

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**12360** *Resolución de 7 de junio de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del «Estudio para la reapertura del Túnel Ferroviario de Somport».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 6 de julio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Estudio para la reapertura del Túnel Ferroviario de Somport», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en su condición de promotor y órgano sustantivo.

El túnel ferroviario internacional de Somport de 7.871 m, en la actualidad no operativo para este uso, cruza los Pirineos desde Los Arañones en la provincia de Huesca hasta Les Forges d'Abel en el departamento francés de los Pirineos Atlánticos, con una longitud de 4.714 m en el tramo español.

Los estudios técnicos de diseño del túnel ferroviario internacional que enlaza Francia con España están siendo realizados de forma conjunta entre Francia y España para la totalidad del túnel, mientras que los trámites que sea necesario realizar tanto a efectos ambientales como sectoriales para acometer las actuaciones de reapertura del túnel, los realizará cada país de conformidad con la legislación europea y nacional que le sea de aplicación. Por ello, las actuaciones del documento ambiental se corresponden con los trabajos necesarios para realizar el túnel ferroviario de Somport, en la parte que se encuentra en territorio español, y se desarrollan en el término municipal de Canfranc, en la provincia de Huesca.

Con fecha 25 de septiembre de 2023, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Al no constar la remisión de informe de la Administración competente en materia de aguas consultada, con fecha 16 de noviembre de 2024, se reitera la consulta a la Presidencia de la Confederación Hidrográfica del Ebro, cuyo informe se recibe con fecha 10 de enero de 2024.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Huesca.	
Dirección General de Carreteras. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y vivienda. Gobierno de Aragón.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Desarrollo Rural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio ambiente. Gobierno de Aragón.	
Dirección General de Energía y Minas. Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo. Gobierno de Aragón.	
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	SÍ
Instituto Aragonés del Agua. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	SÍ
Dirección General de Ordenación del Territorio. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y vivienda. Gobierno de Aragón.	SÍ
Dirección General de Salud Pública. Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón.	SÍ
Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	SÍ
Dirección General de Interior y Protección Civil. Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales. Gobierno de Aragón.	SÍ
Dirección General de Cambio Climático y Educación Ambiental. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de Aragón.	SÍ
Dirección General de Transporte. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	SÍ
Diputación Provincial de Huesca.	
Ayuntamiento de Canfranc.	SÍ
Laboratorio Subterráneo de Canfranc.	SÍ
Eléctricas Reunidas de Zaragoza, SA.	SÍ
Ecologistas en Acción Aragón.	
Amigos de la Tierra (FAT).	
Asociación Ecologista de Aragón (ANSAR).	
WWF/Adena.	
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos (SECEM).	
Seo/Birdlife.	

Como consecuencia de las consultas y del análisis técnico realizado, con fechas 1 de febrero y 1 de abril de 2024, se trasladan al promotor una serie de medidas ambientales a tener en cuenta en el proyecto con el fin de evitar las posibles afecciones detectadas, al tiempo que se requiere información adicional sobre el proyecto.

Con fechas 14 de marzo y 16 de abril de 2024, el promotor aporta nueva documentación y responde a las cuestiones planteadas, pasando esta documentación a integrarse en la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

A lo largo del procedimiento se han puesto de manifiesto algunas cuestiones de índole no estrictamente ambiental y, en particular, sobre la coordinación del proyecto con usos actualmente existentes del túnel ferroviario como son el Laboratorio de Física nuclear y Altas energías o la galería de emergencia del túnel de la carretera N-330. Estos aspectos exceden del ámbito de la evaluación ambiental y, por tanto, no son objeto de este procedimiento ni se incluyen en la presente resolución.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II,

según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto. El proyecto incluye el conjunto de actuaciones que se requieren para la reapertura del túnel de Somport en la parte que se encuentra en territorio español, de 4.714 m de longitud, con el objetivo final de restablecer las circulaciones internacionales de mercancías y pasajeros entre Pau y Zaragoza.

Teniendo en cuenta los actuales requerimientos ferroviarios y de seguridad, se han considerado necesarias las siguientes actuaciones para la reapertura del túnel:

- Ampliación de la sección transversal del túnel.
- Establecimiento de las instalaciones necesarias para ventilación, electrificación, comunicación y elementos de seguridad.
- Retirada de vía actual bajo la zahorra y nueva infraestructura de vía compatible con la circulación de vehículos rodados, en caso de evacuación de emergencia del túnel carretero.
- Renovación del sistema de drenaje.
- Adecuación de galerías de evacuación: realización en el extremo de la galería del lado del túnel ferroviario de un vestíbulo presurizado y un refugio con cabida para unas 400 personas.
- Zona de seguridad de 500 m<sup>2</sup> en el exterior de la boca del túnel y edificio del centro de control ubicado a la entrada del túnel.
- Depósito enterrado de 100 m<sup>3</sup> para recogida de posibles vertidos en el interior del túnel.
- Actuaciones relativas al Laboratorio Subterráneo de Canfranc: pasillo seguro entre el LAB 2400 y el LAB 2500 para la evacuación del LAB 2500 en caso de emergencia. Medidas de protección frente a las interferencias electromagnéticas en el tramo de vía coincidente con el Laboratorio. Sistema de mitigación de las vibraciones transmitidas por la vía en el tramo de vía coincidente con el Laboratorio.

El documento ambiental indica que no se van a realizar elementos como chimeneas o pozos de ventilación que pudieran afectar a los terrenos situados sobre el propio túnel. Asimismo, la impermeabilización y drenaje del túnel no van a ser modificados, con lo que no se alterará el equilibrio de las aguas subterráneas actual. No se prevé la construcción de nuevas galerías o pozos.

La mayor parte de las actuaciones se desarrollan en el interior del túnel existente, no obstante, los volúmenes de demolición se dispondrán en el exterior. Los datos estimados de residuos son los siguientes:

- Volumen total de excavación y demolición: 101.714,13 m<sup>3</sup>.
- Retirada de la vía original bajo la capa de zahorra: 7.800 m<sup>3</sup> de balasto, 13.000 unidades aproximadamente de traviesas y 638 toneladas de acero del carril y fijaciones.
- Otros restos de herrajes y perfiles metálicos que suponen en su conjunto un volumen muy reducido.

