

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

- 5180** *Resolución de 5 de mayo de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de abril de 2019, tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia». Con fecha 7 de mayo de 2019 se solicita subsanación de la documentación ambiental recibida. Con fecha 3 de junio de 2019 se recibe el documento ambiental subsanado.

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

El proyecto consiste en la construcción de un ramal de conexión de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Extremadura con la actual línea ferroviaria convencional 530 Monfragüe-Plasencia, de aproximadamente 2.183 m de longitud, con objeto de permitir el acceso a la actual estación de Plasencia desde la mencionada LAV Madrid-Extremadura en las circulaciones provenientes de Madrid.

El ramal de conexión Madrid-Plasencia no ha sido contemplado en el estudio informativo ni en los proyectos de construcción asociados y, por tanto, no está incluido en la declaración de impacto ambiental (DIA) de la LAV Madrid-Extremadura, Tramo Talayuela-Cáceres (Resolución de 8 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, publicada en el BOE de 6 de diciembre de 2007).

El presente proyecto incluye la electrificación a 25 kV y corriente alterna tanto del ramal de conexión Madrid-Plasencia (del orden de 2.183 m) como del tramo de la vía actual Monfragüe-Plasencia, de aproximadamente 1.526 m, entre los pp.kk. 7+900 y 9+426, donde conecta con la electrificación proyectada hasta la estación de Plasencia, no incluida en el presente proyecto.

Las actuaciones proyectadas se localizan dentro de los términos municipales de Malpartida de Plasencia y Plasencia (Cáceres).

El promotor y órgano sustantivo es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 18 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 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
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo. MITECO.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Cáceres.	Sí
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí ⁽¹⁾
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí
Secretaría General de Desarrollo Rural y Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. 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
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura.	Sí
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
Diputación Provincial de Cáceres.	No
Ayuntamiento de Plasencia (Cáceres).	No
Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia (Cáceres).	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
Asociación Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	No
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos (SECEM).	No

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

⁽¹⁾ 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 Tajo plantea una serie de recomendaciones y medidas para la protección de la hidrología y del Dominio Público Hidráulico (DPH), las cuales han sido asumidas por el promotor y se recogen en el apartado c) Características del potencial impacto de la presente Resolución.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO considera que el proyecto no va a generar un impacto apreciable sobre la Red Natura 2000 y no va a tener efectos negativos importantes sobre la biodiversidad, siempre y cuando se apliquen las medidas propuestas por dicho organismo, las cuales han sido en general asumidas por el promotor y se recogen en el apartado c) Características del potencial impacto de la presente Resolución.

Las actuaciones proyectadas se ubican sobre el hábitat 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*», afectando, en el tramo inicial, a una superficie de 6.000 m² dentro de la Zona

Especial de Conservación (ZEC) «Arroyos Barbaón y Calzones», concretamente en la zona del cruce del arroyo del Chaparral, si bien, el documento ambiental considera que la pérdida de alrededor de un 0,029% del hábitat del ZEC no supone un efecto apreciable para el mismo, de acuerdo con los criterios de la «Guía metodológica de Evaluación de Impacto Ambiental en la Red Natura 2000» (MAPAMA, 2018). El proyecto también supone la afección sobre la calidad y superficie del mismo hábitat 6310 fuera de la Red Natura 2000, estimando dicho organismo que la superficie afectada es de alrededor de 32.700 m².

La Subdirección General señala que en el documento ambiental no se realiza una caracterización del hábitat afectado en relación a su estructura, función y composición florística y, por tanto, no se valora el estado de conservación de dicho hábitat. Por todo ello, en cumplimiento del principio de no pérdida neta de biodiversidad, recomienda la compensación de la superficie afectada, aunque la magnitud de las alteraciones no sea suficiente para que el proyecto se pueda considerar como un riesgo a la integridad de la ZEC. En este sentido, se deberá establecer un área, de 4 ha de superficie, destinada a la mejora de los valores naturales del hábitat de dehesas (6310), en la que se implantará un plan de gestión encaminado a alcanzar el buen estado de conservación de las aquellas representaciones seleccionadas como objetivo de mejora.

El cruce del arroyo del Chaparral se proyecta con una obra de drenaje transversal debido a su escasa entidad, pudiendo producirse un deterioro por alteración de las escorrentías superficiales y la presencia de humedad en el suelo que podría alterar la vegetación circundante, sin embargo, según dicho organismo, no es esperable que el cambio de las condiciones naturales afecte a las especies de ictiofauna potenciales (pardilla, boga de río, calandino y colmilleja).

Respecto a las especies de fauna de interés comunitario incluidas en el espacio afectado, considera este organismo que no se ha evaluado la importancia de las poblaciones en la ZEC, ni en qué medida disminuirá su estado conservación, especialmente las especies de herpetofauna ligadas al medio fluvial, que podrían verse afectadas por las actuaciones, ya que las charcas ganaderas y estanques naturales temporales podrían constituir enclaves de reproducción. El Plan de Gestión conjunto del Área de Monfragüe considera al sapillo pintojo ibérico y galápago europeo como elementos clave de dicho espacio, incluyendo la zona afectada por el proyecto dentro de la Zona de Interés Prioritario (ZIP 31).

El promotor contempla la desecación de las charcas afectadas por el proyecto y el traslado de los individuos existentes. Sin embargo, dicho organismo considera que este proceso no se ha detallado con precisión, lo que puede suponer la pérdida de ejemplares durante la desecación o el traslado, así como la pérdida de enclaves de reproducción si la translocación no se realiza de una forma adecuada.

