, con la aplicación de las medidas preventivas, correctoras y los criterios de diseño estructural adoptados, no resulta previsible la materialización de riesgos que puedan provocar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias emite informe en el que establece la existencia en el ámbito de actuación de riesgos de inundación, de deslizamientos, sísmico y de incendios forestales, de accidentes graves y de accidente en el transporte de mercancías peligrosas. En cuanto a los riesgos de inundaciones, el organismo establece la necesidad de consultar a la autoridad competente en ordenación del territorio de la Generalitat Valenciana. En cuanto al riesgo de deslizamiento, según la Cartografía temática de riesgo de deslizamientos y desprendimientos de la Generalitat Valenciana, el ámbito del proyecto se encuentra parcialmente afectado por riesgo de deslizamientos de nivel medio y bajo. Por lo tanto, se deberá considerar este riesgo en el desarrollo de las actuaciones del proyecto. En cuanto al riesgo sísmico, establece que el proyecto deberá asumir las medidas establecidas en la Norma de Construcción Sismorresistente del 2002 (NCSE-02). En cuanto al riesgo de incendios forestales, establece que el ámbito del proyecto se ubica parcialmente en suelo forestal, según el PATFOR. Por lo tanto, se deberá consultar al departamento competente en prevención de incendios forestales de la Generalitat Valenciana, quien deberá determinar los condicionantes y limitaciones a cumplir.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

En cuanto al riesgo de accidentes graves, la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias señala que, en el área de influencia del proyecto, existen los siguientes establecimientos de nivel superior, de acuerdo con el Real Decreto 840/2015, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas:

– Constantino Gutierrez, SA (fabricación, almacenamiento y distribución de fertilizantes y abonos).
– Exolum Corporation, SA (almacenamiento y distribución de productos petrolíferos).

Si bien las zonas de intervención y de alerta de mayor magnitud para los escenarios accidentales más desfavorables no afectan al ámbito del proyecto, ese organismo manifiesta que el proyecto deberá considerar la existencia de una zona de planificación de 400 m alrededor de las instalaciones de la empresa Exolum Corporation, SA.

En cuanto al riesgo de accidente en el transporte de mercancías peligrosas, según el plan especial frente al riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas de la Comunitat Valenciana, las vías A31, A-70, A-77 y CV-86/A-79 a su paso por Alicante y Elche son vías de circulación preferente de estas mercancías y se consideran zonas de especial exposición las franjas de 500 metros alrededor de la misma, por lo que se deberá considerar este riesgo en la ejecución de las actuaciones del proyecto.

El Instituto Geográfico Nacional advierte que el procedimiento utilizado por el promotor para determinar la aceleración sísmica básica presenta errores metodológicos respecto a la norma sismorresistente en vigor, aunque el propio organismo concluye que las aceleraciones de cálculo finalmente empleadas en el diseño resultan ser conservadoras y superiores a las exigidas por la normativa. En respuesta, el promotor asume la aplicación de los valores de cálculo propuestos por el organismo por suponer una mayor adaptación a la legalidad, garantizando que las aceleraciones adoptadas quedan en todo caso del lado de la seguridad.

Durante el trámite de información pública, la Asociación Amigos de los Humedales del Sur de Alicante (AHSA) manifiesta que el PATRICOVA califica la zona del barranco al norte de la sierra de Colmenares con peligrosidad geomorfológica y solicita al promotor que estudie la construcción de un viaducto en esa zona para no obstaculizar el paso de las aguas y reducir el impacto paisajístico.

No obstante, respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los análisis aportados por el promotor y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública y consultas para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

4. Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objetivo es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras, evaluar su eficacia y detectar posibles impactos residuales o no previstos para adoptar nuevas acciones en caso necesario. El programa se estructura en dos etapas principales: la fase de construcción y la fase de explotación, extendiéndose esta última durante un periodo mínimo de tres años desde la recepción de la obra.

Durante la fase de construcción, el promotor establece la realización de controles periódicos para verificar el riguroso jalonamiento perimetral de las superficies de ocupación, la retirada selectiva y el adecuado acopio de la tierra vegetal y la supervisión de las zonas de instalaciones auxiliares y vertederos, vigilando de forma estricta la gestión de los residuos y los cambios de aceite de la maquinaria para prevenir vertidos accidentales al terreno. Asimismo, el documento contempla inspecciones sobre la calidad del aire mediante el control de la aplicación de riegos periódicos para minimizar la emisión de polvo atmosférico, el seguimiento analítico de periodicidad trimestral sobre la calidad de las aguas superficiales circulantes en los cruces de los principales cauces,

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

el control acústico de las operaciones ruidosas y de las emisiones de la maquinaria, la protección de las formaciones vegetales interceptadas y la supervisión técnica de los trabajos de restauración ambiental e integración paisajística.