Se estima la posibilidad de reaprovechamiento de entorno al 20 %, sin embargo, esta estimación debe confirmarse durante la ejecución de la obra.

La superficie del área de instalaciones auxiliares es de 4.110 m<sup>2</sup>, sin que, en principio haya necesidad de realizar acopios intermedios.

El documento ambiental considera dos alternativas, la alternativa 0 o de «no actuación», que no permitiría la reapertura del túnel de Somport, ni la circulación de trenes; y la alternativa 1 que consiste en ampliar la sección del túnel existente con la previa retirada del revestimiento actual. La solución adoptada es la alternativa 1, ya que permite la reapertura del túnel ferroviario de Somport y cumple con los condicionantes técnicos necesarios. Dentro de la alternativa 1 se plantean tres alternativas de vertido para los excedentes de excavación y demolición. Se selecciona la alternativa 2 como la más favorable por su distancia a la obra y mínima afeción a espacios protegidos, esta

alternativa comprende un vertedero 1 próximo a la N-330 y un vertedero 2 en la Cantera de Coll de Ladrones. En caso de que en el transcurso de las obras fuese necesario utilizar un vertedero distinto a los incluidos en la alternativa seleccionada, se deberán realizar los estudios ambientales necesarios y solicitar las autorizaciones oportunas.

b. Ubicación del proyecto. El proyecto se desarrolla en la provincia de Huesca, en el término municipal de Canfranc perteneciente a la comarca de la Jacetania. El ámbito de estudio incluye la propia ubicación del túnel y los terrenos contiguos al mismo. Además, se utilizarán dos vertederos, uno en la cantera de Coll de Ladrones situada a 1,8 km y con un plan de restauración aprobado, y el otro vertedero estará situado a 5,7 km en el p. k. 661,5 de la N-330.

La zona de estudio se localiza en el valle del río Aragón a 1.190 m de altitud, por debajo del puerto de Somport, en la unidad morfológica-geológica denominada Sierras Interiores Pirenaicas, entre el Pirineo Axial y la Depresión Media.

El proyecto se encuentra dentro del ámbito territorial de la Demarcación Hidrográfica del Ebro. Está localizado próximo a la masa de agua superficial Río Aragón desde el río Izas hasta el río Ijuez con un estado global «Bueno» y sobre la masa de agua subterránea Ezcaurre-Peña Telera en «Buen estado», que no tiene carácter transfronterizo. Muy próximo al ámbito de estudio se encuentra un punto de agua subterránea con categoría de «Manantial». El embalse de Canfranc, a 1,4 km del ámbito de estudio, tiene como uso principal el hidroeléctrico y de regulación.

La boca del túnel se encuentra en el borde norte del núcleo urbano de Canfranc-Estación, a escasos 250 m del final de las vías de la Estación de Canfranc. Se trata de un entorno periurbano circunscrito entre masas forestales de haya (*Fagus sylvatica*) con pino albar (*Pinus sylvestris*) y pinares de esta especie acompañados del haya y de pino salgareño (*Pinus nigra*).

El proyecto se encuentra en una zona del ámbito del Plan de Protección de la Especie Amenazada quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) (ámbito de aplicación del Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación) y entre dos zonas del ámbito de protección del urogallo (*Tetrao urogallus*) (Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo y se aprueba su Plan de conservación del hábitat, modificado por el Decreto 185/2018, de 23 de octubre, del Gobierno de Aragón).

Las actuaciones del proyecto en la entrada/salida del túnel de Somport no se encuentran en ningún espacio protegido a nivel autonómico, nacional o internacional. Si bien el vertedero de Coll de Ladrones afecta en 1.500 m<sup>2</sup> a un borde del espacio de la Red Natura 2000 ZEC «Collarada y Canal de Ip» en una zona alterada.

En cuanto al patrimonio cultural, los BIC más próximos a la entrada del túnel de Somport son los monumentos Estación Internacional de Canfranc y la iglesia parroquial de Nuestra Señora del Pilar, que no resultarán afectados. El portal del túnel de Somport en la vertiente española no presenta protección patrimonial.

Rodeando Canfranc-Estación se encuentra el Monte de Utilidad Pública «Los Arañones», de titularidad del Gobierno de Aragón. Próximos al túnel se encuentran los Montes de Utilidad Pública «Derecha del Aragón» y «Izquierda del Aragón» cuyo titular es el Ayuntamiento de Canfranc.

Se han identificado varios Lugares de Interés Geológico (LIG) en el ámbito de actuación, siendo el más cercano el Circo Glaciar de Rioseta que se encuentra a 1,31 km.

El acceso al vertedero 2 en el Coll de los Ladrones es coincidente con el Sendero Turístico de Aragón, GR-11 ruta transpirenaica.

c. Características del potencial impacto. El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente, y propone medidas

preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos, así como un plan de vigilancia ambiental.

Efectos sobre la salud humana y la atmósfera:

Durante la fase de obras, el tránsito de vehículos y maquinaria supondrá un aumento del nivel de ruido y de las emisiones atmosféricas. Los impactos generados por ruidos y vibraciones sobre la población se consideran como no significativos al no encontrarse en una zona urbana, y localizarse en una zona con mucha actividad en el entorno de la Estación ferroviaria Internacional de Canfranc. Aun así, existen varias edificaciones y hoteles próximos a la zona de actuación. No se prevé la realización de voladuras, y las excavaciones no son masivas. Las actuaciones necesarias para la apertura de pequeñas galerías o cavernas en el interior del Túnel se realizarán mediante medios mecánicos, con martillo hidráulico, lo que podría generar vibraciones y episodios puntuales de contaminación acústica en la boca del túnel. El movimiento de camiones transportadores de residuos y material de obra generará polvo tanto en el exterior como en el interior del túnel. El documento ambiental indica que se efectuarán riegos, la carga de los camiones cubierta, un mantenimiento adecuado de maquinaria, reducción de velocidad, optimización de rutas de transporte y programación de actividades, así como métodos de trabajo alternativo que eviten o reduzcan las vibraciones y ruido, etc. Durante la fase de explotación no se prevén afecciones, si se produjeran se tomarían las medidas oportunas.