Respecto a la avifauna, la zona tiene importancia para la nidificación de rapaces forestales, así como constituye un área importante de campeo y zona de invernada, destacando la posible presencia de milano real, águila calzada y milano negro. La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural considera que algunos de los estudios aportados y trabajos de campo realizados por el promotor para identificar la avifauna presente, se han realizado en fechas poco propicias para la confirmación de la reproducción de muchas especies y para la detección de pasos migratorios e invernada, por lo que propone una serie de medidas incluidas en el apartado c) Características del potencial impacto de la presente Resolución.

Asimismo, con objeto de mantener la funcionalidad del corredor ecológico asociado al arroyo del Chaparral, se recomienda la ejecución de un paso específico de anfibios en dicho arroyo sustituyendo la tipología de obra de drenaje prevista en canal por un cajón, así como adaptar el paso superior de fauna (PSF 7.25) por un paso multifuncional, todo ello teniendo en cuenta las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», del Ministerio de Medio Ambiente (2006).

La Oficina Española de Cambio Climático considera que la ejecución del proyecto no tiene ningún impacto en los parámetros básicos asociados al cambio climático.

La Subdelegación del Gobierno en Cáceres considera que el proyecto no puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas, correctoras y de mejora previstas por el promotor.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, informa favorablemente el proyecto y considera que no causará impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor y las propuestas por dicho organismo. Asimismo, señala que el proyecto no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000, de acuerdo al informe de afección a Red Natura 2000 que es anexo. De acuerdo con lo anterior, propone el cumplimiento de una serie de medidas para minimizar el impacto ambiental producido por el proyecto, las cuales han sido asumidas 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, no prevé más impactos ambientales significativos de los ya previstos en el documento ambiental, ni tiene inconveniente alguno sobre las medidas correctoras propuestas en el mismo.

La Dirección General de Salud Pública de la Junta de Extremadura informa favorablemente del proyecto.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura informa favorablemente del proyecto, ya que en la prospección arqueológica realizada no se han detectado afecciones directas a yacimientos ni elementos de arquitectura vernácula en la zona del ramal de conexión de la LAV y, además, se implementará un seguimiento arqueológico de esas obras para evitar daños en el caso de que apareciese algún bien patrimonial (desconocido actualmente), durante la realización de las mismas. No obstante, teniendo en cuenta la visibilidad media de algunas áreas durante los trabajos arqueológicos previos, la extensión de la obra y su posible incidencia sobre el patrimonio arqueológico no detectado propone una serie de medidas de protección del patrimonio cultural, las cuales han sido asumidas por el promotor y se recogen en el apartado c) Características del potencial impacto de la presente Resolución.

Como consecuencia de las respuestas a las consultas practicadas y del análisis realizado, con fecha 20 de septiembre y 25 de octubre de 2019, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental solicita al promotor concretar si incorpora al proyecto las distintas consideraciones y medidas complementarias adicionales propuestas por los organismos que han participado durante la fase de consultas, así como aportar información complementaria relativa al proyecto.

Con fechas 7 de octubre y 7 de noviembre de 2019 se reciben en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental respuestas del promotor, donde aporta la información complementaria solicitada y da respuesta a 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

El ramal de conexión Madrid-Plasencia, de aproximadamente 2.183 m de longitud, comienza en el p.k. 7+040 del trazado de la LAV Madrid-Extremadura, Tramo Talayuela-Cáceres, Subtramo Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia, y finaliza en el p.k. 7+900 de la línea convencional 530 Monfragüe-Plasencia.

El ramal de conexión Madrid-Plasencia se ejecutará en plataforma de vía única de 8,5 m de anchura, discurriendo en parte en terraplén, con una altura máxima de 3 m y en parte

en desmonte, con una altura máxima en trinchera de 15,5 m. El ramal presenta un radio mínimo en planta de 501 m, una pendiente máxima en alzado de 18‰ y se diseña para una velocidad máxima de 100 km/h.

Las principales infraestructuras asociadas a la ejecución del ramal Madrid-Plasencia son las siguientes: prolongación del paso superior previsto en la LAV Madrid-Extremadura PSF-7.25 (p.k. 7+250 del subtramo Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia); dos pasos superiores (pp.kk. 1+060 y 1+390); prolongación de camino, entre pp.kk. 0+280 y 1+060, por el margen sur del ramal; y seis obras de drenaje transversal.

Para la electrificación del ramal de conexión Madrid-Plasencia (2.183 m) y el tramo de la línea existente Monfragüe-Plasencia (1.526 m) a 25 kV en corriente alterna, 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 prevé la instalación de 62 postes, uno cada 60 m en trayecto.

- 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, ménsulas y pórticos, de acero galvanizado, de altura entre 8 y 12,5 m, 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 proyecto no contempla la ejecución de nuevas subestaciones ni acometidas eléctricas.

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

Agua: 561 m³.

Hormigón: 1.870 m³.

Madera: 4.543 m³.

Acero: 204.093 t.