Durante la fase de explotación, el PVA diseñado por el promotor se extenderá durante los tres primeros años de funcionamiento y se centrará fundamentalmente en verificar el éxito de las labores de restauración y la evolución de la cubierta herbácea y leñosa implantada en los taludes y zonas degradadas, previendo la reposición de marras y resiembras en aquellas zonas donde se detecten problemas de nascencia durante el primer año. Igualmente, el programa estipula un seguimiento específico de las comunidades faunísticas, con carácter semestral, orientado a comprobar la funcionalidad de los pasos de fauna y de las rampas de escape del cerramiento, documentando la posible presencia de vertebrados muertos en la vía o dentro del cerramiento para evaluar la eficacia de las medidas. Finalmente, se ejecutarán campañas de medición de los niveles de inmisión sonora, trimestrales el primer año y semestrales los dos siguientes, en los puntos receptores sensibles para comprobar que el ruido generado por la nueva línea ferroviaria se ajusta a las previsiones de los modelos y para constatar la eficacia real de las pantallas acústicas instaladas.

La Dirección General de Salud Pública establece que el PVA incorpore una vigilancia entomológica específica para evitar la proliferación de mosquitos transmisores de enfermedades (como el *Aedes albopictus* o mosquito tigre) en zonas con acúmulos temporales de agua resultantes de la obra. Asimismo, para el control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas contemplado en el PVA, prescribe la obligatoriedad de monitorizar la presencia de metales pesados derivados del desgaste de las vías y frenos de los ferrocarriles. En relación con el suelo y la hidrología, el programa de vigilancia deberá incorporar medidas preventivas expresas para minimizar la impermeabilización del terreno, evitar la alteración de la red de drenaje y evitar la compactación y erosión del suelo. Adicionalmente, exige que el documento del PVA describa con mayor detalle la jerarquía en la gestión de residuos y establezca una vigilancia preventiva específica frente al riesgo de incendios forestales durante la fase de ejecución de los trabajos. Estos requisitos se trasladan al apartado correspondiente del condicionado de esta resolución.

Del análisis efectuado, se detecta que el PVA no contempla ningún seguimiento y control del efecto barrera ocasionado por la presencia de la infraestructura sobre flujos superficiales de escorrentía y los consiguientes riesgos de inundación. Este seguimiento se considera fundamental para verificar el correcto dimensionamiento de las obras de drenaje, su adaptación a los fenómenos de avenidas extraordinarias, que tendrán lugar con mayor frecuencia como consecuencia del cambio climático, y como garantía de que la infraestructura no ocasionará un deterioro del estado hidromorfológico de los cauces afectados. Por este motivo, se traslada como condición en esta resolución.

Por otra parte, resulta necesario que, en fase de proyecto constructivo, el PVA desarrolle y especifique con más detalle en qué consistirán los análisis sistemáticos de la efectividad en el uso de los pasos de fauna, obras de drenaje adaptadas y dispositivos de escape, instrumentos y metodologías empleadas, la frecuencia y, sobre todo, el valor umbral a partir de cual serán necesarias medidas adicionales a aplicar. Se considera necesario extender estos seguimientos más allá de los tres primeros años de funcionamiento previstos, como mínimo a los diez primeros años, con el fin de recabar resultados más robustos sobre su efectividad e incidencia en el efecto barrera. El PVA tampoco concreta el seguimiento de la mortalidad de fauna por atropellos y colisiones, aspecto fundamental en la cuantificación de estos efectos y para la adopción de medidas adicionales. Por estos motivos, se trasladan condicionantes específicos en esta resolución.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, epígrafe b, del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental,

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

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.

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 Complementario del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante. Variante de Torrellano» 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:

1. 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», para cada una de las actuaciones previstas.

(3) A la vista de la evaluación ambiental practicada, el estudio informativo que se apruebe con carácter definitivo deberá desarrollarse, mediante el correspondiente proyecto de construcción, según el diseño propuesto como alternativa 1. Las condiciones establecidas en la presente resolución se referirán en lo sucesivo a esta alternativa, coincidente con la elegida por el promotor en el análisis efectuado.

(4) En caso de que el proyecto constructivo introduzca modificaciones sustanciales respecto a lo establecido en el proyecto evaluado o seleccione una nueva alternativa diferente de la alternativa 1, 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.

(5) El promotor deberá prevenir, corregir o compensar, por este orden de prioridad y a la mayor brevedad, los impactos que no se hayan podido prever en esta fase de estudio informativo, pero sí tengan lugar, de acuerdo con los resultados del seguimiento ambiental del proyecto.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

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

Suelo, subsuelo y geodiversidad.

(6) Con carácter previo al inicio de las obras, se procederá a la delimitación precisa de las actuaciones y al jalonamiento del perímetro de ocupación, que se realizará con cinta de seguridad en los tramos en superficie que se desarrollan en el medio natural y con cerramiento metálico en las zonas de instalaciones auxiliares.