La Dirección General de Desarrollo Territorial del Gobierno de Aragón indica que se deben minimizar las afecciones por el aumento de tráfico en caminos y carreteras, valorando los efectos de la actuación, tanto aislados como acumulativos, especialmente respecto al ruido y vibraciones generados tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento y la recuperación del tráfico ferroviario en la zona. El promotor indica que seguirá el contenido y medidas del «Estudio del estallido sónico. Efecto sobre las viviendas cercanas a la boca sur del túnel ferroviario de Canfranc» incluido en el documento ambiental, que concluye que la amplitud estimada del estallido sónico (fenómeno acústico al paso de los trenes consistente en una onda sonora intensa en las bocas del túnel) no es suficiente como para generar molestias a los residentes de las casas que se encuentran a unos 55 m de la boca del túnel. Asimismo, durante el programa de vigilancia ambiental se realizarán mediciones del ruido.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón informa que existen varias edificaciones y hoteles próximos a la zona de actuación que se verán afectadas por el ruido. El promotor responde que, durante la fase de construcción, se analizará la necesidad de utilizar pantallas acústicas.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Aragón indica que el documento ambiental debe identificar las captaciones de agua para producción de agua de consumo humano aguas abajo de la zona afectada por el proyecto, y definir las medidas preventivas en caso de vertidos al cauce y en caso de pérdidas de caudal para garantizar el abastecimiento a las poblaciones. Asimismo, el programa de vigilancia ambiental del proyecto de construcción debe incluir al menos los parámetros indicados en el artículo 32.4.f) del Real Decreto 3/2023, de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad del agua de consumo, su control y suministro.

El promotor aporta un anexo al documento ambiental en el que identifica las captaciones de agua para consumo humano aguas abajo de la zona afectada por el proyecto: el abastecimiento subterráneo «Fuente de Ubesque» con tipo de toma de «Manantial», perteneciente a la Localidad Canfranc-Estación; un abastecimiento subterráneo con tipo de toma «Manantial» en la localidad de Canfranc, más alejado y el abastecimiento superficial «Barranco de los Arones» en la localidad de Canfranc, sin cauce asignado. Asimismo, especifica las medidas preventivas a adoptar en caso de vertidos a los mismos. El promotor indica que el consumo de agua durante la obra no se considera significativo, y durante el funcionamiento se mantiene en las condiciones actuales.

El promotor indica que tendrá en cuenta y cumplirá con lo establecido por los anteriores organismos, incluyéndolo en el proyecto de ejecución y sus tramitaciones derivadas, así como en el programa de vigilancia ambiental.

#### Cambio climático:

La Oficina Española de Cambio Climático informa que, al tratarse de una modalidad de transporte sin emisiones directas de gases de efecto invernadero, el proyecto tendrá, en términos generales, un impacto positivo desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático. Sin embargo, el documento ambiental debería incluir el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto en la medida en que haya información al respecto teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio y desmantelamiento.

El promotor aporta documentación complementaria indicando que, al estar el proyecto en una fase temprana de diseño, no se dispone de los datos necesarios para el cálculo de huella de carbono, que será realizado en fase de proyecto constructivo. No obstante, realiza una estimación de las emisiones totales de 47.353,59 t de CO<sub>2</sub> durante la fase de construcción y 11.144,73 t CO<sub>2</sub> durante la vida útil. El promotor incorpora al proyecto una serie de medidas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero como es optimizar el dimensionamiento de los elementos de hormigón, utilizar materiales con menor producción de emisiones en su elaboración y transporte, optimizar los desplazamientos, formación del personal de obra, incremento del reciclado, etc. Además, señala que el proyecto no supone ningún tipo de pérdida de stock de carbono ni de sumideros con capacidad de absorción, por lo que no serían necesarias medidas compensatorias.

#### Efectos sobre el suelo:

Durante la fase de obras, el desbroce, la retirada de la tierra vegetal y el movimiento de tierras supondrán afecciones por la ocupación del suelo, afección a la vegetación existente, variaciones en la geomorfología local, etc. Por otra parte, la presencia de trabajadores, el tránsito de vehículos y maquinaria, los posibles vertidos accidentales, generación de residuos, etc. supondrán riesgo de contaminación de suelos. Para evitar estos efectos se recuperará y acopiará la capa superior de tierra vegetal para su posterior extendido en los terrenos a restaurar. No se verterá sobre el terreno ningún tipo de residuo ni elemento contaminante. Se delimitará un área adecuada para las operaciones con equipos, maquinaria y otros servicios auxiliares para la gestión de la obra. En el caso de producirse derrames accidentales sobre el terreno, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, instalando una barrera de contención con el fin de evitar la dispersión del vertido por la superficie del suelo, retirando las tierras contaminadas y depositándolas en el contenedor de residuos peligrosos correspondiente para su correcta gestión. En el caso de que aparecieran suelos contaminados no previstos durante las obras, serán caracterizados y tratados según lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón señala que el vertedero 1 afecta a zonas de protección de carreteras. Asimismo, para acceder a las zonas de obra será necesario utilizar la carretera N-330a en el acceso a la boca del túnel y al vertedero 2, y la carretera N-330 en el acceso al vertedero 1. Por ello, se debe evaluar el efecto que tendrá el incremento del tránsito de vehículos de obra por estas carreteras. En el nuevo anexo, el promotor incluye la obligatoriedad de obtención de las pertinentes autorizaciones; la evaluación de la afección del tráfico derivado de las obras, analizando las circulaciones diarias de vehículos ligeros y pesados sobre las citadas carreteras; la evaluación de los recorridos desde la boca del túnel hasta los vertederos, estimando el



incremento de vehículos pesados y la definición de las actuaciones sobre la N-330 para la formación del vertedero 1.