Durante la ejecución de los trabajos el promotor estima la generación de aproximadamente 51.581 m³ de residuos de construcción y demolición (principalmente tierras y piedras de excavación), 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, o bien destinados a las operaciones de valorización, 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.

b) *Ubicación del proyecto*

Las actuaciones proyectadas se localizan en los términos municipales de Malpartida de Plasencia y Plasencia (Cáceres), en el ámbito de las obras de construcción de la LAV Madrid-Extremadura, por lo que se considera que la capacidad de carga del medio para acoger dichas actuaciones es alta.

Desde el punto de vista geomorfológico, el ámbito de actuación se encuentra situado en el contexto del Macizo Hespérico, sobre una orografía ondulada, dentro de la cuenca hidrográfica del Tajo, destacando la presencia de los arroyos del Terzuelo, del Chaparral y Calamoco, de carácter estacional, así como varios regatos, lagunas, charcas-abrevaderos y pequeñas balsas.

En la zona de estudio no se localiza ningún Lugar de Interés Geológico.

El inicio del ramal de conexión Madrid-Plasencia se localiza sobre la ZEC ES4320060 «Arroyos Barbaón y Calzones», espacio incluido en la Red Natura 2000. Dicho tramo se ubica dentro de una Zona de Interés (ZI) de acuerdo con la zonificación establecida en su 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). Al sur de la zona de actuación, a aproximadamente 4 km del ramal proyectado, se localizan la ZEC ES4320077 «Monfragüe» y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000014 «Monfragüe y las Dehesas del Entorno».

El proyecto no se ubica dentro de espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (RENPEX).

El área de estudio se localiza sobre una zona adhesionada con numerosos ejemplares de buen porte de encina y, en menor medida, de alcornoque. La vegetación de ribera, debido al carácter estacional de los cauces, se reduce a pastizales formados por herbáceas hidrófilas, como son *Anthyllis lotooides* y *Lathyrus*, capaces de resistir el encharcamiento temporal.

En el entorno del ámbito de estudio se han localizado ejemplares de la especie *Flueggea tinctoria* (tamujo), catalogada «de interés especial», en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura –CREAE– (Decreto 37/2001, de 6 de marzo, y modificaciones posteriores), concretamente en las márgenes del arroyos y vegas del Tamujoso y arroyo de Calzones, fuera del área de afección del presente proyecto.

Las actuaciones proyectadas se localizan principalmente sobre el hábitat 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*», existiendo en el ámbito de estudio teselas del hábitat 9230 «Bosques galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*».

Tal como indica el documento ambiental recibido respecto a la avifauna, el trazado se encuentra dentro del Área Importante para las Aves (IBA) 298 «Monfragüe». El ámbito de actuación constituye un entorno de interés para la nidificación, alimentación y dispersión de especies de avifauna incluidas en el CREAE como el milano real (en peligro de extinción) elanio azul (vulnerable); milano negro, buitre leonado, águila calzada, cernícalo vulgar, abejaruco común, ratonero común y cigüeña común (de interés especial).

En el área de actuación también destaca la presencia del sapillo pintojo ibérico (vulnerable), topillo de Cabrera y galápago leproso (de interés especial), así como el galápago europeo (sensible a la alteración de su hábitat), según el CREAE.

El documento ambiental recibido indica que dentro del ZEC «Arroyos Barbaón y Calzones» destaca la presencia de los siguientes quirópteros: murciélago ratonero forestal o murciélago de Bechstein (en peligro de extinción); murciélago pequeño de herradura (vulnerable); murciélago grande de herradura, murciélago de cueva y murciélago ratonero grande (sensible a la alteración de su hábitat).

Por último, en el ámbito de estudio se localizan algunos elementos pertenecientes al patrimonio cultural, así como la vía pecuaria Colada de Galisteo.

c) Características del potencial impacto

Tal como indica el promotor, las actuaciones proyectadas, así como sus elementos auxiliares (accesos, zonas de instalaciones de obra, acopios, etc.), se localizan en el mismo ámbito territorial que el proyecto de plataforma de la LAV Madrid-Extremadura, tramo Cáceres-Talayuela, con declaración de impacto ambiental favorable (Resolución de 8 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático), por lo que no se prevén afecciones sobre el medio ambiente diferentes a las ya generadas por éste.

Se tendrán en cuenta la totalidad de las medidas y directrices establecidas en el documento ambiental y resto de documentación aportada por el promotor, así como el plan de vigilancia ambiental incluido en el documento ambiental.

Antes de comenzar los trabajos se contactará con el agente de Medio Natural de la zona, a los efectos de asesoramiento para una correcta realización de los mismos. La conclusión de los trabajos será comunicada igualmente a dicho agente, con el fin de comprobar que se han realizado conforme a las condiciones técnicas establecidas.

Calidad atmosférica y ruido

Durante la fase de obras, la afección sobre la calidad atmosférica 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, excavaciones, voladuras, etc. El promotor considera que dichas emisiones atmosféricas temporales no son significativas ni tienen incidencia en los efectos del cambio climático. Durante la fase de explotación, las emisiones contaminantes procederán del tráfico ferroviario, sin que el promotor prevea incrementos significativos de las emisiones a la atmósfera en relación con las circulaciones existentes en la línea convencional y futuras en la LAV Madrid-Extremadura.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone, entre otras medidas el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad y 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, etc.