(7) Antes de iniciar los movimientos de tierra, se procederá a la extracción selectiva y conservación adecuada de la tierra vegetal para su posterior uso en las labores de restauración. Para evitar su compactación y pérdida de propiedades edáficas, la tierra vegetal se acopiará en cordones a lo largo de las márgenes de la traza o en zonas específicamente seleccionadas, sin rebasar en ningún caso una altura superior a los 1,5-2 metros. Una vez finalizadas las obras, y de forma previa al reextendido de la tierra vegetal, se ejecutarán labores de descompactación y mullido del suelo en todas las áreas de ocupación temporal.

(8) Las tierras y materiales excedentarios de la excavación se destinarán preferentemente a la restauración morfológica de los terrenos degradados identificados como vertederos (V01 a V05). El proyecto constructivo deberá definir con exactitud la geometría final de estas zonas de vertido y pormenorizar cómo se realizará la restauración morfológica y paisajística del terreno afectado. Dicha definición deberá incorporar un estudio de estabilidad geotécnica específico para cada emplazamiento, garantizando la seguridad frente a riesgos de deslizamiento y erosión mediante el diseño de taludes estables y, en caso necesario, la implementación de estructuras de contención o medidas de consolidación del terreno.

(9) El contratista deberá elaborar un plan de gestión de residuos de construcción y demolición que desarrolle el estudio de gestión de residuos del proyecto, incluyendo la identificación de gestores autorizados y el volumen previsto de cada fracción.

(10) Una vez terminadas las obras, se llevará a cabo una limpieza general aplicable a todas las zonas de actuación, que implicará la recogida, retirada y transporte a vertedero autorizado o punto de reciclaje de todos los residuos de naturaleza artificial, excedentes derivados de movimientos de tierra, restos de materiales, embalajes, y piezas o componentes de maquinaria.

Agua e hidrología.

(11) El cruce de los cauces principales, especialmente el barranco de las Ovejas y el de Agua Amarga, se realizará mediante viaductos, debiendo ubicar las pilas y los estribos fuera de las zonas de servidumbre y de la zona de flujo preferente, siempre que resulte técnicamente viable. Toda actuación en la zona de policía, así como el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, estará sujeta a autorización administrativa previa por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

(12) Para garantizar la compatibilidad del trazado con el «Proyecto de reutilización de aguas depuradas de la EDAR de Rincón de León» (zona de Els Reiets), el proyecto constructivo desarrollará el desplazamiento del eje hacia el oeste y la elevación de la rasante, soluciones propuestas tras el trámite de participación pública, superando la autovía A-79 y las instalaciones hidráulicas mediante un viaducto.

(13) El diseño de las obras de drenaje transversal (ODT) y de la protección de la propia plataforma ferroviaria deberá dimensionarse para garantizar la correcta evacuación de los caudales correspondientes a un periodo de retorno de 500 años, en cumplimiento del artículo 21 del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

(14) El proyecto constructivo deberá incorporar de forma preceptiva un estudio de inundabilidad de detalle que evalúe los periodos de retorno de 25, 100 y 500 años. Dicho

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

estudio deberá demostrar que la nueva infraestructura no resulta inundable ni provoca un incremento significativo del riesgo de inundación sobre los usos urbanos actuales o planificados de terceros, de acuerdo con el artículo 9 del PATRICOVA, debiendo incluir, además, el diseño técnico para la desviación del canal conductor de la cuenca denominada como C_09.

(15) En el diseño estructural frente al riesgo de inundación, los terraplenes de la infraestructura dispuestos de forma perpendicular al flujo deberán protegerse con escollera frente a avenidas de 500 años de periodo de retorno. Asimismo, en la zona de Lo Reiet, se recomienda la ejecución de la plataforma mediante pilares en lugar de terraplén para minimizar la afección hidrológica. Todo paso inferior proyectado que resulte inundable deberá incorporar la señalización de emergencia obligatoria dictada en el artículo 22 del PATRICOVA.

(16) Durante la fase de construcción, se adoptarán medidas preventivas específicas para evitar la alteración y contaminación de las aguas, debiendo establecerse franjas de exclusión de 25 metros en las márgenes de los cauces en las cuales quedará prohibida la ubicación de instalaciones auxiliares. Se procederá a la impermeabilización de las superficies de los parques de maquinaria y acopios, así como a la instalación de redes de drenaje perimetral conectadas a balsas de decantación temporales y separadores de hidrocarburos.

(17) Con el objeto de evitar el arrastre de sólidos en suspensión y proteger el dominio público hidráulico, el promotor instalará de forma preventiva barreras de retención de sedimentos (tales como balas de paja o caballones de grava) en las inmediaciones de los cauces permanentes interceptados. Estas estructuras se dispondrán a lo largo de 50 metros lineales aguas arriba y aguas abajo del punto de cruce en ambas márgenes, suponiendo la instalación de un total de 200 metros de protección por cada cauce afectado.

Calidad del aire y cambio climático.