Efectos sobre la hidrología:

La entrada del túnel de Somport está a unos 150 m del río Aragón, que se encuentra canalizado en las inmediaciones de la zona de actuación, existiendo un riesgo de vertido accidental durante las obras. Asimismo, muy próximo al ámbito de estudio se encuentra un punto de agua subterránea con categoría de «Manantial». El documento ambiental no prevé afecciones hidrogeológicas ni alteraciones a nivel de las aguas subterráneas, ya que los movimientos de tierra previstos no afectarán al nivel freático. No obstante, dicho documento indica que los elementos auxiliares no se localizarán en los cauces, evitando cualquier tipo de obstáculo o acopio de material que pueda impedir el correcto funcionamiento hidráulico del cauce o afección a la calidad de las aguas. Se dispondrán barreras de retención de sedimentos en los márgenes de las zonas de instalaciones auxiliares, tratamiento de las aguas residuales generadas, impermeabilización del parque de maquinaria, cuneta perimetral de drenaje en zonas de instalaciones auxiliares, balsas para el lavado de cubas, etc.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón informa que la conformación del Vertedero 1 afectará al drenaje de la carretera N-330 y es necesario construir una cuneta para evacuar el agua de escorrentía dirigida a la calzada. El promotor incorpora esta medida al proyecto, siendo las dimensiones y detalles de la cuneta definidos en fases posteriores de proyecto.

Durante la fase de funcionamiento del proyecto, no se prevé un incremento de los caudales vertidos al río, debido a que el equilibrio hidrogeológico existente no va a ser alterado por las obras. Las aguas de surgencia del túnel continuarán vertiendo en el mismo punto del río Aragón que en la actualidad, al disponerse de una autorización de vertido de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón considera importante llevar un control de la calidad de las aguas procedentes del drenaje del túnel que se verterán al río Aragón. El promotor incorpora en el plan de vigilancia ambiental el seguimiento y análisis de la calidad de las aguas de vertido del túnel al río Aragón durante las fases del proyecto.

El documento ambiental incluye un sistema de recogida separativa de eventuales derrames o vertidos accidentales. Además, se realizará un depósito enterrado de 100 m<sup>3</sup> de capacidad en la boca del túnel, que recogerá cualquier vertido accidental que se pueda producir en el interior del túnel.

El Instituto Aragonés del Agua informa que las actuaciones no presentan afección a la futura EDAR de Canfranc-Estación, a los sistemas de abastecimiento y saneamiento de la localidad de Canfranc-Estación, ni a ninguna zona vulnerable por contaminación de nitratos.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera adecuado el documento ambiental aportado e incide en el cumplimiento de las medidas necesarias para proteger en todo momento el medio hídrico de la zona de actuación, tanto de carácter superficial como subterráneo, impidiendo su contaminación o degradación, así como a su vegetación y fauna asociada, garantizando que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y asegurando la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Asimismo, deberán extremarse las precauciones durante la fase de obras, teniendo especial cuidado con la escorrentía y el aporte de sólidos en suspensión a la red hidrológica, evitando cualquier tipo de contaminación accidental por vertido de sustancias contaminantes e indicando las directrices a seguir si se diera el caso.

El promotor afirma que tendrá en cuenta las medidas aportadas por los distintos organismos, que serán incluidas en el proyecto de construcción y sus tramitaciones derivadas.

#### Efectos sobre la flora y la vegetación:

El entorno del proyecto es una zona de alta montaña ubicada en el valle del río Aragón con formaciones vegetales propias de la ribera, entre las que se encuentran las saucedas (*Salix alba*), las choperas (*Populus nigra*) o las fresnedas (*Fraxinus* sp.). En las zonas de montaña hay bosques de pino albar (*Pinus sylvestris* L.) con haya (*Fagus sylvatica* L.) y pino salgareño (*Pinus nigra* Arnold.) como especies acompañantes, y masas de pino negro (*Pinus uncinata*) a mayor altura. Asimismo, hay matorrales frondosos de guillomo (*Amelanchier ovalis*) y boj (*Buxus sempervirens*). Por otra parte, la Estación de Canfranc es una superficie desarbolada, la cantera Coll de los Ladrones se localiza en monte desarbolado con matorral y el vertedero N-330 se ubica en una zona agrícola.

En la zona, se han identificado cuatro tipos de Hábitats de Interés Comunitario (HIC): 9180 Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion* (\*) prioritario, 5110 Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas (*Berberidion* p.p.), 8130 Desprendimientos rocosos occidentales y termófilos y 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica. El cauce del río Aragón en todo el ámbito de actuación, está cartografiado como hábitat 3240 «Ríos alpinos con vegetación leñosa en sus orillas con *Salix eleagnos*».

El proyecto prevé la posible eliminación o alteración de la vegetación natural debido a la ubicación de las instalaciones auxiliares y vertederos, si bien la zona de actuación se encuentra totalmente alterada. La entrada al túnel de Somport en las proximidades de la Estación de Canfranc, la zona de instalaciones auxiliares de obra y las zonas de vertido de materiales no se encuentran sobre ningún HIC, por lo que no se prevé afección a los mismos.

El documento ambiental recoge que se efectuará el jalonamiento de las zonas con vegetación, sin realizar ningún tipo de acopio en las zonas con vegetación natural, la maquinaria y los vehículos circularán únicamente por las pistas de la obra, se realizará un prospección previa en la boca del túnel y en la zona de instalaciones auxiliares con el fin de asegurar la ausencia de especies de interés, y en caso de localizarse algún ejemplar arbóreo próximo a las obras, se protegerá adecuadamente mediante entablillado o jalonamiento. Se realizará la limpieza de la maquinaria que entre en la obra para evitar la introducción de especies invasoras. Asimismo, se establecerá un plan de prevención y extinción de incendios.

La Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón solicita que el vertido en la zona norte se integre con los restos de la cantera abandonada donde se va a verter, sirviendo a la recuperación ambiental de la misma. Así como la realización de una prospección botánica para descartar la presencia de *Cypripedium calceolus*, de forma previa al uso del vertedero de la zona sur, que en caso de localizarse se deberá comunicar a los agentes de protección de la naturaleza de la zona y al Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón, cumpliendo sus indicaciones. El promotor informa que incluirá las anteriores indicaciones en el proyecto de ejecución y sus tramitaciones derivadas.

#### Efectos sobre la fauna:

En la zona, se pueden encontrar distintas especies de fauna, seis de las cuales están incluidas en el Catálogo Español de Especies amenazadas (CEEAA): lagópodo alpino, urogallo pirenaico, murciélago de Geoffroy o de oreja partida, murciélago mediterráneo de herradura y murciélago grande de herradura, todos con categoría de «vulnerables» (VU); y el milano real con categoría de «en peligro de extinción» (EN). Además, la zona es un espacio donde se puede observar el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el alimoche (*Neophron percnopterus*), la chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) o el cuervo (*Corvus corax*). También es zona de campeo de otras especies sin categoría de protección en Aragón como el águila real (*Aquila chrysaetos*) o el buitre leonado (*Gyps fulvus*). Dentro de los mamíferos destaca la garduña (*Martes foina*), el tejón (*Meles*



meles) o la gineta (*Genetta genetta*), todas ellas catalogadas «de interés especial», en el CEEA y la presencia de nutria (*Lutra lutra*) en el río Aragón, catalogada en Aragón como «sensible a la alteración de su hábitat».

El documento ambiental incluye un estudio específico de quirópteros. Se realizaron inspecciones a refugios potenciales que fueron negativas, sin descartarse la presencia en fisuras, y registros acústicos con resultados positivos excepto en el interior del túnel. Se obtuvieron secuencias positivas relacionadas con 15 especies distintas de murciélagos, destacando por porcentaje de secuencias *Pipistrellus pipistrellus* seguida a mucha distancia por *Pipistrellus pygmaeus*, *Hypsugo savii*, el binomio *Eptesicus serotinus/Nyctalus leisleri* y finalmente por el binomio *Pipistrellus pygmaeus/Miniopterus schreibersii*. Otros grupos de especies identificados tienen una presencia muy escasa.

Asimismo, indica que el desarrollo de las obras que incluye desbroces, movimientos de tierra y maquinaria, puede provocar molestias y deterioro del hábitat de las especies. No obstante, esta afección se considera poco significativa. Tampoco, se prevé elevado el riesgo de mortalidad de la fauna por atropello.

El promotor indica que llevará a cabo una prospección previa al inicio de las obras, prestando especial atención a los quirópteros. Se evitarán los trabajos nocturnos y realizar obras ruidosas durante el periodo más crítico de las especies de interés de la zona, como son las aves rupícolas, establecido de febrero hasta finales de julio, que será concretado y coordinado con el Servicio de Biodiversidad de Aragón y el Servicio Provincial de Huesca.

La entrada al túnel de Somport y los vertederos se encuentran en una zona del ámbito del Plan de Protección de la Especie Amenazada quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), y entre dos zonas del ámbito de protección del urogallo (*Tetrao urogallus*), si bien el documento ambiental indica que no se afecta a áreas críticas de estas especies, por lo que no se prevén afecciones significativas.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) informa que la documentación ambiental debe hacer mención expresa a la incidencia del proyecto y sus actividades sobre los hábitats del quebrantahuesos y el urogallo, y áreas críticas para el urogallo. Informa que el trasiego de camiones de vertido de residuos podría suponer una afección durante las épocas más sensibles de nidificación o hibernada. Considera adecuadas las medidas propuestas por el promotor para paliar los posibles efectos sobre la fauna, especificando los siguientes aspectos: la prospección previa se ampliará al entorno en el que pueda haber incidencia por ruidos y perturbación del medio y en caso de resultados positivos, determinar las medidas necesarias para garantizar la ausencia de afecciones o unas afecciones compatibles con estas especies; se asegurará que el seguimiento de la avifauna que se realice dentro del plan de vigilancia ambiental establezca una zona de vigilancia de unos 500 m, de forma que se asegure que no se producen afecciones por ruidos y presencia de maquinaria y operarios más allá de esa distancia; para no coincidir con las épocas de reproducción o hibernada se evitará el inicio de las actuaciones en la zona del vertedero 2 entre los meses de diciembre hasta mayo, ambos inclusive, por su proximidad a ámbitos de áreas más sensibles o áreas críticas, empleando durante esas fechas el vertedero 1, pudiendo realizar el vertido en el vertedero 2 entre junio y noviembre. El promotor indica que incluirá dichas medidas en el proyecto de ejecución y sus tramitaciones derivadas.

#### Efectos sobre espacios naturales y de la Red Natura 2000:

El documento ambiental recoge una pequeña parte del vertedero Cantera de Coll de los Ladrones se localiza en la ZEC Collarada y Canal de Ip de la Red Natura 2000. Esta afección supone alrededor de 1.500 m<sup>2</sup>, menos del 15 % de la superficie del vertedero, y se trata de una zona alterada para la que será necesario solicitar autorización.

El INAGA indica que la actuación tiene lugar en el ámbito de la Red Natura 2000 de Aragón por lo que se debe incluir un apartado diferenciado de la afección directa y/o indirecta sobre el espacio protegido Red Natura 2000 correspondiente, analizando la compatibilidad del proyecto con los Planes Básicos de Gestión y Conservación de las

ZEC y ZEPAs en Aragón. Se deberán proponer las medidas correctoras, protectoras o compensatorias necesarias para minimizar la incidencia del proyecto sobre la Red Natura 2000. Asimismo, indica que la zona de vertido se corresponde con una zona degradada por actuaciones anteriores, carente de vegetación natural y sin representación de comunidades vegetales inventariadas como Hábitat de Interés Comunitario. Por ello durante la fase de obras, se deberá asegurar que en el vertedero 2 no se afecta a zonas de vegetación natural dentro de la ZEC «Collarada y Canal de Ip» adoptando las medidas preventivas incluidas en el documento ambiental, para posteriormente proceder a su restauración mediante la plantación de especies de arbolado que faciliten la recuperación del Hábitat de Interés Comunitario 9180 «Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion*». Este organismo considera que la actuación prevista como vertedero 2, con una adecuada rehabilitación, supone una mejora positiva para el espacio de la Red Natura 2000 al rehabilitar una zona degradada.

