

## **El proyecto del Anillo Ferroviario de Adif en Antequera obtiene la Declaración de Impacto Ambiental**

Martes, 29 de Noviembre de 2011 14:36

El proyecto del Anillo Ferroviario de Adif en Antequera ha obtenido la Declaración de Impacto Ambiental que resuelve que la infraestructura es compatible con la preservación de la Laguna de Fuente de Piedra y con la actividad agraria de la Vega de Antequera, optando por la alternativa de trazado Norte denominada 1C, según informa Adif mediante nota de prensa.

El Boletín Oficial del Estado ha publicado la Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto “Instalaciones de Ensayo y Experimentación del Centro de Tecnologías Ferroviarias de Antequera (Málaga)”, promovido por Adif.

Esta Resolución, de fecha 2 de noviembre, formula por tanto la DIA favorable a la realización del citado proyecto, escogiendo la alternativa de trazado conocida como 1C y con el desarrollo de una serie de actuaciones de protección medioambiental y de los recursos naturales existentes.

La aprobación de la DIA supone el respaldo definitivo al proyecto de construcción del Anillo Ferroviario de Ensayo y Experimentación, que ha sido dividido en cinco tramos, el primer tramo se encuentra en fase de redacción de proyecto, y los cuatro restantes se encuentran en estos momentos en fase de licitación de redacción del trazado.

Esta aprobación conlleva el visto bueno al Estudio de Impacto Ambiental que integra el proyecto presentado por Adif, en el que se analizan pormenorizadamente los impactos originados por la actuación, proponiéndose las correspondientes medidas compensatorias y correctoras.

La alternativa 1C ha sido escogida entre tres posibles al tener una serie de ventajas:

Es la única alternativa en la que se alcanza la velocidad punta necesaria para realizar las correspondientes pruebas y ensayos de 520 km/h y en la que se consigue mantener durante más longitud dicha velocidad máxima.

Salva el paso por la Sierra de Molina por su lado norte, con la implantación de un falso túnel, sin necesidad de desmontes ni terraplenes y sin crear barreras.

No genera ocupaciones sobre los viñedos con denominación de origen y evita alteraciones en el recorrido de determinadas fiestas populares.

No causa afección sobre el nuevo Parque Industrial de Humilladero ni sobre el Huerto Solar ubicado junto a la A-92.

## **Trazado de la alternativa 1C**

La alternativa 1C se extiende por una longitud de 57,9 km y se inicia en su trazado en la parte sureste del anillo con una recta de 9.188 m, en la que se localiza un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET), entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 5/029 y 5/911.

Terminada la recta, supera el Puerto Seco por su norte y pasa al oeste de la Sierra de Humilladero en falso túnel de 770 m de longitud y discurre a partir del p.k. 17/500 en paralelo a la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, dejando en la margen izquierda la estación ferroviaria de Antequera/ Santa Ana.

Posteriormente el trazado cruza la autovía A-92 mediante un viaducto de 100 m y hacia el p.k. 24/650 comienza a alejarse de la línea de alta velocidad existente. Tras superar por el sur el núcleo de población de Los Carvajales, se dirige hacia el norte de la Sierra de Mollina, y pasa entre ésta y la Sierra de la Camorra, mediante un túnel de 565 m, buscando el inicio de su recorrido, tras cruzar dos veces la autovía A-45 Córdoba-Málaga, para cerrar así el circuito.

Este trazado discurre también por el término de Benamejé (Córdoba) en unos 2 km, en los cuales se proyecta un viaducto de 1.025 m de longitud, localizado entre los pp.kk. 37/670 y 38/695. En este mismo término municipal para el cruce de la citada autovía se proyecta un viaducto de 130 m de longitud.

Para dar conexión al anillo con la red general ferroviaria se ha previsto una única conexión compuesta por siete ejes de trazado con una longitud total de 10.657 m. De esta forma se consigue enlazar tanto la base de Bobadilla, como la línea de ancho convencional Bobadilla-Granada y la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, actualmente en construcción. El diseño de esta conexión permite la inversión de marcha de los trenes que circulen por el anillo, e incorpora vías de culatón para apartadero y espera.

## **Estudio de Impacto Ambiental: Flora y Fauna**

La DIA establece una serie de medidas protectoras y correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la alternativa seleccionada.

Próximos al ámbito del proyecto se sitúan dos espacios naturales protegidos incluidos en la Red Natura 2000: el Lugar de Interés Comunitario (LIC) "Sierra de Mollina" y el LIC y Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) "Laguna de Fuente de Piedra".

En el LIC "Sierra de Mollina" la DIA señala que no se espera que las poblaciones de murciélagos existentes resulten afectadas, ni por la ejecución de las obras, ni por las vibraciones del posterior paso de trenes, dada la distancia existente. Además la construcción del túnel permite mantener la permeabilidad de la fauna en esta zona, sin alteraciones.

En cuanto al LIC y ZEPA "Laguna de Fuente de Piedra", situado en su parte más cercana a 1.200 m del trazado propuesto y separado del mismo por la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, el EIA concluye que no se esperan alteraciones significativas de la hidrología subterránea debidas al proyecto. Además, del análisis de

las posibles afecciones a los desplazamientos de flamencos hacia lagunas próximas, del cual se deduce que no se verán obstaculizados por la presencia de la infraestructura proyectada.

Del mismo modo la DIA contempla las actuaciones necesarias para preservar determinados Hábitats de Interés Comunitario afectados por el proyecto.