(18) Para minimizar las emisiones de polvo atmosférico y partículas en suspensión durante la ejecución de las obras, se realizarán riegos periódicos en los viales, zonas de acopio y áreas de trabajo con camiones cuba, debiendo reforzarse obligatoriamente la frecuencia de estos riegos durante el período estival. Asimismo, se limitará la velocidad de circulación de la maquinaria y los vehículos de obra, y se exigirá la cubrición estricta de la carga de los camiones de transporte de tierras e inertes mediante lonas o mallas especiales.

(19) Con el objetivo de salvaguardar la salud pública y prevenir el riesgo de proliferación y dispersión de la bacteria *Legionella* por aerosolización, el agua empleada en los riegos de caminos, superficies e instalaciones temporales de la obra deberá contener obligatoriamente desinfectante residual que impida la viabilidad de la bacteria, cumpliendo de forma estricta con las exigencias del Real Decreto 487/2022, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis. Dicho tratamiento deberá ser compatible con la preservación de la flora circundante y la calidad del suelo, priorizando el uso de biocidas de baja fitotoxicidad y rápida degradación ambiental que minimicen cualquier impacto negativo sobre el entorno natural.

(20) En consonancia con los objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero, el promotor deberá incorporar medidas ejecutivas destinadas a reducir la huella de carbono derivada de la fase de construcción y el mantenimiento de la instalación. A tal efecto, se promoverá preferentemente el uso de vehículos eléctricos o híbridos, así como la implantación de sistemas de autoconsumo fotovoltaico para el abastecimiento energético de las instalaciones auxiliares de la actividad.

(21) Como medida específica de adaptación al cambio climático y con el objeto de evitar el incremento de la vulnerabilidad frente a las olas de calor en las poblaciones del entorno, el proyecto constructivo deberá limitar al máximo imprescindible la eliminación de la cobertura vegetal, arbórea y arbustiva existente. Adicionalmente, las nuevas

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

edificaciones e instalaciones asociadas deberán proyectarse utilizando cubiertas blancas y materiales bioclimáticos.

Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario.

(22) El proyecto constructivo deberá incorporar un estudio de la vegetación del entorno inmediato (abarcando una franja de 15 metros adicionales a la envolvente de las obras), identificando expresamente todos los pies de vegetación que superen los 2,5 metros de altura. Se establecerá un plan de protección para aquellos ejemplares que no resulten directamente afectados, pero se ubiquen en zonas de riesgo por tránsito de maquinaria. Para la vegetación arbórea y singular situada dentro de la zona de ocupación estricta, el trasplante dentro del propio ámbito del proyecto será siempre la opción prioritaria, debiendo quedar justificada técnica y económicamente en el proyecto cualquier propuesta de eliminación, que, en todo caso, deberá ser objeto de compensación en las labores de restauración. Se extremará el control para evitar la proliferación de especies exóticas invasoras en las zonas de movimientos de tierras.

(23) Se procederá a la restauración ambiental e integración paisajística de todas las superficies afectadas temporalmente (taludes, zonas de instalaciones auxiliares, vertederos y pasos de fauna). Las hidrosiembras y plantaciones se realizarán utilizando exclusivamente especies arbustivas y herbáceas autóctonas, las cuales deberán ajustarse estrictamente a las condiciones edafoclimáticas locales del ámbito, no siendo admisible el uso de mezclas genéricas ni material forestal de reproducción no autorizado. Se incluirá un control exhaustivo de la posible aparición y consiguiente eliminación de especies catalogadas exóticas invasoras. Asimismo, en los tramos pavimentados abandonados correspondientes a caminos locales alterados por el proyecto, con carácter previo a su revegetación, será obligatoria la demolición y retirada del pavimento, la remodelación topográfica del terreno y el aporte de sustrato que viabilice la colonización vegetal.

(24) El jalonamiento perimetral deberá minimizar estrictamente la afección a las formaciones de vegetación natural en la sierra de Colmenares y en el paraje de Lo Reiet, garantizando la preservación de los hábitats de interés comunitario identificados. De igual modo, se garantizará la pervivencia y protección de las especies singulares catalogadas, debiendo establecerse áreas de exclusión a pie de obra para salvaguardar las poblaciones de *Anabasis articulata* y *Limonium furfuraceum*.

(25) Se prohíbe la utilización del vertedero V03 si no se garantiza la total integridad de la población de *Anabasis articulata*.

Fauna.

(26) Con carácter previo al inicio de las obras y de las labores de despeje y desbroce, se realizará una prospección faunística intensiva en la zona de actuación para la detección de posibles nidos o madrigueras de especies de interés, prestando especial atención a las especies amenazadas presentes en la zona. Se establecerá un control estricto del cronograma de obras, el cual deberá programarse de forma que los trabajos más ruidosos e impactantes se desarrollen fuera de los periodos sensibles de reproducción y cría de la fauna del entorno, todo ello en estricta coordinación con los servicios competentes de la Generalitat Valenciana.