El promotor aporta el anexo «Estudio de repercusiones a Red Natura 2000» en el que se evalúan las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000. Tras el análisis realizado y una vez sean aplicadas las medidas preventivas propuestas, se estima que el impacto residual resultará compatible con el mantenimiento de las especies e HIC presentes en la ZEC «Collarada y Canal de Ip» y la ZEPA «Collarada-Ibón de Ip». Las medidas a llevar a cabo son las siguientes: jalonamiento previo del perímetro de los vertederos; riego periódico de los caminos y de los vertederos; y restauración de los vertederos tras la finalización de los trabajos conforme a la composición florística de los hábitats de interés comunitario más próximos. Aunque no se prevén afecciones sobre las especies objetivo de conservación de la ZEPA, el Plan de Recuperación del quebrantahuesos ni el Plan de Conservación del hábitat del urogallo, se han incluido las medidas preventivas indicadas por el INAGA en su informe como es la prospección faunística previa al inicio de los trabajos en el entorno de los vertederos, y adaptar la utilización de los vertederos evitando los periodos de hibernada y reproducción. El promotor indica que se asegurará de que no se afecta a zonas de vegetación natural, aplicando las medidas ya contenidas en el proyecto y restaurando el vertedero posteriormente de manera adecuada.

#### Efectos sobre el patrimonio cultural:

El documento ambiental indica que no se prevé afección alguna sobre el patrimonio cultural. El portal del túnel de Somport en la vertiente española no presenta protección patrimonial.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón informa que, en materia de patrimonio paleontológico y arqueológico, no se conocen elementos que se pudieran ver afectados por el proyecto, no siendo necesaria la adopción de medidas concretas. No obstante, si en el transcurso de los trabajos se produjera el hallazgo de restos paleontológicos o arqueológicos deberá comunicarse de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural para su correcta documentación y tratamiento y el establecimiento, en su caso de medidas correctoras (Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, artículo 69). En materia de patrimonio arquitectónico, dada la monumentalidad de la portada del túnel de Somport, así como los valores culturales y el simbolismo, considera necesario evitar cualquier impacto que la intervención pueda tener sobre su fachada de entrada en el lado español. En caso de que la afección sobre esta fuera inevitable, se deberán estudiar alternativas para garantizar su conservación.

El promotor traslada que incluirá las anteriores indicaciones en el proyecto de ejecución y sus tramitaciones. Asimismo, señala que se ha analizado la posibilidad de no afectar a la portada por su carácter monumental e histórico, a pesar de que en la actualidad no goza de protección patrimonial alguna. Por ello, se analizaron escenarios de rebaje local de la rasante ferroviaria en la zona de la portada, que permitieran la ampliación de la sección ferroviaria mediante el incremento de la altura de la sección libre ferroviaria. Sin embargo, se constató que los condicionantes de trazado de la parte

española en el exterior del túnel, definidos y aprobados en el «Estudio informativo de implantación del ancho estándar en el tramo Huesca-Canfranc» (BOE núm. 35, de 10 de febrero de 2023), no permitían la ejecución del citado rebaje local. Por ello, y dada la necesidad de ampliar la sección del túnel, se propone desmontar la portada y poner una nueva de similar apariencia y geometría, y adaptada a la nueva sección del túnel. La actual portada sería trasladada a un lugar a determinar de acuerdo con la autoridad de patrimonio correspondiente, para posible exposición pública. Esta solución será detallada convenientemente en el proyecto constructivo y se ejecutará con los debidos permisos y supervisión de la autoridad cultural correspondiente.

#### Efectos sobre el paisaje:

Conforme a los mapas de paisaje de la comarca de La Jacetania, el proyecto se localiza en la región «Alta Jacetania Oriental», dentro de la unidad de paisaje denominada «Canfranc Estación».

La Dirección General de Desarrollo Territorial del Gobierno de Aragón recomienda profundizar en el análisis paisajístico a través de la determinación de la afección a la calidad y fragilidad homogeneizada de la unidad de paisaje afectada. El promotor indica que el área de implantación del proyecto se localiza en una zona con una calidad superior, una fragilidad media y, por tanto, una aptitud paisajística muy baja para desarrollar en ella actividades que generen un impacto en el paisaje. No obstante, el proyecto consiste en el acondicionamiento del túnel de Somport existente, limitándose la mayoría de las actuaciones al interior del túnel, por lo que la afección paisajística será muy reducida.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón indica que las medidas de integración paisajística no tienen en cuenta la afección que potencialmente se producirá sobre el arbolado urbano, por la ocupación debida a las instalaciones auxiliares, ni por el relleno de la zona de vertido situada junto a la N-330. El promotor responde que los planes de restauración paisajística y vegetal, así como su seguimiento ambiental, serán acordados con el INAGA e incorporados en el proyecto de construcción.

El INAGA indica que se deberá asegurar la integración paisajística y vegetal de los vertederos una vez finalizadas las obras, ejecutando un plan de restauración tanto en las zonas superiores como en los taludes, que sea incorporado en un anexo del proyecto constructivo. Asimismo, se deberá realizar un detallado seguimiento de la erosión hídrica sobre las superficies restauradas, y en caso de generación de surcos o acarcavamientos, se rehabilitarán de nuevo las zonas afectadas. Por otra parte, durante la integración paisajística, así como en el plan de vigilancia ambiental, se tendrá especial cuidado con la invasión de especies exóticas, estableciendo las medidas oportunas de prevención y, en su caso, de control y erradicación de los ejemplares presentes, de acuerdo con el órgano competente. El promotor incorpora en el proyecto las medidas establecidas por el INAGA.