Asimismo, se generará un incremento temporal y localizado de los niveles sonoros y de vibraciones debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos y maquinaria durante la fase de obras. La circulación de trenes por el nuevo ramal durante la fase de explotación supondrá un incremento en los niveles de inmisión sonora, que el promotor considera poco significativo al encontrarse alejado de núcleos de población y no existir viviendas próximas a la traza. Por otra parte, durante la fase de funcionamiento la sustitución de los trenes diésel por trenes eléctricos, reducirá a priori, las emisiones acústicas.

Para minimizar la contaminación acústica, el promotor contempla durante la fase de construcción la medición periódica de los niveles sonoros para garantizar que se cumplen los niveles establecidos en la legislación vigente; la revisión y control periódico de los silenciadores de los motores y dispositivos de escape; 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 ejecución de los trabajos en el periodo diurno; la limitación tanto del número de máquinas que trabajen simultáneamente como de la velocidad de los vehículos de obra; la utilización de dispositivos antivibratorios y anclajes que eviten una transmisión innecesaria; etc. El proyecto constructivo incluirá la realización de un estudio de los niveles acústicos y vibratorios para la fase de explotación, que permita determinar si las actuaciones previstas pueden suponer molestias acústicas sobre las poblaciones más cercanas, para en su caso, desarrollar medidas específicas de protección acústica.

Geomorfología y edafología

Respecto a la geomorfología y el suelo, las principales afecciones se producirán durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra asociados a los desbroces, apeos, desmontes y terraplenes, explanaciones, etc. Todo ello, dará lugar a la pérdida de suelo y a la modificación de la morfología natural de la zona, al incremento de inestabilidad de los taludes generados, así como, al aumento de la compactación y degradación del suelo y de los procesos erosivos. También podrán darse contaminaciones puntuales por vertidos accidentales de hormigón, aceites y combustibles.

Durante las obras se realizará una compensación de tierras que contemple la máxima reutilización de los materiales excavados, para que las modificaciones previstas no supongan incrementos significativos en la utilización de recursos naturales ni en la generación de residuos. El promotor indica que los excedentes de tierras generados durante la ejecución de las obras, del orden de 51.851 m³, se destinarán a los préstamos del tramo Casatejada-Toril de la LAV Madrid-Extremadura, de modo que se rellenen parcialmente y se facilite su restauración. En este sentido, el promotor señala que los citados préstamos, autorizados por la Junta de Extremadura, ya estaban previstos en el estudio informativo de la DIA de la LAV, tramo Cáceres-Talayuela, situándose a una distancia de 43 km de la zona de actuación. Asimismo, el promotor considera que la

ubicación final de los vertederos deberá contar con informe previo del órgano competente de la Junta de Extremadura, tal y como se recoge en dicha DIA.

En el caso de los préstamos, el promotor indica que se priorizará que el material a emplear en la ejecución del proyecto provenga de la propia obra o de los tramos colindantes de la plataforma ferroviaria de la LAV, siempre que haya material disponible y apto desde el punto de vista geotécnico. En su caso, se emplearán los préstamos identificados en fase de estudio informativo y que se utilicen para la ejecución de las obras de la LAV, los cuales deberán contar con el informe previo del organismo competente de la Junta de Extremadura. Asimismo, se empleará material procedente de canteras autorizadas y con planes de restauración aprobados.

En caso de que se utilicen préstamos o vertederos no contemplados entre las alternativas analizadas en la evaluación realizada para la DIA de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Cáceres-Talayuela» o en otras anteriores evaluaciones de impacto ambiental, se procederá a su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental siempre que se encuentren dentro de alguno de los supuestos recogidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El proyecto no contempla la apertura de caminos de acceso de nueva construcción, utilizándose para el acceso a las obras los caminos existentes, los caminos de servicio correspondientes a las obras de la LAV y la propia explanación de la plataforma. De igual manera, se utilizarán siempre que sea compatible con la ejecución de las obras, las instalaciones auxiliares previstas para la ejecución de las obras de plataforma de la LAV, así como las propias zonas de actuación.

Respecto a la edafología, el proyecto supone la ocupación permanente de una superficie aproximada de 50.211 m². Por otro lado, la circulación de maquinaria y vehículos de obra por los caminos existentes y viales puede suponer la compactación del suelo, 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

Durante la fase de construcción, el proyecto puede suponer la pérdida de la calidad de las aguas, debido al aumento de sólidos en suspensión por los movimientos de tierras y al vertido accidental de hormigón, aceites y combustibles procedentes de la maquinaria, y la interceptación de las líneas de escorrentía natural por la ejecución del ramal de conexión Madrid-Plasencia.

El inicio del trazado proyectado coincide con el cruce del arroyo del Chaparral a través de una obra de drenaje ya prevista para la LAV y, posteriormente, el trazado cruza el arroyo del Terzuelo, de carácter estacional y también de escasa entidad, mediante una obra de drenaje transversal, entre los pp.kk. 0+760-0+890, discurriendo en paralelo al mismo, y manteniendo cierta distancia para evitar afectar a su ribera y a las charcas implantadas en su cauce.

Según indica el documento ambiental, dada la naturaleza del sustrato donde se asienta la plataforma del ramal, no existen potenciales riesgos hidrogeológicos como afecciones a masas de agua subterráneas, indicando que a partir de los 2 m de profundidad se localizan a lo largo de toda la traza masas de esquistos con la suficiente compacidad que no permite la existencia de acuíferos ni corrientes subálveas. Por otra parte, la investigación geológico-geotécnica no arroja datos de niveles freáticos superficiales.