(27) Para garantizar la permeabilidad territorial de la infraestructura, además de la ejecución de los grandes viaductos y el túnel, se procederá a la adecuación como pasos de fauna de las obras de drenaje transversal, cumpliendo las siguientes medidas:

(a) Se procurará que en los pasos que no queden escalones que puedan impedir el movimiento de especies aguas arriba. En las obras de drenaje transversal de arroyos medianos y pequeños se deberán construir pequeñas estructuras que permitan ralentizar la corriente y facilitar el ascenso.

(b) Se revegetará el entorno de acceso a la obra de drenaje transversal para conducir a la fauna a su interior.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

(28) Se debe llevar a cabo el apantallamiento anticolisión sobre los viaductos mediante sistemas de balizas o postes, en particular de aquellas estructuras de paso que crucen barrancos y vaguadas, por ser corredores habituales de avifauna. En los márgenes laterales de la estructura de los pasos superiores de fauna se instalarán apantallamientos opacos para que se reduzcan molestias a los animales causadas por la visión de luces y el ruido de vehículos. Se plantarán árboles y arbustos autóctonos en los bordes del paso superior, de forma que guíen a la fauna hacia su salida. Esta estructura debe estar firmemente conectada con los vallados laterales. Estos pasos, así como sus inmediaciones no deben estar iluminados.

(29) Se instalará un cerramiento perimetral continuo a lo largo de la traza para evitar el acceso de la fauna a la plataforma ferroviaria. Este vallado deberá estar dotado de dispositivos de escape adecuados para permitir la salida de los animales que accidentalmente pudieran quedar atrapados en el interior.

(30) En la apertura de zanjas de obra, se instalarán rejillas o dispositivos que eviten la caída de pequeños vertebrados a su interior durante la noche. Antes del inicio de los trabajos diarios, se observará la zanja abierta para detectar individuos que hayan podido caer. En caso de encontrar alguno, se recogerá y liberará en algún espacio próximo óptimo, comunicándolo al agente medioambiental previamente. Las zanjas estarán dotadas de rampas de salida para anfibios y reptiles, y se ejecutará su restauración íntegra de forma inmediata tras la finalización de las obras.

(31) En los proyectos constructivos se deberá dar cumplimiento a los criterios orientadores aprobados por el grupo de trabajo de fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, recogidos en el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», cuya tercera edición ha sido publicada por el MITECO en 2026.

(32) La densidad y el diseño de los pasos de fauna y vallados se adecuará en los territorios considerados prioritarios para la desfragmentación de hábitats causada por infraestructuras lineales de transporte (existe una cuadrícula de este tipo en el ámbito del proyecto), con el objetivo de incrementar la permeabilidad para la fauna silvestre y restablecer la conectividad ecológica.

Paisaje.

(33) Con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo, el promotor deberá redactar y presentar un estudio de integración paisajística específico. Este documento definirá pormenorizadamente las medidas correctoras orientadas a la minimización de la afección visual, debiendo garantizar la integración de los espacios resultantes del proyecto y someterse a la validación de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana.

Población y salud humana. Ruidos y vibraciones.

(34) El proyecto constructivo deberá incluir un estudio acústico de detalle, elaborado conforme a las prescripciones del anexo VI del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell de planificación y gestión en materia de contaminación acústica. Este estudio estimará los niveles sonoros resultantes mediante los modelos de la Directiva 2002/49/CE, según su transposición en la normativa estatal aplicable, y determinará con exactitud la ubicación, dimensiones y materiales de las pantallas acústicas fonoabsorbentes definitivas, necesarias para garantizar el estricto cumplimiento de los valores límite de inmisión, en los diferentes intervalos horarios y de intensidad máxima diaria, establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, aplicables a las áreas acústicas colindantes.

(35) Para la protección de la población durante la fase de construcción, se deberán cartografiar todos los focos de emisión acústica y los receptores sensibles. Se exigirá la instalación de pantallas acústicas móviles temporales en los tramos donde no se garantice el cumplimiento de los niveles acústicos admisibles, las cuales se irán

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

trasladando a medida que avancen los trabajos. La maquinaria empleada deberá ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 212/2002, relativo a las emisiones sonoras en el entorno debidas a máquinas de uso al aire libre. Asimismo, los trayectos de los vehículos pesados de obra se planificarán para evitar, siempre que sea posible, el paso por núcleos urbanos o zonas residenciales. Con carácter general, no podrán ejecutarse las obras en periodo nocturno en los tramos que afecten a zonas sensibles para la población.

(36) El diseño de las pantallas acústicas definitivas deberá incluir, en la medida de lo técnicamente viable, la ejecución de muros vegetales. Esta medida se impone con el doble objetivo de actuar como aislante acústico y mitigar los impactos derivados del calor y la contaminación atmosférica sobre las poblaciones cercanas.

Patrimonio cultural y paleontológico.

