

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 3328** *Resolución de 27 de febrero de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Línea aérea de contacto y sistemas asociados de línea ferroviaria convencional Aljucén-Cáceres, tramo: Peñas Blancas-Aljucén, desde el p.k. 0+760 al p.k. 17+394 (Badajoz)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de febrero de 2019, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Línea aérea de contacto y sistemas asociados de línea ferroviaria convencional Aljucén-Cáceres, tramo: Peñas Blancas-Aljucén, desde el p.k. 0+760 al p.k. 17+394 (Badajoz)».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El presente proyecto consiste en la electrificación a 25 kV y corriente alterna de la vía única existente de la actual línea convencional L510 Cáceres-Mérida, en un tramo de aproximadamente 16,63 km, entre Aljucén (p.k. 0+760), justo después del cruce del embalse de Montijo, hasta la Bifurcación de Peñas Blancas (p.k. 17+394), donde conecta con la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Extremadura, con objeto de dar continuidad a la electrificación del tramo en construcción de la LAV Madrid-Extremadura y permitir el acceso ferroviario electrificado a Mérida.

El proyecto incluye únicamente la línea aérea de contacto a 25 kV y no contempla ningún otro tipo de instalación ni la ejecución de nuevas subestaciones eléctricas o de tracción, acometidas eléctricas, centros de autotransformación ni el cerramiento de la línea ferroviaria.

Las actuaciones proyectadas se localizan dentro del término municipal de Mérida (Badajoz).

El promotor y órgano sustantivo es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) del Ministerio de Fomento.

Con fecha 15 de marzo de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita al promotor la subsanación de la documentación ambiental. Con fecha 3 de abril se recibe dicha documentación y al comprobar que es incompleta, se vuelve a solicitar una subsanación de la misma el 3 de mayo, recibándose finalmente la documentación completa el 20 de mayo de 2019.

Con fecha 11 de junio de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Secretaría General de Agricultura y Alimentación. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	No
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	No

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
Confederación Hidrográfica del Guadiana. MITECO.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Badajoz.	Sí ⁽¹⁾
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí ⁽²⁾
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Si
Secretaría General de Desarrollo Rural y Territorio de la Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí
Consejería de Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Planificación, Formación y Calidad Sanitaria y Sociosanitaria. Consejería de Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura e Igualdad. Junta de Extremadura.	Sí
Consortio Ciudad Monumental de Mérida.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Sí
Ayuntamiento de Mérida (Badajoz).	No
Ayuntamiento de Esparragalejo (Badajoz).	No
WWF/ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Extremadura.	No
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX).	No

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.

(1) Responde el área de Agricultura de la Delegación del Gobierno en Extremadura.

(2) Responde la Dirección General de Sostenibilidad de la Consejería para la Transición Ecológica y la Sostenibilidad de la Junta de Extremadura.

El contenido ambiental más relevante de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Guadiana, a través de los informes del Área de Calidad Ambiental y de la Comisaría de Aguas, señala que no se generarán afecciones hidromorfológicas sobre el río Aljucén y el arroyo de Valdecanto, ya que se producirá la intercepción aérea de la línea sin ocupación del Dominio Público Hidráulico (DPH). Del mismo modo, tampoco se verá afectada la vegetación de ribera asociada a estos cauces, ni se ejecutarán vados sobre éstos ni se interceptarán sus cauces o riberas, ya que las actuaciones se realizarán sobre la plataforma ferroviaria existente, y dada la localización prevista de las instalaciones auxiliares en zonas carentes de vegetación relevante. Los únicos impactos generados vendrían derivados del tránsito de vehículos y la eliminación y poda de ejemplares colindantes a la plataforma ferroviaria, en concreto, de una única encina.

En relación con las masas de agua subterráneas, no se generará ningún tipo de afección en su potencial ni calidad por no interceptarse ninguna de ellas. La Confederación indica que parte de la línea proyectada estaría incluida en el terreno cubierto por las aguas durante las avenidas extraordinarias, de periodo de retorno T100 y T500, del río Aljucén. Por otro lado, las actuaciones proyectadas no conllevan ni consumo de agua ni vertidos al DPH. Señala asimismo que el promotor analiza con alto grado de detalle las afecciones que las actuaciones proyectadas pudieran provocar sobre los diferentes factores ambientales, así como considera suficientes las medidas generales y específicas propuestas en el documento ambiental, especialmente las destinadas a la reducción del riesgo de electrocución y colisión de la fauna con el tendido eléctrico, ya que es el factor ambiental más afectado con este tipo de instalación.

Por último, informa que cualquier actuación dentro del DPH requerirá autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del DPH (Real Decreto 849/1986, de 11 de abril). En este sentido, manifiesta que no tiene constancia que el promotor haya solicitado la pertinente autorización para el cruce de cauces del DPH. Los cruces de la línea eléctrica sobre el DPH se tramitarán de acuerdo al Reglamento del DPH.

La Oficina Española de Cambio Climático considera que la ejecución del proyecto no tiene ningún impacto en los parámetros básicos asociados al cambio climático. Por otro lado, señala que se han identificado, descrito, analizado y cuantificado los efectos previstos de emisiones, desechos y generación de residuos y utilización de recursos naturales, y propone, en caso de considerarse necesaria, la señalización adicional de cables mediante dispositivos especiales (salvapájaros).

El Área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Extremadura informa que, de acuerdo a sus competencias, el proyecto no puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas por el promotor.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, de acuerdo con el informe técnico del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, considera que el proyecto no causará impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.

Las actuaciones proyectadas se encuentran incluidas dentro o cercanas a los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: ZEC ES4310017 «Río Aljucén Bajo», ZEC ES4310048 «Corredor de Lácara», ZEPA ES0000328 «Embalse de Montijo» y ZEPA ES0000395 «Charca La Vega del Machal». Según la zonificación establecida en el Plan de Gestión (Anexo V del Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Ecológica Europea 2000 en Extremadura), las actividades previstas se encuentran en: Zona de Interés (ZI) y Zona de Uso General (ZUG); Zona de Interés Prioritario (ZIP I) «Desembocadura del Río Aljucén», declarada por el elemento clave comunidad de aves acuáticas (colonia mixta de ardeidas, espátulas y cormoranes), empleada como dormidero invernal; y Zona de Alto Interés (ZAI) «Charca La Vega del Machal», declarada por el elemento clave cigüeña negra.