Uno de estos lugares está en el paso por las estribaciones de la Sierra de La Camorra, minimizando el posible impacto con la construcción del túnel en dicho tramo para adecuar este entorno posteriormente con una adecuada revegetación.

Una solución similar se adopta para el paso por la Sierra de Humilladero, mediante otro falso túnel, anexo al construido para la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, quedando fuera de la zona protegida las operaciones de desmonte a realizar para su construcción.

Incluso en operaciones menores, como los trabajos de desbroce, se ha previsto que la vegetación que sea necesario eliminar para la realización de las obras, pero que no se vea afectada por la traza, se elimine mediante desbroce pero no por arranque, permitiendo el rebrote de cepa o raíz.

Además, las zonas con presencia de hábitats de interés comunitario quedarán catalogadas como zonas de exclusión, donde no se podrán ubicar instalaciones auxiliares.

En cuanto a la revegetación de la cobertura del falso túnel y los taludes de la traza, en las zonas aledañas a la Sierra de Humilladero y Sierra de la Camorra se emplearán en estas tareas de restauración paisajística especies propias del hábitat.

Los condicionantes medioambientales para preservar la fauna se centran en la protección de las colonias de murciélagos existentes en la Sierra de Mollina. Para que las voladuras estrictamente necesarias no perturben a estos mamíferos, dichas voladuras deberán realizarse en primavera, para evitar los periodos de apareamiento e hibernación.

Con respecto a la posible afección de las rutas de vuelo del flamenco, concluye el EIA que no es previsible una afección por parte de las instalaciones asociadas al proyecto al desarrollarse todas ellas en el lado oriental de la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga y sobre todo, por la presencia en el entorno desde hace tiempo de líneas de alta tensión que estas aves deben remontar. Estas líneas presentan alturas muy superiores a las de la futura electrificación del Anillo Ferroviario y además están más próximas a la Laguna de Fuente de Piedra.

Tampoco se esperan afecciones a las poblaciones de flamencos que puedan desplazarse desde Fuente de Piedra a lagunas cercanas como las de Herrera, Siete Novias y Sartenejas.

Otro aspecto que determina la DIA, contemplado en el EIA del proyecto es el diseño de los correspondientes pasos de fauna, para asegurar la permeabilidad de la vía y evitar el efecto barrera, evitando además voladuras y movimientos de tierras entre los meses de marzo y julio, periodos de apareamiento y reproducción de especies.

Estas restricciones temporales se aplicarán en zonas próximas a Zonas de Interés Faunístico (ZIAE) como el Entorno de Fuente de Piedra-Campillos y Complejo Sierra de Humilladero, como en el entorno de las lagunas de Las Siete Novias y Sartenejas.

Igualmente estará prohibida la localización de instalaciones auxiliares, depósitos de tierras sobrantes y zonas de acopio temporal en las áreas anteriormente citadas y otras especialmente sensibles para la fauna.

### **Hidrología subterránea, ruido y vibraciones**

El EIA incluye un análisis de afecciones a los acuíferos de las sierras de Humilladero y Mollina, laguna de Fuente de Piedra y Llanos de Antequera como zonas principales.

De los análisis piezométricos en los puntos de agua existentes y de los sondeos realizados se concluye que el paso por la Sierra de Humilladero no afecta al acuífero al pasar a 63 m por encima del mismo. Tampoco se ve afectado el sistema hidrogeológico de la Sierra de Mollina por estar el trazado seleccionado muy por encima del nivel freático actual.

El EIA presta una atención especial al acuífero de la Laguna de Fuente de Piedra estableciendo una estricta vigilancia en la fase constructiva del tramo próximo a la misma y adoptando sistemas de paso del agua superficial en todo el trazado, que evite acumulaciones de agua de las escorrentías o que impida su incorporación hacia la laguna o hacia el río Guadalhorce. Con respecto al acuífero de los Llanos de Antequera, la traza discurre en terraplén por lo que las obras previstas no afectarían al nivel freático.

Por lo que respecta al ruido y vibraciones por el paso de trenes, aunque la traza discurre en su mayoría por suelo no urbanizable, el EIA establece una serie de apantallamientos acústicos antirruído para minimizar esta afección, siguiendo además las directrices del Decreto 326/2003 de 25 de noviembre de Protección contra la contaminación Acústica en Andalucía.

En cuanto al planeamiento territorial y en referencia al Paisaje Agrario Singular “Vega de Antequera” la actividad resulta compatible según las normas del Plan Especial de Protección del Medio Físico (PEPMF) de la provincia de Málaga, ya que se considera como una parte de la red de infraestructuras que necesariamente debe localizarse en estos espacios.

A pesar de ello, como medida preventiva durante la fase de construcción de la obra, las determinaciones de protección ambiental de la normativa de regulación de los espacios haciendo una vigilancia especial en instalaciones auxiliares, depósitos de tierras sobrantes, operaciones de maquinaria y acopios temporales de tierras entre otros aspectos.

En cuanto a la protección del patrimonio cultural el EIA incluye un estudio arqueológico que ha detectado tres yacimientos en el municipio de Antequera, acompañados por las correspondientes medidas preventivas.

Se trata de los yacimientos “Canal II”, “Cortijo del Cambrón” y “Canal III”, donde se aplicarán como medidas correctoras el control del movimiento de tierras, así como algunas excavaciones parciales y sondeos, de manera previa al inicio de las obras.