(37) Para la protección de la acequia del barranco de las Ovejas, el viaducto proyectado sobre dicho cauce deberá diseñarse garantizando que sus apoyos o estribos afecten lo menos posible a la canalización histórica. Con carácter previo a la ocupación de esta zona, se deberá ejecutar una limpieza manual de un tramo de al menos 15 metros en dirección este-oeste de la acequia, con el objeto de conocer sus características exactas y elaborar la correspondiente documentación arqueológica.

(38) Ante la aparición fortuita de cualquier resto arqueológico o paleontológico durante el transcurso de las obras, se procederá a la paralización inmediata de los trabajos en ese tajo y se comunicará el hallazgo de forma urgente a la Dirección General de Patrimonio Cultural, quien dictaminará el destino final de los materiales.

(39) Todas las intervenciones preventivas en materia de patrimonio cultural quedarán integradas en un proyecto de actuación arqueológica y paleontológica que deberá ser redactado con suficiente antelación previamente al inicio de las obras y validado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat Valenciana.

Sinergias y desmantelamiento de infraestructuras.

(40) Dado que la ejecución de este estudio informativo es condición previa para el desmantelamiento de la actual infraestructura, el promotor deberá incorporar, en el proyecto constructivo y con carácter previo al inicio de las obras, un proyecto específico de desmantelamiento del tramo de la línea 336 que discurre junto a la franja costera comprendida entre los puntos de referencia correspondientes a los ámbitos de Sant Gabriel y Agua Amarga, debidamente definido en planos y documentación cartográfica. Dicho proyecto deberá incluir, al menos, una memoria descriptiva, planos de detalle, cronograma de actuaciones, mediciones y presupuesto, así como la definición completa de las operaciones de retirada de todos los elementos de la infraestructura, incluidas cimentaciones, apoyos, canalizaciones y accesos auxiliares, y la gestión de los materiales resultantes. Asimismo, deberá contemplar un programa de restauración ambiental y de integración paisajística de todos los terrenos afectados por el desmantelamiento, incluyendo la recuperación geomorfológica, la revegetación con especies autóctonas y las medidas necesarias para garantizar la adecuada inserción en el entorno litoral, de conformidad con la normativa sectorial aplicable. El citado proyecto de desmantelamiento y restauración deberá someterse a informe preceptivo de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y se diseñará en coordinación con los órganos competentes de la Generalitat Valenciana y las entidades locales directamente afectadas por el ámbito de actuación.

(41) Con el fin de minimizar el impacto sinérgico sobre la fragmentación de hábitats causada por esta y otras infraestructuras lineales de transporte, se replantearán los diseños y ubicaciones de los pasos de fauna y obras de drenaje transversal adaptadas como pasos de fauna, de modo que se garantice la continuidad de corredores y la conectividad ecológica.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

(42) El promotor deberá definir, previo a la aprobación del proyecto, las medidas de transporte alternativo o mejora de accesibilidad para los usuarios del actual apeadero de Sant Gabriel, atendiendo al requerimiento de la Dirección General de Salud Pública de la Generalitat Valenciana y en coordinación con el Ayuntamiento de Alicante.

iii) Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

(43) El PVA deberá ser modificado o ajustado durante las sucesivas fases del proyecto, de forma adaptativa, en función de los resultados obtenidos de los seguimientos. Deberá abarcar tanto la fase de construcción como la fase de explotación, durante un periodo mínimo de 3 años, que deberá ser ampliado en determinados seguimientos específicos que se especifican en las condiciones siguientes, para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

(44) Durante la fase de obras, el PVA incluirá el control de los niveles de ruido y vibraciones, la inspección de la correcta ubicación y dimensiones de las pantallas acústicas provisionales y definitivas.

(45) Durante la fase de obras, el PVA incluirá el seguimiento y control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas en el entorno de las actuaciones. Este control analítico se extenderá a la fase de explotación, durante sus 3 primeros años, y deberá incorporar obligatoriamente la monitorización de metales pesados derivados del desgaste de las vías y frenos. Asimismo, el PVA deberá contemplar y establecer controles sobre el terreno para minimizar la impermeabilización, evitar la alteración de la red de drenaje y prevenir la compactación y erosión del suelo.

(46) El proyecto constructivo deberá incluir un seguimiento arqueológico exhaustivo durante todos los desbroces y movimientos de tierras generados por la obra, incluyendo la traza principal, los ramales, las zonas destinadas a instalaciones auxiliares y los vertederos. Asimismo, se ejecutará un control arqueológico de carácter preventivo en el entorno de los elementos defensivos catalogados de la Guerra Civil próximos a la zona de actuación.

(47) El PVA incluirá también un seguimiento paleontológico exhaustivo de las obras. Este seguimiento deberá ser ejecutado por especialistas paleontólogos conocedores del área de actuación. El control será especialmente intensivo en los tramos de excavación definidos por el organismo autonómico: en el ramal de conexión con la línea 330 (desde el P.K. 0+300 hasta el 3+300) y en el ramal Alacant estación-Aeropuerto (desde el P.K. 8+000 hasta el 9+500).