Expone los principales valores ambientales del entorno y propone una serie de medidas para minimizar el impacto ambiental producido por el proyecto, las cuales han sido asumidas, de manera general, por el promotor y se recogen en el apartado C. Características del potencial impacto de la presente resolución.

La Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Junta de Extremadura informa que no existe afección a los instrumentos de ordenación territorial vigentes por parte de las actuaciones previstas. Por otro lado, desde el punto de vista de la ordenación del territorio, no prevé más impactos ambientales significativos a los ya previstos en el documento ambiental, ni tiene inconveniente alguno sobre las medidas correctoras propuestas en el mismo.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura señala que en las proximidades de la zona de actuación se localizan abundantes yacimientos arqueológicos de diversas cronologías y numerosos elementos de interés etnográfico, que indican una ocupación intensa de la zona durante diferentes

períodos históricos. Asimismo, establece que se hará un control arqueológico extensivo a todas las obras de construcción, desbroces iniciales, instalaciones auxiliares, líneas eléctricas asociadas, destocoado, replantes, zonas de acopios, caminos de tránsito y todas aquellas otras actuaciones que derivadas de la obra, generen movimientos de tierra en cotas bajo rasante.

Dicho organismo informa favorablemente el proyecto condicionado al estricto cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contempladas por el promotor, así como las propuestas por dicha Dirección General, las cuales han sido asumidas, de manera general, por el promotor y se recogen en el apartado C. Características del potencial impacto de la presente resolución.

El Consorcio Ciudad Monumental de Mérida señala que en el entorno de las obras de la LAV Madrid-Extremadura se localizan los siguientes yacimientos afectados de forma directa, YAC3 «Cortijo de las Yeguas de Juan III», YAC5 «Colada del Canchal» y YAC8 «Cortijo Sequero I», no obstante, emite informe favorable condicionado a la ejecución de una serie de intervenciones arqueológicas antes del inicio de las obras, las cuales han sido asumidas, de manera general, por el promotor y se recogen en el apartado C. Características del potencial impacto de la presente resolución.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Extremadura indica que no es el órgano competente en materia de evaluación ambiental y, por tanto, no puede informar sobre si el proyecto puede causar impactos ambientales.

El Instituto Geológico y Minero de España (IGME) considera que, dadas las características del proyecto y que los Lugares de Interés Geológico más cercanos se ubican a más de 3 km de distancia de las zonas de trabajo, las afecciones de las actuaciones previstas al subsuelo van a ser poco significativas, no previéndose, por tanto, impactos ambientales significativos.

Como consecuencia de las respuestas a las consultas practicadas y del análisis realizado, con fecha 19 de noviembre de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita al promotor concretar si incorpora al proyecto las distintas consideraciones y medidas complementarias adicionales propuestas por los organismos consultados, así como aportar determinada información complementaria del proyecto.

Con fecha 3 de diciembre de 2019 se recibe en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental respuesta del promotor donde aporta la información complementaria solicitada y se compromete a incluir en el proyecto las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras adicionales propuestas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

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.–Para la electrificación a 25 kV y en corriente alterna de la vía única existente de la actual línea convencional L510 Cáceres-Mérida, entre Aljucén (p.k. 0+760) y la Bifurcación de Peñas Blancas (p.k. 17+394), se proyecta la instalación de un sistema de línea aérea de contacto con las siguientes características principales:

– Catenaria tipo C-350 simple poligonal atirantada en todos los perfiles, vertical, con péndola en Y, sin flecha en el hilo de contacto y formada por un sustentador, un hilo de contacto y péndolas equipotenciales, compensada mecánicamente y apta para circular a 350 km/h. El proyecto contempla, de manera general, un poste cada 45 m en trayecto (pudiendo variar su posición entre 30 y 60 m), estimando un total del orden de 380 apoyos. Al tratarse de vía única, la catenaria se instalará en un único lado, que vendrá determinado por los futuros cruces con la LAV Madrid-Extremadura.

– Conductores compuestos por sustentador (cable de cobre de 95 mm²), hilo de contacto (Cu Mg 0,5 BC-150 mm²), péndolas de Bronce II de 16 mm² y péndola en Y (falso sustentador) de Bronce II de 35 mm².

– Seccionador Feeder -25 kV (cable Aluminio-Acero LA 280) y cable de retorno (Aluminio-Acero LA 110 mm²).

– Postes y ménsulas de acero galvanizado y aleación de aluminio, cimentados en hormigón armado de tipo cilíndrico, dinteles y resto de elementos y componentes del sistema, a ejecutar dentro de la plataforma ferroviaria actual.

El plazo de ejecución del proyecto se estima en aproximadamente 2 meses.

La alimentación eléctrica se realizará a partir de la subestación eléctrica de Carmonita, ubicada en el p.k. 123+397 de la LAV Madrid-Extremadura, no siendo objeto del presente proyecto.

Las cantidades estimadas en la utilización de recursos naturales son las siguientes:

Agua.	150 m ³
Hormigón.	1.002 m ³
Madera.	13 m ³
Acero.	142 t

Durante la ejecución de los trabajos el promotor estima la generación de aproximadamente 2.056 m³ de residuos de construcción y demolición (principalmente tierras de excavación y hormigón procedentes de las cimentaciones de los postes), de carácter inerte. Estos residuos, tras los procesos de recogida selectiva y clasificación en obra, son susceptibles de ser reutilizados o destinados a zonas de préstamos y vertederos utilizados por la plataforma de la LAV, al acondicionamiento de caminos de servicio de la infraestructura, a su valorización para la restauración de zonas extractivas o instalaciones industriales ya existentes con autorización competente del organismo autonómico y/o a la entrega a gestor autorizado de residuos, de acuerdo con lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Los residuos peligrosos generados serán gestionados por gestores autorizados, de acuerdo a la normativa aplicable.

Los áridos para las cimentaciones y el hormigonado procederán de instalaciones autorizadas y debidamente legalizadas.