#### Efectos sobre la socioeconomía:

La Dirección General de Desarrollo Territorial del Gobierno de Aragón solicita la inclusión de una valoración del impacto final de la actuación en la socioeconomía de la zona, puesto que se mencionan efectos positivos sin describir ni cuantificar. El promotor considera que el proyecto dinamizará la actividad económica y adjunta el «Estudio de impacto socioeconómico de los tráfico» del Centro de Estudios Financieros 2016 para la reapertura de la totalidad de la línea internacional, que indica que el proyecto podría suponer una mayor integración de las actividades económicas y un esperable incremento del turismo, lo que traerá consigo un importante beneficio económico en términos de generación de riqueza y creación de empleo.

La entrada del túnel de Somport, próximo a la estación de Canfranc, se encuentra sobre suelo clasificado como Urbano Consolidado (SU-C).

El Ayuntamiento de Canfranc señala que no se ha considerado que la explanada de la Estación Internacional de Canfranc se encuentra en la actualidad totalmente urbanizada de acuerdo con el Proyecto de urbanización del ámbito SUZ-D de Canfranc, entorno de la Estación Internacional. Por lo tanto, faltaría en el documento ambiental presentado el estudio de los impactos ambientales sobre las zonas urbanizadas de la nueva situación. Por otra parte, se debe definir el nuevo acceso a la mencionada explanada desde la CN-330 y las posibles afecciones ambientales al Plan Parcial del ámbito SUZ-D de Canfranc. El promotor responde que las actuaciones para la reapertura del túnel comprenden tan solo las actuaciones que deban realizarse en el interior del túnel, además de las instalaciones auxiliares y de vertido de materiales en el exterior. Cualquier otra actuación que no tenga como objetivo la reapertura del túnel, no son objeto del estudio ni de la tramitación ambiental. La definición física del nuevo acceso a la explanada desde la CN-330 no se encuentra dentro del ámbito del estudio de las actuaciones del presente proyecto. El promotor indica que se ha modificado ligeramente la ubicación de las instalaciones auxiliares para no afectar a las edificaciones existentes, constatando que la zona prevista está fuera del ámbito del Proyecto de urbanización SUZ-D de Canfranc.

La Dirección General de Desarrollo Territorial del Gobierno de Aragón informa que, según el Sistema de Información Urbanística de Aragón, el municipio de Canfranc dispone de PGOU aprobado en 1999 y que el promotor deberá ajustarse a lo dispuesto en el instrumento de planeamiento municipal y a la normativa vigente. Asimismo, en el caso de que se den situaciones provisionales de cortes de servicios, deberán ser objeto de reposición. El promotor responde que tendrá en cuenta dichos requerimientos en el proyecto.

Tanto la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón como el INAGA informan que cualquier afección a los Montes de Utilidad Pública deberá ser notificada al Servicio Provincial de Huesca, que determinará los permisos o autorizaciones necesarias, valorándose las posibles compensaciones a la pérdida de funcionalidad y usos del monte afectado, cuestión que asume el promotor.

La Jefatura de Seguridad y Mantenimiento del Laboratorio Subterráneo de Canfranc indica posibles acciones y efectos durante las fases de construcción y explotación del proyecto, como vibraciones y campos electromagnéticos, baja calidad del aire, accesos, etc. que puede afectar a su actividad. El promotor responde que realizará propuestas que serán consensuadas, completadas y detalladas en fases posteriores del proyecto.

#### Efectos derivados de la generación de residuos:

El documento ambiental estima un volumen de excedentes de excavación y demolición de 101.714,13 m<sup>3</sup> y se prevé la reutilización de 19.619 m<sup>3</sup>, aproximadamente un 20% de los excedentes generados. Se prevé generar residuos de construcción y demolición, residuos sólidos urbanos y asimilables en las zonas de instalaciones, y residuos peligrosos que procederán fundamentalmente de las reparaciones de emergencia o labores de mantenimiento en la zona de obras. El promotor indica que se realizará la gestión de residuos conforme a la legislación vigente, con una correcta segregación de residuos en obra y su posterior retirada por gestores autorizados. Asimismo, las instalaciones de obra estarán dotadas de un saneamiento. El contratista adjudicatario de las obras elaborará y ejecutará el Plan de Gestión de Residuos de Obra.

#### Vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes:

El documento ambiental incluye un apartado en el que se analizan los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes. En cuanto a riesgos meteorológicos se analizan temperaturas extremas, viento, nieblas y tormentas, etc. La zona del proyecto presenta una susceptibilidad del riesgo por sismo moderada. El proyecto se desarrolla en el Área de Riesgo Potencial

Significativo de Inundación (ARPSI) 13.–Aragón-Aragón Subordán, que se encuentra localizada en el tramo del río Aragón que está cercano al ámbito de estudio.

El Plan Territorial de Protección Civil de Aragón considera como área de alto riesgo de inundación fluvial la zona de la estación de Canfranc. Se considera que este tramo del río Aragón muestra un riesgo medio de incumplimiento de los objetivos medioambientales.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica, que parte de la actuación proyectada linda con la lámina de inundabilidad para el periodo de retorno de 100 años (T100) y está afectada por la lámina de inundación para el periodo de retorno de 500 años.

El Instituto Aragonés del Agua informa que el ámbito de estudio no se encuentra dentro de ninguna zona vulnerable por contaminación por nitratos.

La Oficina Española de Cambio Climático indica, que antes de la puesta en marcha del proyecto se analicen los riesgos derivados del cambio climático y se establezcan las medidas de adaptación necesarias como medidas físicas, protocolos de actuación, etc. Este organismo recomienda tener en cuenta la Norma Adif General «Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático». El promotor indica que tendrá en cuenta estas consideraciones en el proyecto.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón indica que en el seguimiento ambiental durante la fase de construcción no se establece la periodicidad, lugar de inspección, umbrales de admisión ni medidas a adoptar en caso de producirse incidentes. El promotor incorpora estos aspectos en el documento ambiental.