El promotor afirma que, dada la naturaleza de las actuaciones proyectadas, no se prevén modificaciones hidromorfológicas a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de las masas de agua afectadas, teniendo en cuenta el cumplimiento del condicionado correspondiente de la DIA de la LAV Madrid-Extremadura tramo Cáceres-Talayuela, así como el resto de medidas de protección de la hidrología incorporadas al presente proyecto, entre las que destacan: el adecuado dimensionamiento de las obras de drenaje transversal, que darán continuidad a todas las líneas de drenaje superficial interceptadas; el jalonamiento y la instalación de barreras de sedimentos en las zonas próximas a los arroyos; la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de

obra, dotadas de drenajes y arquetas para la recogida de vertidos accidentales y balsas de decantación de sólidos, las cuales serán retiradas una vez finalizados los trabajos; la prohibición de realizar cualquier tipo de vertido y el control de posibles vertidos accidentales procedentes de la maquinaria y, en su caso, su recogida inmediata.

Asimismo, el promotor indica que se tendrán en cuenta las recomendaciones y se llevarán a cabo las medidas para la protección de la hidrología y del Dominio Público Hidráulico (DPH), propuestas por la Confederación Hidrográfica del Tajo, entre las que destacan:

- El adecuado diseño de las obras de paso e infraestructuras a ejecutar que garantice el paso de avenidas extraordinarias.
- El mantenimiento de las características naturales de los cauces en los cruces previstos, proyectando las obras de paso con una sola luz siempre que sea posible, para reducir el peligro de obstrucción y respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídras de los cursos de agua.
- Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos ni a la zona de recarga de acuíferos.
- El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en zonas donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas, y se controlará la escorrentía superficial mediante la construcción de un sistema drenaje, que irá conectado a una balsa de sedimentación, la cual estará perfectamente vallada con un cerramiento rígido para evitar que animales o personas puedan caerse dentro.
- Se evitará el lavado, mantenimiento y repostaje de la maquinaria en zonas distintas a las habilitadas para realizar este tipo de operaciones. Una vez terminadas las obras, se procederá al desmantelamiento de la balsa de sedimentación, lavadero y zona de cambio de aceite.
- Se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados con la realización de plantaciones acordes con la situación geobotánica de los mismos, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural. Dicha restauración comprenderá una longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras.
- Se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Cualquier actuación en el DPH y, en caso necesario, las captaciones de aguas públicas y vertidos de aguas residuales asociados al proyecto, contarán con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo según establece la vigente legislación de aguas.

Espacios protegidos. Flora y fauna

El ámbito de estudio se localiza sobre una zona adhesionada que, tal como indica el promotor, se trata de una formación relativamente común en esta zona y sin ejemplares con la característica de árbol singular, aspecto que se verificó durante el trabajo de campo para la realización del estudio de vegetación de interés.

La ejecución de las actuaciones proyectadas supone la eliminación de aproximadamente 350 pies de encina de buen porte, y en menor medida de alcornoque. No obstante, previo al inicio de las obras se realizará un inventario a pie de campo con objeto de identificar todos los pies de arbolado autóctono de interés, que puedan verse afectados por el proyecto. Según informa el promotor por la experiencia en proyectos similares en la zona, la tasa de supervivencia de ejemplares de encina y alcornoque trasplantados presenta valores muy bajos, por lo que propone en el documento ambiental la plantación de cierto número de ejemplares por cada pie eliminado en coordinación con el órgano competente de la Junta de Extremadura, y el mantenimiento de los mismos.

Por ello y tal como indica la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural de este Ministerio, habiéndose estimado una pérdida de 4 hectáreas de superficie del hábitat de dehesas (6310), se deberá establecer un área destinada a la mejora de los valores naturales de dicho hábitat de al menos 4 hectáreas de superficie, no excesivamente alejada de la zona de actuación y con funciones ecológicas similares, que albergue representaciones degradadas con potencialidad de alcanzar el buen estado. En dicha área

se implementará un plan de gestión que incluya un presupuesto general de las actuaciones, y un programa de seguimiento y control de las mejoras logradas en materia de estado de conservación a largo plazo (teniendo en cuenta el periodo mínimo aconsejado por dicha Subdirección General en su informe). El contenido de dicho plan, realizado en coordinación con el organismo competente de la Junta de Extremadura, será remitido a la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural para su validación con anterioridad a la aprobación definitiva del proyecto.

Las zonas de instalaciones auxiliares y los préstamos y vertederos a utilizar son los del tramo Casatejada-Toril de la LAV, que se han ubicado en zonas en las que se han evitado las formaciones vegetales naturales de mayor valor de conservación. El promotor contempla que todas las superficies afectadas por las obras serán objeto de integración ambiental y paisajística. Los taludes generados por la plataforma del ramal se revegetarán con especies autóctonas.

El promotor señala que para el presente proyecto se ha tenido en cuenta los resultados del «Estudio de especies de flora singular de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres» (2009), condición de la DIA del citado proyecto, en el que se realiza una prospección del mencionado trazado, sin que se localizaran taxones de flora singular señalados por la Junta de Extremadura. No obstante, el promotor contempla, antes del inicio de las obras, una prospección biológica para determinar la presencia de especies de vegetación de interés, como es el caso de las indicadas en la DIA correspondiente (tramo Talayuela-Cáceres), *Serapias perez-chiscanoi* y *Armeria genesiana* subsp. *Belmonteae* (en peligro de extinción), *Marsilea batardae* (sensible a la alteración de su hábitat) y *Flueggea tinctoria* (de interés especial). En caso de que aparezca alguna población de estas especies, se procederá en coordinación con el órgano competente de la Junta de Extremadura, a su traslado tal y como se está realizando en las obras de la LAV Madrid-Extremadura, que actualmente se están ejecutando y que lindan con el tramo afectado por el presente proyecto.