B. Ubicación del proyecto.–Las actuaciones proyectadas se localizan en el término municipal de Mérida (Badajoz), dentro de la Comarca Tierra de Mérida-Vegas Bajas, en el tramo ferroviario existente desde del entorno de la estación de Aljucén, justo después de cruzar el embalse de Montijo, hasta la Bifurcación de Peñas Blancas, al norte del apeadero de Carrascalejo. Dichas actuaciones se desarrollan sobre la plataforma ferroviaria existente, dentro de los actuales límites del Dominio Público Ferroviario.

Desde el punto de vista geomorfológico, el ámbito de actuación se encuentra situado en la denominada Zona Centro-Ibérica, Dominio Esquisto-Grauváquico y Cuenca del Guadiana, sin que se localice ningún Lugar de Interés Geológico en el entorno próximo de las actuaciones proyectadas.

Desde el punto de vista hidrológico, la zona de actuación se ubica en la cuenca hidrográfica del Guadiana, destacando la presencia del río Aljucén y los arroyos de Valdecanto, de Los Galgos y del Coto Calderón, entre otros. El trazado donde se proyectan las actuaciones previstas se localiza sobre la Masa de Agua Superficial (MASp) «Río Aljucén». El tramo afectado no se ubica dentro de ninguna masa de agua subterránea.

Respecto a los espacios incluidos en la Red Natura 2000, el trazado ferroviario existente limita con la ZEPA ES0000328 «Embalse de Montijo», al inicio del tramo afectado por el proyecto, discurre paralelo a la ZEC ES4310017 «Río Aljucén Bajo», y cruza, al final del mismo, la ZEC ES4310048 «Corredor del Lácara», a través del viaducto existente. Por

otra parte, la ZEPA ES0000395 «Charca la Vega del Machal» se localiza a aproximadamente 350 m de la plataforma ferroviaria existente.

Las actuaciones proyectadas no se ubican dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (RENPEX). La plataforma ferroviaria existente limita con el Área Importante para las Aves (IBA) 289 «Lácara-Morante», en su mayor parte del recorrido, y se sitúa dentro de las IBAs 288 «Mérida-Embalse de Montijo» y 291 «Sierra de San Pedro», al principio y final del tramo afectado.

Respecto a la vegetación del área de estudio destaca, principalmente, la presencia de dehesas de encinas, con algunos ejemplares de alcornoques y quejigos, y, en menor medida, masas de frondosas asociadas al río Aljucén (fresnos y sauces), zonas de pastizal, y zonas cultivos en pequeñas manchas dispersas y en el entorno del embalse de Montijo.

En el entorno del ámbito de estudio se pueden localizar diferentes especies de flora protegida según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo, y modificaciones posteriores): *Narcissus fernandesii*, *Orchis italica*, *Orchis papilionacea* y *Ophrys dyris* (de interés especial), *Erodium mouretii* (vulnerable) y *Serapias perez-chiscanoi* (en peligro de extinción). También pueden localizarse otras especies no amenazadas como *Orchis champagneuxii*, *Orchis conica*, *Ophrys tenthredinifera* y *Serapias lingua*.

En el ámbito de actuación se localizan teselas de los siguientes hábitats de interés comunitario: 6310 «Dehesas *perennifolias* de *Quercus spp.*», 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*», 3170* «Estanques temporales mediterráneos», 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos», 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*», 91B0 «Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*» y 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*».

Respecto a la fauna, dentro del ámbito de actuación destacan las siguientes especies protegidas incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura como el avetoro, cangrejo de río europeo, jarabugo, garcilla cangrejera, milano real, cigüeña negra y sisón común (en peligro de extinción); búho chico, alcaraván, garceta grande, vencejo real, espátula común, morito común, pechiazul, águila pescadora, nóctulo pequeño, sapillo pintojo ibérico y sapillo moteado ibérico (vulnerable); y buitres negro, águila perdicera, garza imperial, aguilucho lagunero, aguilucho pálido, aguilucho cenizo, cernícalo primilla, calamón, avetorillo común, martinete, avión zapador, pagaza piconegra, murciélago ratonero grande y tritón ibérico (sensible a la alteración de su hábitat); y garceta común, garza real, águila culebrera, ratonero común, milano negro, águila calzada y grulla común (de interés especial).

Destaca la cigüeña negra, con presencia en el entorno del proyecto, nidificante y con concentración postnupcial en la Rivera del Lácara, río Aljucén y Charca La Vega del Machal; la garcilla cangrejera; y la grulla común, que durante el invierno pueden verse alimentándose en las dehesas del entorno y sobrevolando la zona del proyecto, al situarse entre los sectores de invernada Badajoz Norte (núcleo Embalse de Canchales) y Zona Centro (núcleo Cornalvo). Asimismo, los encinares de las dehesas próximas constituyen refugio y cobijo de rapaces como el águila culebrera, ratonero común y milano negro, mientras que el entorno del proyecto es área de campeo, aunque no de nidificación, del águila calzada y águila perdicera. Otras especies acuáticas presentes en el entorno del embalse de Montijo son ánades, cormoranes, gaviotas y gallinetas, entre otras.

El ámbito de actuación se incluiría dentro de las zonas de protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución de las líneas eléctricas aéreas de alta tensión, según la Resolución de 14 de julio de 2014, de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, que desarrolla lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

En relación con el paisaje, la vía férrea existente discurre por las unidades de paisaje 21.17 «Penillanura adhesionada de la cuenca del Aljucén y Lácara» y 28.08 «Campiñas del entorno del embalse de los Canchales».

En el ámbito de estudio se localizan, asimismo, varios yacimientos arqueológicos y elementos pertenecientes al patrimonio cultural de Extremadura, así como diversas vías pecuarias, entre las que destacan el Cordel del Cerro del Gato, Cordel de la Vallucosa y Cordel de la Calzada Romana.

C. Características del potencial impacto.—El proyecto de construcción incluirá las consideraciones y medidas preventivas y correctoras que se detallan en el documento ambiental.

El promotor contempla la aplicación de las medidas y prescripciones recomendadas, especialmente en relación con la protección de la avifauna, incluidas en las distintas resoluciones publicadas en el BOE de la LAV Madrid-Extremadura, correspondientes a los tramos «Mérida-Badajoz» (Resolución de 10 de abril de 2006), «Acceso a Mérida» (Resolución de 15 de diciembre de 2011), «Conexión en Plasencia y Mérida» (Resolución 18 de julio de 2014).