El documento ambiental indica que según el Plan Especial de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales (PROCINFO), la zona de estudio se localiza en una zona de tipo 7 para incendios forestales, que se caracteriza por presentar una peligrosidad media-baja, y una importancia de protección baja. Sin embargo, a ambos lados y fuera de la zona urbanizada, se encuentran zonas de tipo 1 que se corresponden con zonas de alto riesgo, situadas en entornos de interfaz urbano-forestal.

La Dirección General de Desarrollo Territorial del Gobierno de Aragón indica que las infraestructuras proyectadas se ubican principalmente en zonas de tipo bajo y moderado por incendio forestal, y por ello se habrán de tener en cuenta las disposiciones contenidas en la normativa sobre prevención y lucha contra los incendios forestales. El promotor asume tales indicaciones y señala que en el plan de autoprotección se recogerán específicamente los protocolos de aviso y seguridad en caso de incendio.

La Dirección General de Interior y Emergencias del Gobierno de Aragón informa que, desde el punto de vista de protección civil no se aprecian elementos que justifiquen la oposición a este proyecto, recordando la obligatoriedad de redactar un Plan de Autoprotección según lo recogido en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la norma básica de autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia. En dicho plan deben recogerse de forma específica y particular los protocolos de aviso y seguridad a adoptar en caso de sismo o inundación que puedan afectar al túnel. El promotor indica que se va a elaborar un plan de autoprotección preliminar, que deberá completarse y detallarse en fases más avanzadas del proyecto.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.<sup>a</sup> del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el



contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El «Estudio para la reapertura del Túnel Ferroviario de Somport» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), 3.º Incremento significativo de la generación de residuos.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

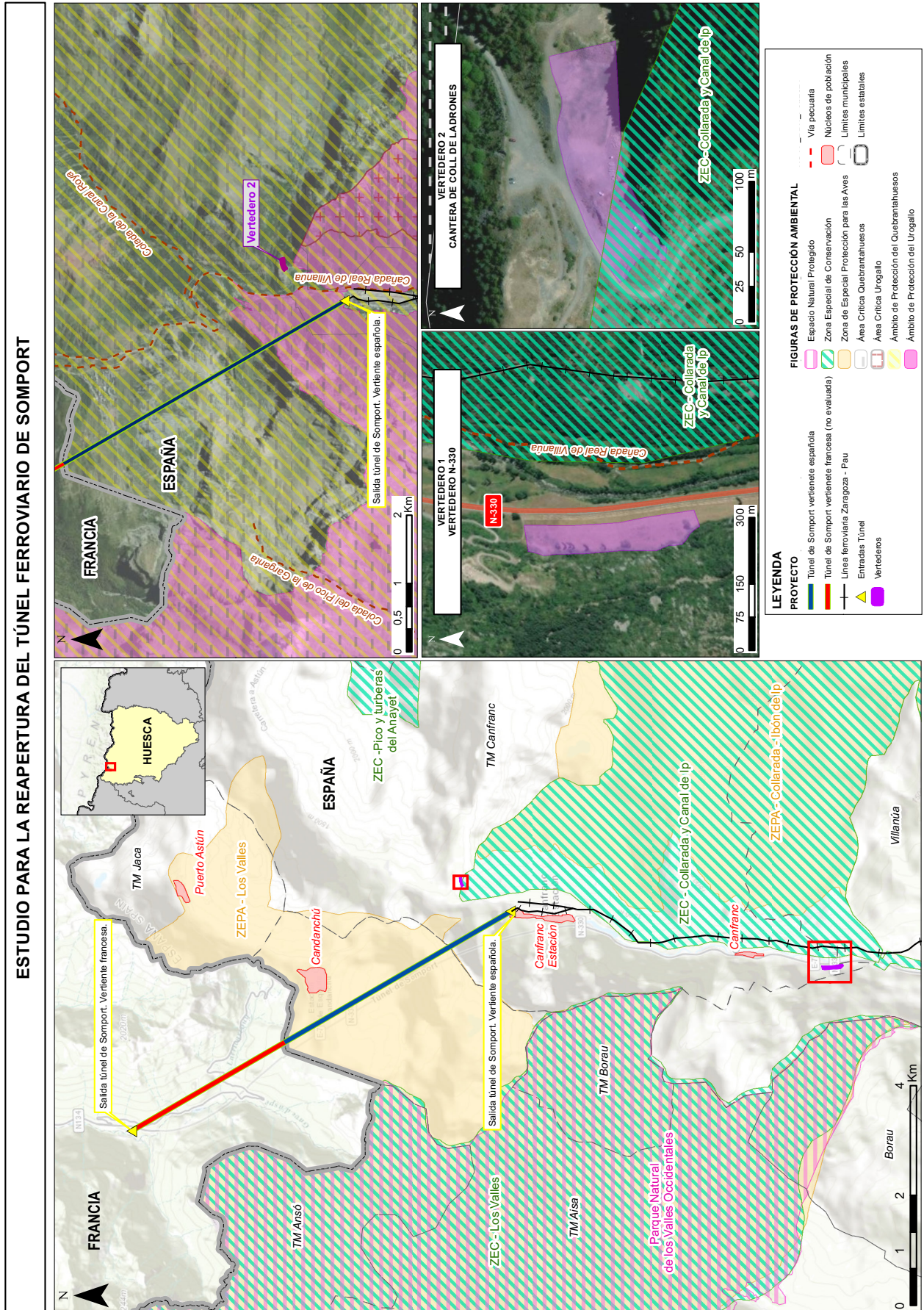
Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del «Estudio para la reapertura del Túnel Ferroviario de Somport», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

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

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 7 de junio de 2024.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.



cve: BOE-A-2024-12360  
Verificable en <https://www.boe.es>