Como medidas de protección de la edafología y la vegetación, se procederá a delimitar los perímetros de actuación mediante el jalonamiento temporal de todas las zonas ocupadas por el proyecto, prestando especial atención (cerramiento rígido) a las zonas de interés florístico o con mayor valor ambiental (ZEC); se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; el mantenimiento de vehículos y maquinaria se llevará a cabo en las zonas habilitadas para tal fin; se evitarán los vertidos al terreno o a cauces próximos; se realizará un control riguroso del manejo de hormigoneras, con establecimiento de puntos de limpieza; 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; y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos y de un plan de prevención y extinción de incendios, de acuerdo a la normativa vigente.

Respecto a la fauna, el promotor señala que para el presente proyecto se han tenido en cuenta los resultados de:

– «Estudio de fauna de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres» (2009), condición de la DIA del citado proyecto, en el que se identifican en profundidad las comunidades faunísticas y su movilidad, considerando la sinergia y coordinación con la existencia de tramos de infraestructuras viarias próximas (autovías EX-A1 y A-66 y carretera N-630), y se proponen una serie de los pasos de fauna, tanto de pequeños como de grandes vertebrados, de conformidad con los criterios del entonces documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», del Ministerio de Medio Ambiente (2006).

– «Inventario de Plataformas de nidificación de especies del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura» (2009), en el que se identifican zonas de nidificación de milano real y milano negro, así como la presencia de águila calzada, cernícalo vulgar, abejaruco europeo, elanio azul y cigüeña común en el entorno de la LAV Madrid-Extremadura proyectada, fuera del ámbito de actuación del presente proyecto.

– «Prospección de fauna para el Proyecto Constructivo de la línea aérea de contacto y sistemas asociados de los tramos: Plasencia-Cáceres y Cáceres-Badajoz de la línea de Alta Velocidad Madrid- Extremadura. Ámbito Plasencia» (2017), en el que se recoge el inventario de especies existente en el ámbito de actuación.

– «Prospección de avifauna nidificante en la zona de afección de la plataforma LAV Madrid- Extremadura. Talayuela-Cáceres. Estación de Plasencia. Ramales de conexión en Cáceres» (2017), en la que se determina la presencia de águila calzada y abejaruco europeo, proponiéndose, con objeto de evitar molestias significativas a dichas especies en la parte final del periodo reproductor, la temporalización de los trabajos en las zonas críticas definidas.

Durante la fase de construcción, el ruido, la presencia humana, los movimientos tierras y de maquinaria, etc., podrían causar sobre la fauna la destrucción de nidos y madrigueras; la variación de las pautas de comportamiento, especialmente durante la reproducción; atropellos; así como la fragmentación y alteración de hábitats, entre otros impactos.

Durante la fase de explotación, la presencia del nuevo ramal de conexión Madrid-Plasencia puede suponer un efecto barrera sobre las poblaciones de fauna terrestre, si bien, de acuerdo con el promotor y los estudios realizados para la LAV, las actuaciones proyectadas no atraviesan ningún corredor faunístico de interés. Los principales corredores ecológicos existentes coinciden con la Colada de Galisteo, que atraviesa la línea férrea actual mediante un paso superior existente, y los cauces fluviales.

Con objeto de garantizar la permeabilidad de la fauna, en el ramal de conexión Madrid-Plasencia se proyecta un paso de fauna apto para grandes mamíferos, coincidente con la ZEC «Arroyos Barbaón y Calzones», y varias obras de drenaje transversal adaptadas para pequeños mamíferos, de dimensiones adecuadas, que se acondicionarán mediante plantaciones de matorrales que naturalicen el paso y favorezcan su utilización por la fauna, de acuerdo a las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) (2015). En los pasos de fauna todas las obras de drenaje se diseñan con una pasarela lateral seca, incluidos los canales, con resaltes que separen la zona de drenaje de la de paso, soleras de piedra y rampas de acceso cubiertas de tierra vegetal y sembradas con especies adaptadas a la zona.

De acuerdo con el informe del Servicio de Recursos Cinegéticos y Piscícolas de la Junta de Extremadura, se establecerán una serie de medidas en infraestructuras de paso o cruce de viales sobre cursos de aguas temporales o permanentes y su compatibilidad con el medio fluvial y la franqueabilidad de peces, establecidas por la Sección de Pesca, Acuicultura y Coordinación, de junio de 2018, con el fin de evitar las posibles afecciones a la ictiofauna (peces):

– En cualquier sección transversal del curso debe existir una vena con calado mayor de 25 cm, sin rampas ni secciones que aceleren la velocidad de flujo a más de 1 m/s en régimen inmediato a crecida ordinaria.

– Los acabados de obra en servicio deben permitir el flujo de acarreo (caudal sólido) sin que se produzcan saltos por acopios aguas arriba ni descalces por debajo de aquella.

– Estas condiciones deben ser geomorfológica e hidrológicamente estables en el tiempo.