Por otra parte, se solicitarán todos los permisos y autorizaciones pertinentes en cumplimiento de la legislación vigente en materia de aguas, vías pecuarias, patrimonio cultural, montes, etc.

Calidad atmosférica y ruido. La afección sobre la calidad atmosférica durante la fase de obras, se produce principalmente por la emisión de las partículas contaminantes que generan los motores de combustión de la maquinaria y vehículos de obra, y por el incremento de partículas en suspensión debido al movimiento de tierras. El promotor considera que dichas emisiones atmosféricas no son significativas ni tienen incidencia en los efectos del cambio climático.

El promotor, con objeto de reducir la afección sobre la calidad del aire en la fase de obras, propone, entre otras medidas, el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, así como el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra, de tal forma que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas y ruido. Durante la fase de explotación, en relación con las labores de mantenimiento, el promotor plantea reducir los límites de velocidad e incentivar la adquisición de vehículos menos contaminantes.

Durante la fase de obras, se generará también un incremento de los niveles sonoros y vibraciones debido a los trabajos de construcción, y al aumento del tránsito de vehículos y maquinaria. Las principales fuentes de ruido se localizarán en la zona de montaje de los postes de la catenaria, situados de manera general cada 45 m, así como en las inmediaciones de las zonas de instalaciones auxiliares.

El tramo de la plataforma ferroviaria afectada no se ubica cerca de núcleos de población, discurriendo fundamentalmente por terrenos adhesionados y con cultivos, sin construcciones relevantes y sin detectarse edificaciones sensibles en el entorno de 45 m a las actuaciones previstas, por lo que el promotor no prevé afección acústica a la población. En este sentido, el promotor considera que las molestias ocasionadas por la ejecución de las obras están muy localizadas en las cimentaciones y hormigonado de los postes de la catenaria y son de carácter puntual y temporal, desplazándose de manera secuencial conforme avanzan los trabajos de electrificación de la línea.

Para minimizar la contaminación acústica, el promotor contempla durante la fase de construcción la utilización de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico; la revisión y control periódico de los silenciadores de los motores; la utilización de revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes; el cumplimiento de la normativa vigente en relación con la potencia acústica de la maquinaria; la limitación de los trabajos en horario nocturno, del número de máquinas que trabajen simultáneamente y de la velocidad de los vehículos de obra; el establecimiento de rutas de tráfico previo al inicio de las obras, que eviten zonas sensibles; el establecimiento de limitaciones horarias; etc. Durante la fase de explotación, la sustitución de trenes diésel por eléctricos reducirá las emisiones acústicas tal como indica el promotor, y en todo caso, deberá cumplirse la legislación vigente en cuanto a contaminación acústica.

Geología, geomorfología y edafología. Dadas las actuaciones proyectadas, el promotor no prevé ninguna afección sobre la geología ni la geomorfología, ya que no se

llevarán a cabo operaciones profundas de excavación ni otras labores auxiliares en profundidad, excavando únicamente en el interior de la plataforma ferroviaria actual las cimentaciones para los postes de la catenaria. Cada cimentación tendrá una superficie aproximada de entre 0,8 y 1,2 m² y una profundidad de entre 2 y 4 m, afectando a la banqueta de balasto, subbalasto y capa de forma, y generando un volumen total de excavaciones del orden de entre 608 y 1.824 m³. En este sentido, ninguna de las actuaciones previstas conlleva modificaciones sustanciales del relieve ni la generación de zonas de desmontes o terraplenes de gran envergadura, así como tampoco se prevé la apertura de nuevas zonas de préstamos o vertederos para la ejecución de la actividad proyectada.

El proyecto no contempla la apertura de caminos de acceso de nueva construcción ni explanaciones para el acondicionamiento de zonas de instalaciones auxiliares, teniendo previsto el acceso a los apoyos por la propia vía a través de las instalaciones ferroviarias existentes y, en caso de necesidad, por la red viaria de caminos rurales existentes, excluyéndose las vías pecuarias presentes en el entorno.

De acuerdo con el promotor, como zonas de acopio de materiales e instalaciones auxiliares se utilizarán los márgenes de la propia plataforma existente, la estación de Aljucén (Zona de Instalaciones Auxiliares (ZIA)-1 de 920 m²), el apeadero de Carrascalejo (ZIA-2 de 810 m² en el entorno del p.k. 15+460) y la plataforma de explanación de la LAV Madrid-Extremadura (ZIA 3 de 2.352 m² en el entorno del p.k. 16+800). Las bobinas de cableados se acopiarán en almacenes aledaños o dentro de las propias estaciones por motivos de seguridad.

El proyecto incorporará un estudio de gestión de residuos en cumplimiento de la legislación vigente, así como se habilitarán las correspondientes áreas de almacenamiento de los residuos en función de su tipología, clasificación y compatibilidad. Al finalizar las obras se pondrá especial atención en la retirada de cualquier material no biodegradable o contaminante que se produzca a la hora de realizar los trabajos (embalajes, plásticos, metales, etc.). Los residuos generados se almacenarán de forma separada y se gestionarán por gestor autorizado.

Respecto a la edafología, el proyecto supone la ocupación permanente de una superficie aproximada de 0,8-1,2 m² por poste, principalmente por su cimentación y demás infraestructuras de la catenaria, dentro de la plataforma ferroviaria actual, sin afectar a terrenos colindantes fuera del dominio público ferroviario. Por otro lado, la circulación de maquinaria y vehículos de obra en el interior de la plataforma puede suponer la compactación del suelo ya alterado, mientras que existe el riesgo potencial de contaminación del mismo por derrames o vertidos accidentales de aceites y combustibles procedentes de los mismos.

Hidrología superficial y subterránea. El tramo de línea férrea afectado, cruza los arroyos de Los Galgos, de Valdecanto, y otros dos arroyos innominados, asimismo la mayor parte de la línea discurre paralela al río Aljucén.