(48) Durante la fase de explotación, y al menos durante los 10 primeros años, se incluirá en el PVA un programa específico para el seguimiento y control del efecto barrera ocasionado por la presencia de la infraestructura sobre los flujos superficiales de escorrentía y los consiguientes riesgos de inundación, comprobando el correcto dimensionamiento de las obras de drenaje transversal y longitudinal respecto a los caudales punta en avenidas extraordinarias.

(49) Se incorporará al PVA un programa de vigilancia entomológica específico en las zonas susceptibles de presentar acúmulos temporales de agua (tales como las balsas de decantación), al objeto de prevenir la proliferación de vectores transmisores de enfermedades, con especial atención al mosquito tigre (*Aedes albopictus*).

(50) El PVA del proyecto constructivo deberá concretar con mayor detalle la jerarquía en la gestión de residuos priorizando la prevención y el reciclaje.

(51) El PVA del proyecto constructivo establecerá una vigilancia preventiva específica frente al riesgo de incendios forestales que incluya las poblaciones cercanas.

(52) En materia de ruidos y vibraciones, tras la puesta en funcionamiento de la nueva infraestructura, se deberá ejecutar un plan de comprobación in situ para verificar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y valores límite de inmisión con valores reales de tráfico. El documento incluirá también un plan de mantenimiento a largo plazo de las pantallas acústicas definitivas, especificando claramente qué entidad será la responsable de asumir dicho mantenimiento.

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

(53) Durante la fase de explotación, se ejecutará el control del grado de arraigo y la evolución de la cubierta vegetal implantada en taludes y zonas degradadas, procediéndose a la reposición de marras.

(54) En la fase de explotación se definirá con mayor detalle el programa de seguimiento de la efectividad y del correcto mantenimiento de los pasos de fauna, dispositivos de escape, cerramientos y pantallas anticolisión. Dicho programa deberá concretar, al menos, la metodología de análisis (fototrampeo, registro de huellas, etc.), los instrumentos de muestreo, la frecuencia de las inspecciones, el personal responsable, así como los indicadores y umbrales de efectividad. En función de los resultados obtenidos, se establecerán las medidas correctoras adicionales necesarias para garantizar la funcionalidad de estas infraestructuras, así como las actuaciones de reparación, adaptación o mejora que resulten precisas. Este seguimiento deberá extenderse, al menos, durante los diez primeros años desde la puesta en funcionamiento y tomará como referencia los documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad [Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento núm. 2 (2008); y Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento núm. 8 (2020)].

(55) Se incluirá un protocolo para el seguimiento de la mortalidad de fauna por atropellos y colisión con elementos de la infraestructura, delimitando los tramos con mayor siniestralidad registrada y estableciendo umbrales de actuación para adoptar medidas de desfragmentación. A tal fin, se recomienda adoptar como metodología de referencia el proyecto Stop Atropellos de Fauna en España (SAFE) y la Metodología para el estudio y análisis de la mortalidad de vertebrados en infraestructuras de transporte (MITECO, 2024).

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración 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, 29 de mayo de 2026.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
Administración General del Estado	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Comisaría de Aguas.	Sí
Confederación Hidrográfica del Júcar. Dirección Técnica.	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Planificación Hidrológica.	