Asimismo, y tal como indica el promotor, se incorporarán al proyecto de construcción las medidas incluidas en el informe del Servicio de Recursos Cinegéticos y Piscícolas referidas a los viaductos y puentes; marcos de hormigón; baterías de tubos; badenes en losa o plataforma de hormigón; y obras complementarias de consolidación longitudinal de márgenes en el entorno de obras transversales a cursos fluviales.

El ramal contará con un vallado perimetral, dotado de refuerzos en la parte exterior para jabalí y micromamíferos, y dispositivos de escape como puertas basculantes y rampas de escape, al menos uno por kilómetro, de acuerdo con las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del MAPAMA (2015).

En arquetas y sifones se instalarán rampas de escape que faciliten la salida de fauna que haya caído a su interior. Por otra parte y en relación con el cerramiento a instalar, en paralelo a las especificaciones de seguridad propias del proyecto, se estará a lo dispuesto en el Decreto 226/2013, de 3 de diciembre, por el que se regulan las condiciones para la instalación, modificación y reposición de los cerramientos cinegéticos y no cinegéticos en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

En respuesta a las medidas correctoras indicadas por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO en relación al corredor ecológico entorno al arroyo del Chaparral, el promotor indica que no es posible la sustitución del canal proyectado en dicho arroyo como obra de drenaje (ODE-7.05) por un cajón, dado que la rasante del trazado está condicionada por el túnel «Dehesa del Terzuelo» de la LAV, siendo inviable su reubicación al situarse la traza en desmonte respecto al terreno natural. Del mismo modo, el paso superior de fauna PSF-7.25 (p.k. 0+312) se incluye en el proyecto de plataforma de la LAV, teniendo en cuenta las citadas prescripciones técnicas del MITECO.

Se aplicarán métodos de seguimiento de atropellos y de la utilización de los pasos de fauna durante un periodo de, al menos 5 años, llevándose a cabo en 4 campañas anuales (primavera temprana, primavera tardía, verano-otoño e invierno).

Asimismo, durante la fase de explotación también existe el riesgo de colisión y/o electrocución de la avifauna con la catenaria y elementos asociados, teniendo en cuenta que el área de actuación constituye un entorno de interés para la avifauna.

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 los tramos de línea férrea a electrificar que discurren en áreas de interés para la fauna, mediante espirales salvapájaros de PVC de color naranja hechas a medida para el diámetro del cable. Se analizará asimismo la necesidad de instalar dispositivos antiposada en los pórticos (tejadillos) o dispositivos tipo «paraguas» con las puntas protegidas en los postes.

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 como el cernícalo 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 a priori es poco probable el riesgo de atrapamiento. No obstante, en el proyecto constructivo se velará por no instalar postes cerrados para evitar el riesgo de atrapamiento.

Respecto al posible incremento del riesgo atropello y colisión de la fauna por el propio material rodante, el promotor lo considera poco significativo.

Antes del comienzo de las obras, en coordinación con el órgano competente de la Junta de Extremadura, se trasladarán los ejemplares de anfibios, reptiles e ictiofauna de las posibles charcas afectadas directamente por el proyecto, a charcas cercanas permanentes no afectadas por las obras. Se realizará un seguimiento de la fauna acuática asociada a la charca ganadera situada al norte del trazado, en la tesela fragmentada por la vía, con objeto de estudiar si existe y se mantiene la reproducción de sapillo pintojo ibérico y galápagos europeo y leproso. Este seguimiento será enviado al órgano competente de la Junta de Extremadura.

En relación con la avifauna, la Subdirección de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO señala que la zona de actuación es relevante para la invernada de milano real, dadas las observaciones realizadas y existir un dormidero inventariado en Malpartida de Plasencia, y destaca la presencia próxima a las actuaciones proyectadas de nidos de águila calzada y milano negro, por lo que se deberá identificar si existen dormideros y/o

nidos ocupados por estas especies para ajustar el calendario de obras al periodo no reproductor.

Antes del inicio de las obras, se efectuará una prospección de avifauna nidificante en la zona de afección de la plataforma del ramal de conexión Madrid- Plasencia y en el tramo de la línea existente Monfragüe-Plasencia a electrificar. El proyecto contempla la realización de las siguientes paradas biológicas de las obras en periodos de mayor sensibilidad para la fauna:

- No se efectuarán talas ni desbroces entre 1 de febrero y 15 de julio, pudiendo realizarse la corta de arbolado y el desbroce únicamente de forma puntual y exclusivamente para la construcción de estructuras y obras de drenaje, siempre que se compruebe que, en el entorno cercano de la zona de actuación y, en cada caso, no existan nidos de las especies de interés que puedan verse afectados por las obras a juicio de la Dirección ambiental de la Obra.

- No se efectuarán voladuras ni movimiento de tierras entre el 1 de marzo y el 31 de mayo.

- En el caso del águila calzada, se evitará la tala, desbroce y construcción de la traza, evitando todo tipo de trabajos y tránsito de personas y/o maquinaria, hasta el 1 de agosto en el área crítica definida por un radio de 250 m en torno a los nidos detectados, o hasta el vuelo de los pollos.

- Para el área crítica de los nidos de abejaruco europeo, franja mínima de 50 m en torno al cauce del arroyo del Terzuelo, se evitará la tala, desbroce y construcción de la traza hasta el vuelo de los pollos, alrededor del 15 de julio.