El promotor señala que durante la fase de construcción no se afectará a los cauces superficiales, pues las excavaciones y cimentaciones de la futura catenaria se ejecutan sobre la plataforma ferroviaria en servicio, que cuenta ya con las diferentes estructuras y obras de drenaje que salvan los cauces existentes, sin ocupación del dominio público hidráulico de los mismos. Las únicas afecciones puntuales sobre la hidrología superficial, considerando su baja probabilidad y escasa envergadura, se derivarían de las malas prácticas durante la ejecución de los trabajos, por la posible pérdida de calidad de las aguas, debido principalmente al posible aumento de sólidos en suspensión procedentes de las excavaciones, y a los vertidos accidentales de aceites y combustibles como consecuencias de las obras.

El documento ambiental analiza el posible riesgo de inundación asociado al río Aljucén, que discurre prácticamente paralelo al trazado ferroviario sobre el que se actúa, concluyendo que, para los periodos de retorno de 50, 100 y 500 años se sobrepasa la plataforma ferroviaria en 2, 3 y 4 zonas concretas, respectivamente, con una escasa incidencia.

El documento ambiental no prevé ninguna afección hidromorfológica de las masas de aguas presentes en el ámbito del proyecto, ya que las actuaciones previstas se realizarán sobre la plataforma ferroviaria existente, por lo que no se generarán obstáculos ni se vadearán los cauces existentes, evitando, de esta forma, afectar a los lechos de los mismos y a su vegetación de ribera. En este sentido, el promotor señala que las actuaciones proyectadas no suponen ninguna alteración del índice de calidad del bosque de ribera (QBR) actual de los cauces existentes.

Tal como indica el documento ambiental en relación con la hidrogeología, la zona de estudio no se localiza sobre masas de aguas subterráneas y se asienta en un área de baja permeabilidad. Las excavaciones previstas, dentro de la plataforma ferroviaria existente, tendrán una profundidad media de 2-4 m, por lo que no se espera que se pueda afectar a las aguas subterráneas ni niveles freáticos. Las superficies a impermeabilizar por las cimentaciones previstas, así como las instalaciones auxiliares que se ubicarán sobre superficies ya impermeabilizadas, no representan ningún riesgo para la capacidad de recarga de los acuíferos. La Confederación Hidrográfica del Guadiana señala que no se generará ningún tipo de afección en su potencial, ni calidad por no interceptarse masas de agua subterráneas.

En caso de que fuera necesario la apertura de zonas de ocupación o accesos temporales a la obra, éstos se localizarán en el margen derecho de la vía, en la zona de dehesa, para evitar la afección a la vegetación de ribera del río Aljucén.

Espacios protegidos. Flora y fauna. El promotor no prevé afección sobre la vegetación, ya que las actuaciones se restringen a la plataforma ferroviaria existente, situándose los postes a 3,34 m del eje de la vía ferroviaria, donde con carácter general, no existen ejemplares arbóreos ni arbustivos. Se respetarán tal como indica la Dirección General de Sostenibilidad de Extremadura, en la medida de lo posible los pies de las especies arbóreas, teniendo especial cuidado con quercíneas y especies de ribera, tales como fresnos, adelfas, majuelos, sauces, etc. Asimismo, no se emplearán herbicidas en las labores de limpieza de la vegetación, por el alto riesgo de contaminación de las aguas públicas y el daño a la fauna silvestre existente.

El promotor contempla únicamente la tala de una encina y la poda de aquellos ejemplares de encina de pequeño y medio tamaño adosados a los taludes de la plataforma que pudieran interferir con la catenaria, en caso de ser necesaria alguna actuación sobre el arbolado, se seguirán las norma establecidas en el Decreto 13/2013, de 26 de febrero, por el que se regula el procedimiento administrativo para la realización de determinados aprovechamientos forestales y otras actividades en la Comunidad Autónoma de Extremadura y su modificación (Decreto 111/2015, de 19 de mayo). En caso de poda, se procederá a la protección del corte con antisépticos.

En el documento ambiental el promotor contempla que se ocuparán los terrenos estrictamente necesarios y no se efectuarán talas de árboles fuera del dominio ferroviario.

Como medidas de protección de la edafología, hidrología y vegetación, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra, zonas de acopio existentes, etc., dotadas de sistemas de retención de lixiviados y separadores de grasas, las cuales serán retiradas una vez finalizados los trabajos; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento temporal y estricto de todas las zonas ocupadas por el proyecto, prestando especial atención a las zonas más sensibles o con mayor valor ambiental; el mantenimiento de vehículos y maquinaria se realizará en talleres acreditados o lugares adecuados para tal fin; se evitarán los vertidos al terreno o a cauces próximos; se instalarán barreras de retención de sedimentos; se realizará un control riguroso del manejo de hormigoneras, con establecimiento de puntos de limpieza de canaletas; en caso de vertido accidental se procederá a la retirada inmediata del suelo contaminado para su adecuada gestión por gestor autorizado; se realizarán labores de descompactación del suelo afectado por las obras; se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos; se controlará la calidad de las aguas en dos estaciones de muestreo aguas arriba y abajo de las actuaciones previstas; se procederá a la limpieza y retirada de restos procedentes de las obras y a la restauración ecológico-paisajística de las zonas afectadas

por las actuaciones proyectadas; y el proyecto contará con un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, de acuerdo a la normativa vigente.

Respecto a la avifauna existente, el promotor ha realizado una prospección de campo en el mes de diciembre de 2018, por parte de dos técnicos especializados, mediante 4 estaciones de observación y 2 transectos al inicio y final del trazado afectado, que complementan la información bibliográfica existente. Antes del comienzo de las obras, se realizará una prospección faunística para garantizar la ausencia de especies protegidas de fauna, que será realizada en coordinación con el organismo competente de la Comunidad autónoma. En caso de detectarse algún nido de rapaces forestales o alguna especie de fauna o flora silvestre incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, se reducirán las posibles molestias por operarios en un área de 200 m, y de forma inmediata, se pondrá en conocimiento de los Agentes del Medio Natural y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, con el fin de tomar las medidas necesarias que minimicen los efectos negativos que pudiera tener la actividad sobre los ejemplares de fauna o flora protegida afectados.

Durante la fase de construcción no se prevé la pérdida, fragmentación ni alteración de hábitats para la fauna, así como tampoco, la destrucción de nidos o madrigueras, dada la escasa ocupación por parte de las actuaciones proyectadas dentro de la propia plataforma ferroviaria. Las principales afecciones puntuales en esta fase sobre la fauna se derivarán de las molestias por ruido y mayor presencia de personal y maquinaria de obra, que pueden alterar su comportamiento.