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

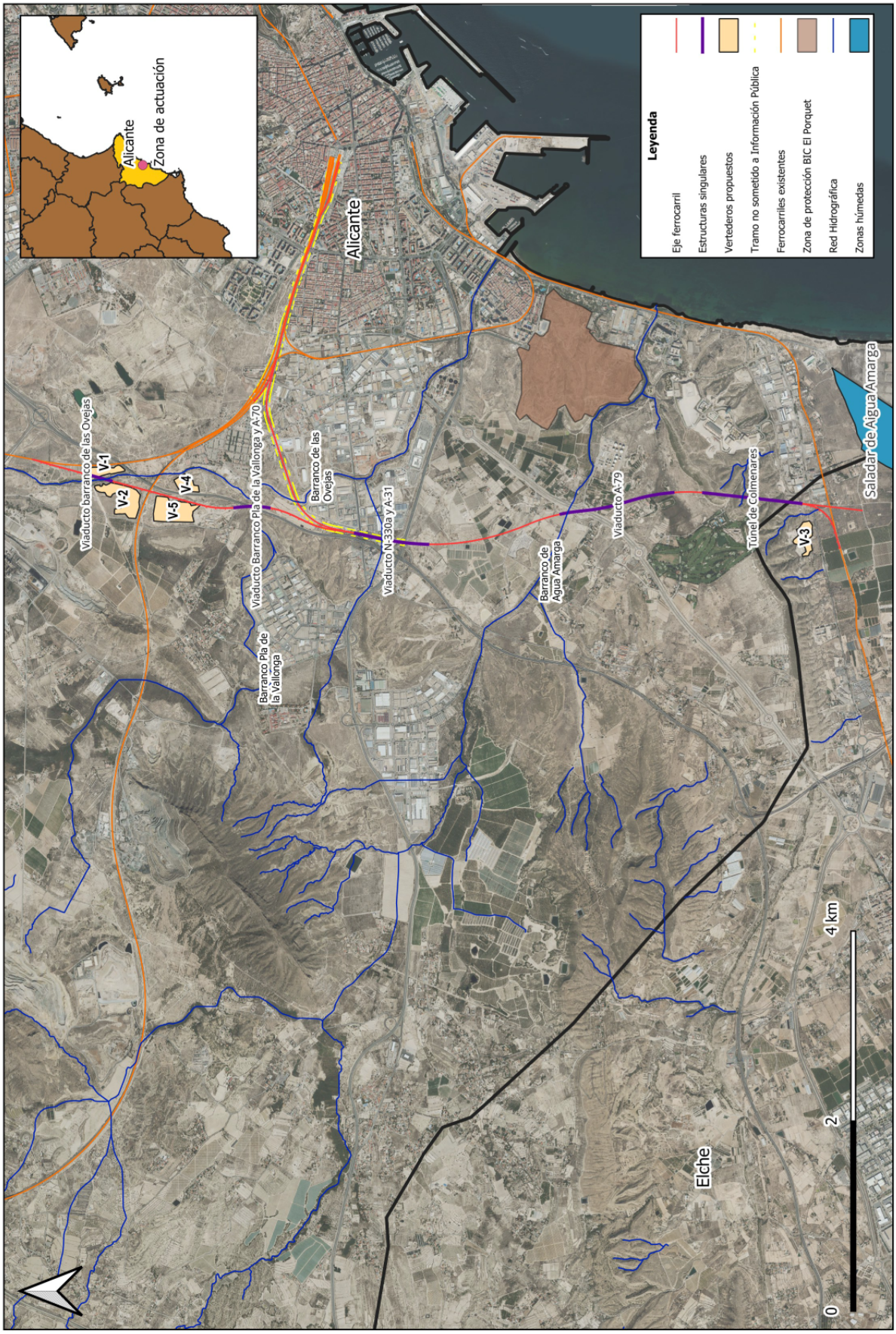
Consultados	Contestación
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. DG de Calidad y Evaluación Ambiental.	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. DG de Biodiversidad, Bosques y Desertificación.	Sí
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. DG de la Costa y el Mar.	Sí
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. DG cel Agua.	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Oficina Española del Cambio Climático.	Sí
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Agencia Estatal de Meteorología.	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. DG Política Energética y Minas.	Sí
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia.	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Unidad de Carreteras del Estado en Alicante.	Sí
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Puertos del Estado.	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Autoridad Portuaria de Alicante.	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. DG de Arquitectura, Vivienda y Suelo.	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Instituto Geográfico Nacional.	Sí
Ministerio de Ciencia e Innovación. Instituto Geológico y Minero de España.	Sí
Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Ministerio del Interior. DG de Protección Civil y Emergencias.	
Dirección General de Tráfico. DG de Gestión de la Movilidad y Tecnología.	Sí
Ministerio de Hacienda. Gerencia Territorial de Catastro de Alicante.	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana. Área de Fomento.	
Subdelegación del Gobierno en Alicante. Área de Fomento.	
AENA. Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio.	Sí
Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Ministerio de Defensa.	Sí
Administración Autonómica (Generalitat Valenciana)	
Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.	Sí
Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. DG de Urbanismo.	Sí
Consejería de Educación, Cultura y Deporte. DG de Cultura y Patrimonio.	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. DG del Agua.	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. DG de Medio Natural y de Evaluación Ambiental.	Sí

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

Consultados	Contestación
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. DG de Calidad y Educación Ambiental.	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. DG del Cambio Climático.	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. DG de Transición Ecológica.	
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. DG de Prevención de Incendios Forestales.	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Dirección Territorial de Alicante.	
Conselleria de Sanidad DG de Salud Pública.	Sí
Secretaría Autonómica de Seguridad y Emergencias.	Sí
Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio DG de Calidad y Educación Ambiental.	Sí
Consellería de Educación, Cultura, Universidades y Empleo DG de Patrimonio Cultural.	Sí
Consellería de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio DG de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental.	Sí
Entidades Locales	
Ayuntamiento de Alicante.	Sí
Ayuntamiento de Elche.	Sí
Ayuntamiento de San Vicente Del Raspeig.	Sí
Diputación Provincial de Alicante. Oficina Técnica.	
Otras Entidades y Empresas	
ADIF Presidencia.	
ADIF Alta Velocidad Presidencia.	
Ecologistas en Acción.	
Greenpeace España.	
WWF/Adena.	
S.E.O/Birdlife: Sociedad Española de Ornitología.	

cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es

ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DEL PROYECTO DE REMODELACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ALICANTE. VARIANTE DE TORRELLANO



cve: BOE-A-2026-13275
Verificable en https://www.boe.es