Durante la fase de explotación el principal impacto considerado es el riesgo de colisión y/o electrocución de la avifauna con la catenaria y elementos asociados, teniendo en cuenta que en el área de actuación destaca la presencia de aves esteparias, acuáticas y rapaces, entre otras especies, y que el trazado discurre entre zonas abiertas de bosques de dehesas y el río Aljucén, en un terreno relativamente llano donde pueden establecerse flujos preferentes de fauna.

Según el promotor, diversos estudios ponen de manifiesto que la mortalidad por colisión con las catenarias no es muy significativa y es menor que la existente en líneas eléctricas convencionales, al formar parte de una estructura compleja como es la propia plataforma ferroviaria y equipamientos asociados, que presentan una mayor visibilidad respecto a las líneas eléctricas.

Para aumentar la visibilidad de la catenaria y reducir el riesgo de colisión de la avifauna se dispondrán, en la medida de lo posible, todos los cables a la misma altura. El promotor propone la señalización adicional de los cables, cada 20 o 25 m en todo el tramo de línea férrea a electrificar, mediante espirales salvapájaros de PVC de color naranja hechas a medida para el diámetro del cable.

El promotor señala que el riesgo de electrocución es muy poco probable en postes con un solo sustentador, que es el utilizado en el presente proyecto, debido a la disposición de los aisladores con respecto a la catenaria. El mayor riesgo de electrocución se produciría en las zonas de poste-cable en tensión feeder, poste-ménsula cota superior y poste-ménsula cota inferior. Los aisladores colocados entre dichos elementos tienen longitudes superiores a 0,5 m, lo que minimiza considerablemente el riesgo de electrocución de aves de pequeña y mediana envergadura.

El promotor contempla la instalación de elementos antiposada y antinidificación adaptados al sistema de electrificación de ferrocarriles, empleándose en caso necesario de tipo tejadillo. En los postes, cuya superficie de posada se reduce a anchos medios de 14 cm, se instalarán dispositivos de tipo «paraguas» con las puntas protegidas, con objeto de evitar que se pinche o se pose el ave y, además, se colocará por encima de ellos un posadero para aves que abarque toda la cruceta, aumentando la distancia entre las zonas en tensión y sin ella.

Por otra parte, existe riesgo de mortalidad de aves por atrapamiento en los postes de catenaria que tienen una estructura completamente cerrada, salvo por su parte superior, pudiendo afectar a especies amenazadas y, en mayor medida, a especies comunes. Según el promotor, el sistema de catenaria propuesto presenta los postes en estructura de

celosía, por lo que se anularía la posible afección citada. No obstante, ésta podría producirse en el caso poco probable de que hubiera postes de servicio pesados que correspondiesen a los puntos de rotura de sección del cable de contacto cada 700-900 m (dos postes de tensión al lado de la vía) o en ubicaciones específicas, como instalaciones de mantenimiento. En caso de ser finalmente necesario algún poste de este tipo, el promotor contempla la instalación de una tapa o cualquier dispositivo que impida el acceso de la avifauna al interior.

Respecto al posible incremento del riesgo atropello de avifauna por el propio material rodante, el promotor lo considera poco significativo teniendo en cuenta que la línea actual ya se encuentra en explotación, y que el tránsito de trenes no va a ser en ningún caso mucho mayor que el actual.

Para evitar las colisiones debidas al tráfico ferroviario, se valorará en coordinación con el órgano competente de la Junta de Extremadura, la posibilidad de realizar una plantación lineal de fresnos, en el tramo en el que la línea ferroviaria discurre entre la ZEC «Río Aljucén Bajo» y la ZEPA «Embalse de Montijo», entre los pp.kk. 0+760 y 1+400, y en aquellos tramos en los que la línea ferroviaria está a menos de 100 m de la vegetación de ribera de la ZEC «Río Aljucén Bajo», entre los pp.kk. 9+600 y 9+800 y 11+000 y 12+100. Esta medida se aplicará igualmente, a juicio de dicho organismo, en aquellos tramos con zonas de nidificación de rapaces próximas a la infraestructura.

En aquellas zonas donde el arbolado se localiza paralelo a la vía ferroviaria a menos de 20 m de distancia, se procederá a realizar un alzado de fuste, consistente en una poda de refaldado para todas aquellas ramas de los árboles que crezcan por debajo de la catenaria. De esta manera a los quirópteros que se desplazan por la interfaz de la zona de arbolado, se les dirige a ocupar posiciones más elevadas, disminuyendo el riesgo de colisión y/o electrocución con la catenaria.

Tal y como indica la Dirección General de Sostenibilidad de la Consejería para la Transición Ecológica y Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, y como medida de protección de la fauna silvestre presente en el catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, se recomienda que la actividad se lleve a cabo fuera del periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de julio.

El promotor contempla un periodo de parada biológica a lo largo de todo el trazado durante el periodo de reproducción de las especies sensibles evitando realizar actividades ruidosas o molestas (excavaciones, cimentaciones, izado de postes, etc.). En caso de que sea necesario la realización de obras en los meses de agosto y septiembre, se limitará a las actividades menos ruidosas. Además, se contempla la limitación horaria (primeras horas del día y últimas de la tarde) de las actuaciones en periodos de mayor actividad biológica. El promotor indica que informará del cronograma final de obras a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura para su aprobación previa al comienzo de los trabajos.

Respecto a espacios protegidos, la documentación ambiental incluye un capítulo específico de estudio de afección a la Red Natura 2000, en el que se tienen en cuenta los valores de conservación (hábitats y especies) por las que se han declarado dichos espacios. El mencionado estudio de afección a la Red Natura 2000 concluye que las actuaciones proyectadas se ubican sobre la plataforma ferroviaria, por lo que no se prevén impactos directos sobre los espacios de la Red Natura 2000 existentes en el ámbito de actuación. Las posibles afecciones indirectas sobre los espacios de la Red Natura 2000, tratadas en párrafos anteriores, se deberían a la generación de residuos o vertidos accidentales sobre el suelo o medio hidrológico, a la deposición de partículas y contaminantes atmosféricos sobre la vegetación, a las molestias sobre la fauna y al posible riesgo de colisión, electrocución y atrapamiento de la avifauna.

Las afecciones indirectas detectadas serán de baja intensidad, dada la naturaleza de las actuaciones previstas, ya que no conllevan en ningún caso movimientos de tierra ni desbroces o talas dentro de los espacios de la Red Natura 2000. De acuerdo con el promotor, el tramo de estudio discurre a lo largo de todo el recorrido por zonas donde se podrían establecer flujos preferentes de fauna y donde cabe destacar la presencia de una

zona de especial importancia para la avifauna, sin embargo, no se esperan impactos significativos ni por molestias durante las obras ni por riesgos de colisión y/o electrocución si se adoptan las medidas propuestas, por lo que considera que el presente proyecto no causará afección apreciable sobre los espacios de la Red Natura 2000 implicados.

Previo al inicio de los trabajos, se procederá a realizar un inventario, caracterización y geolocalización del arbolado y la vegetación de interés susceptible de verse afectada por las obras del proyecto, en especial aquellas especies que forman parte de los hábitats de interés comunitario.

En las riberas del río Aljucén (ZEC «Río Aljucén Bajo»), arroyo Valdecanto (ZEC «Corredor del Lácara») y entorno del embalse de Montijo, se extremarán las medidas para minimizar las molestias a la fauna durante la fase de construcción, instalando, a su vez, barreras de retención de sedimentos en los márgenes de las estructuras de paso a modo de pantallas físicas, con objeto de evitar la posible contaminación de las aguas por arrastres o vertidos accidentales. En las futuras fases de proyecto se mantendrá y optimizará el diseño de la catenaria, especialmente en los puntos de intercepción de la Red Natura 2000, con objeto de minimizar la afección indirecta en dichos espacios.

Se utilizarán los accesos existentes para la realización de los trabajos, minimizando la entrada de máquinas o vehículos de transporte de materiales en los lugares naturales.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura considera que el proyecto no causará impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas en el documento ambiental, así como las propuestas por dicho organismo, las cuales han sido asumidas por el promotor en el presente proyecto.

Paisaje. Respecto al paisaje, el principal impacto durante la fase de construcción se produce debido a la presencia de maquinaria y vehículos de obra para el montaje de la catenaria, si bien el promotor lo considera poco significativo al situarse las actuaciones proyectadas sobre una infraestructura existente, y ser una afección puntual y temporal según se avanzan los trabajos.

Durante la fase de explotación, la presencia de la catenaria puede suponer una pérdida de la calidad visual del entorno, al tratarse un paisaje poco transformado de alta calidad, si bien, la presencia de la línea férrea existente y la futura LAV minimizan la intrusión visual y la pérdida de calidad paisajística, e incrementan la capacidad de acogida de la misma. Además según el promotor, la ausencia de observadores y núcleos de población próximos a la línea ferroviaria existente, también minimiza el posible impacto paisajístico.

Patrimonio cultural y vías pecuarias. En el entorno de actuación se localizan varios yacimientos arqueológicos (Río Aljucén, Vegas del Aljucén I y II, Colada del Canchal, Cortijo de las Yeguas de Juan I, II y III, Cuarto de la Jara y Coto Pelayo) y elementos etnográficos (Cortijo de San Rafael, Cortijo de las Yeguas de Don Lorenzo, Colada del Canchal y un molino), a una distancia aproximada a la plataforma existente de entre 20 y 180 m.

El promotor ha realizado una prospección arqueológica superficial del ámbito del proyecto, con objeto de detectar posibles afecciones al patrimonio cultural no inventariado potencialmente existente, sin detectar nuevos elementos arqueológicos o etnográficos de interés, pero identificando una serie de elementos pertenecientes a la arqueología industrial (estación, casas de mantenimiento, casetas, fuente, pozo, puente, etc.) próximos al trazado afectado y relacionados directamente con la vía ferroviaria.

Dada la naturaleza de las actuaciones proyectadas, con excavaciones en la propia plataforma existente, sobre terrenos ya alterados (los postes se colocan a cota de subbalasto), sin necesidad de apertura de nuevas zonas de préstamo, vertedero o instalaciones auxiliares, y previsto el tránsito y transporte de materiales principalmente a través de la propia vía férrea, el promotor no prevé la afección a elementos pertenecientes al patrimonio cultural, inventariados o no.

Por otra parte, el promotor contempla el seguimiento arqueológico del terreno para la supervisión de todos los movimientos de tierras a realizar relacionados con las cimentaciones de los apoyos. Igualmente, se establece una servidumbre de protección

de 10 m respecto de cualquier elemento patrimonio cultural existente en el ámbito del proyecto, procediéndose a su balizamiento y señalización.

De acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura:

– Durante la fase de ejecución, se realizará un control y seguimiento arqueológico permanente y a pie de obra por parte de técnicos cualificados, de todos los movimientos de tierra en cotas bajo la rasante natural que conlleve la ejecución del proyecto, incluidas todas las obras de construcción, desbroces iniciales, destocados, replantes, zonas de acopios, líneas eléctricas asociadas, instalaciones auxiliares, caminos de tránsito, etc.

– Si como consecuencia de estos trabajos se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por las actuaciones proyectadas, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección, se balizará la zona para preservarla de tránsitos, se realizará una primera aproximación cronocultural de los restos, y se definirá la extensión máxima del yacimiento en superficie. Estos datos serán remitidos mediante informe técnico a la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, que cursará visita de evaluación con carácter previo a la emisión de informe de necesidad de excavación completa de los hallazgos localizados.

En el caso que se considere oportuno, dicha excavación no se limitará en exclusiva a la zona de afección directa, sino que podrá extenderse hasta alcanzar la superficie necesaria para dar sentido a la definición contextual de los restos y a la evolución histórica del yacimiento. Asimismo, se acometerán cuantos procesos analíticos (dataciones, botánicos, faunísticos, etc.) se consideren necesarios para clarificar aspectos relativos al marco cronológico y paleopaisajístico del yacimiento afectado.

De acuerdo con el Consorcio Ciudad Monumental de Mérida se llevarán a cabo las siguientes medidas arqueológicas:

– Señalización y balizamiento de los elementos arqueológicos o etnográficos cercanos, para evitar impactos innecesarios sobre el patrimonio.

– Antes del inicio de cualquier fase de la obra deberá informarse al Consorcio Ciudad Monumental de Mérida, explicando las zonas donde va a realizarse la obra y la incidencia en el subsuelo.

– La presencia de registro arqueológico durante las labores de obra supondrá la paralización de la misma hasta que se dictamine la intervención arqueológica a desarrollar por parte de la administración competente, y se tomen las medidas adecuadas.

– Todas las fases del proyecto estarán supervisadas por un equipo permanente de seguimiento de obras que garantice la correcta identificación y protección del registro arqueológico que pueda aparecer.

– Se considerarán las recomendaciones en relación con los sondeos arqueológicos próximos al proyecto.

El tramo de línea férrea existente a electrificar intercepta las vías pecuarias Cordel del Cerro del Gato, Cordel de la Vallucosa y Cordel de la Calzada Romana, no obstante, el promotor considera que, dadas las características de las actuaciones proyectadas y las medidas propuestas, como es la exclusión de las citadas vías pecuarias como caminos de acceso a la plataforma, no se producirá ningún tipo de afección a las mismas, garantizando el tránsito por las mismas. En todo caso, se atenderá a lo establecido en la normativa vigente en materia de vías pecuarias.

Medio socioeconómico. El promotor contempla la reposición de todos los bienes y servicios afectados por las obras, además de garantizar en todo momento el mantenimiento de la permeabilidad territorial durante las obras.

Durante la fase de obras se podrán producir cortes e interrupciones de servicio en los trenes que actualmente circulan por la vía existente, si bien el promotor contempla el establecimiento de servicios alternativos suficientes para la población.

Vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves o de catástrofes. El documento ambiental incluye un apartado específico que analiza la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes.

El promotor contempla el riesgo de ruptura de los elementos en tensión de la catenaria que pudieran generar incendios en el entorno inmediato, especialmente en el tramo final que se encuentra en una zona de riesgo de incendio alto. La probabilidad de este suceso está asociada a accidentes futuros en la línea o la ocurrencia de tormentas eléctricas que afecten a la catenaria, si bien según el promotor, el diseño de la instalación, las mejoras de la línea, junto con la circulación de trenes más modernos, hacen que la probabilidad de ocurrencia se considere baja. En todo caso, se establecerá un plan de contingencia/emergencia por parte del gestor de la infraestructura, que minimice el impacto ambiental asociado al riesgo de incendio de la masa forestal aledaña. El documento ambiental incluye un anexo con el Plan de Prevención y Extinción de Incendios.

En relación con otras catástrofes naturales, el documento ambiental contempla las inundaciones que puedan afectar a la vía existente, dada su proximidad al río Aljucén y embalse de Montijo, que tendrían una repercusión directa sobre el tráfico ferroviario, pero no a priori, sobre la catenaria.

El promotor concluye que el riesgo asociado a accidentes graves y/o catástrofes es bajo, y que la vulnerabilidad de la catenaria a los sucesos derivados de la materialización de dicho riesgo es también baja o nula, no esperándose efectos adversos sobre el medio ambiente.

Programa de vigilancia ambiental. El documento ambiental incluye una propuesta de programa de vigilancia ambiental cuyo objetivo, entre otros, es el seguimiento y control de las afecciones previstas, así como de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y complementarias, la detección de afecciones no previstas y la adopción de medidas para solucionarlas en caso de que las propuestas inicialmente no fueran suficientes.

Para garantizar la integración ambiental de las actuaciones proyectadas, se contará con un equipo multidisciplinar de vigilancia ambiental y todo el personal de obra deberá seguir un Manual de Buenas Prácticas Ambientales.

Durante el programa de vigilancia ambiental se llevarán a cabo principalmente actuaciones de delimitación de la zona de ocupación de las obras, de las instalaciones auxiliares y, en su caso, de los caminos de acceso; control de los movimientos de tierras, de la gestión de residuos y de las medidas de protección de la calidad del aire y ruido, de los suelos, de la vegetación, de la calidad de las aguas y sistemas fluviales, de la fauna, de los espacios naturales de interés; del patrimonio cultural y vías pecuarias, de los servicios existentes y la permeabilidad territorial, y de la integración y restauración paisajística.

El promotor contempla un seguimiento específico de la mortalidad por electrocución y/o colisión de la avifauna y quirópteros con la catenaria durante los tres primeros años, desde la puesta en explotación del tramo a electrificar, recomendándose que el citado seguimiento siga una metodología precisa y contrastada y que abarque, al menos los primeros tres años de explotación, con inspecciones quincenales el primer año, mensuales el segundo, y trimestrales a partir del tercero, con objeto de estimar el número total de individuos fallecidos por kilómetro de línea y año e identificar tanto los tramos más peligrosos como la época del año con más siniestralidad, para así poder establecer, en coordinación con el órgano competente de la Junta de Extremadura, las medidas necesarias para evitar o minimizar los impactos detectados. Este control y seguimiento se realizará de forma similar a los que se llevan a cabo para las LAV, transmitiendo los resultados al órgano competente con objeto de coordinar las medidas necesarias para evitar o minimizar los impactos detectados.

Se realizarán mediciones periódicas de ruido durante la fase de construcción y explotación, comprobando que no se sobrepasen los umbrales marcados por la legislación aplicable. De los resultados obtenidos se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras previstas.

El promotor informará al órgano ambiental autonómico competente de todas las posibles incidencias que pudieran derivarse de la ejecución del proyecto, tanto en fase de construcción como de explotación, facilitando los informes relativos al seguimiento del plan de vigilancia ambiental en ambas fases 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.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Línea aérea de contacto y sistemas asociados de línea ferroviaria convencional Aljucén-Cáceres, tramo: Peñas Blancas-Aljucén, desde el p.k. 0+760 al p.k. 17+394 (Badajoz)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, la competencia atribuida, en el Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, artículo 7.1.c), para la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, corresponde a la actual Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Línea aérea de contacto y sistemas asociados de línea ferroviaria convencional Aljucén-Cáceres, tramo: Peñas Blancas-Aljucén, desde el p.k. 0+760 al p.k. 17+394 (Badajoz)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

La emisión del informe de impacto ambiental no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, 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, 27 de febrero de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