Además, y tal como indica la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, los trabajos ubicados en las Zonas Críticas, descritas en la cartografía del estudio de prospección de avifauna incluido en la documentación presentada por el promotor, no se trabajará en el periodo sensible para las especies referidas, que es del 15 de abril al 15 de julio.

Si se detectara la presencia de alguna nueva especie protegida o de interés durante los trabajos o en la prospección prevista justo antes del comienzo de las obras, se seguirán las temporalizaciones descritas anteriormente. Si se trata de especies de flora o aves con otro grado de protección (milano real y cigüeña negra, principalmente), se comunicará al agente del Medio Natural de la zona o al Técnico del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de Extremadura, que dispondrán las medidas necesarias para evitar cualquier afección.

Por todo ello, el cronograma de las actuaciones será enviado y coordinado con la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura.

El documento ambiental incluye un apartado específico para la evaluación de las afecciones directas o indirectas a la Red Natura 2000, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del ZEC «Arroyos Barbaón y Calzones», el cual es atravesado entre los pp.kk. 0+000 y 0+150, coincidente con la plataforma de LAV en proyecto, concluyendo que las actuaciones proyectadas no afectan a ningún hábitat o especie clave por la que fue declarado dicho espacio y, por tanto, el proyecto no supone ningún impacto crítico que pueda poner en riesgo la integridad y coherencia de la Red Natura 2000.

Respecto a los hábitats de interés comunitario, el promotor señala que se prevé la ocupación de 0,6 ha del hábitat 6310 dentro de la ZEC «Arroyos Barbaón y Calzones», el cual ocupa a su vez 154,67 ha (7,52% de la superficie de la ZEC), presentando un estado de conservación excelente. Por otro lado, del Plan de Gestión del Área de Monfragüe, se extrae que la relevancia del hábitat 6310 (en función de la superficie a escala estatal) oscila entre el 0% y el 2%. Por tanto, el promotor concluye que la superficie del hábitat 6310 afectada por las obras (0,6 ha) supone un 0,029% de la superficie del ZEC que está cubierta por el hábitat. Considerando la superficie relativa respecto a su representación en el ámbito estatal, el porcentaje no superaría ni el 0,005% y, por tanto, considera que no hay pérdida significativa del estado de conservación favorable del hábitat 6310. Además, el promotor contempla el cumplimiento de las medidas específicas de conservación del hábitat

6310 incluidas en el Plan Director de la Red Natura 2000 en el ámbito de aplicación del Plan de Gestión del área de Monfragüe de los espacios protegidos de la Red Natura 2000.

En la zona de la ZEC «Arroyo de Barbaón y Calzones» se procederá a un jalonamiento metálico para minimizar el acceso y evitar molestias a la fauna. Con objeto de evitar la posible contaminación de las aguas por arrastres o vertidos accidentales en la zona de la ZEC, así como en el resto de arroyos interceptados, se instalarán barreras de retención de sedimentos. Se evitarán los trabajos nocturnos en las zonas próximas a los cursos fluviales y las charcas, ya que se puede generar una perturbación en las posibles nutrias que tienen el periodo principal de actividad durante la noche.

En los terrenos forestales se dará cumplimiento con lo estipulado en la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, y en sus modificaciones posteriores, en el Título VII de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, Agraria de Extremadura, así como el Decreto 134/2019, de 3 de septiembre, por el que se regula la realización de determinadas actuaciones forestales en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura y los Registros de Cooperativas, Empresas e Industrias Forestales y de Montes Protectores de Extremadura.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO y la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura consideran que el proyecto no va a generar un impacto apreciable sobre la Red Natura 2000 y no va a tener efectos negativos importantes sobre la biodiversidad siempre y cuando se apliquen las medidas propuestas por dichos organismos, las cuales han sido asumidas, en general, por el promotor en el presente proyecto.

Paisaje

El principal impacto durante la fase de construcción se produce debido a los grandes movimientos de tierra previstos, con terraplenes y desmontes de hasta 3 y 15,5 m de altura máxima, respectivamente. Durante la fase de explotación, los taludes generados y la presencia del ramal de conexión Madrid-Plasencia y la catenaria en la línea existente pueden suponer una pérdida de la calidad visual del entorno, si bien, el promotor considera que la ausencia de zonas pobladas cercanas con un gran número de observadores potenciales, y la presencia de otras infraestructuras lineales y desarrollo de las actuaciones en el ámbito de ejecución de la LAV Madrid-Extremadura, donde el paisaje se ha visto ya degradado, minimiza la intrusión visual y la pérdida de calidad paisajística e incrementa la capacidad de acogida de la misma.

El proyecto contempla la restauración ambiental y paisajística de todas las superficies afectadas, especialmente de los taludes generados, que se revegetarán con especies autóctonas.

Patrimonio cultural y vías pecuarias

De acuerdo con la prospección arqueológica realizada en enero de 2019, no se han localizado elementos pertenecientes al patrimonio arqueológico, etnográfico o paleontológico en el entorno de las actuaciones proyectadas, encontrándose los yacimientos más próximos a más de 1.000 m de distancia al norte de las mismas, por lo que el promotor indica que no se verían afectados.

El promotor contempla el seguimiento arqueológico intensivo permanente y a pie de obra, por parte de técnicos cualificados, durante la remoción del terreno bajo la rasante natural, y el seguimiento paleontológico puntual y esporádico, por técnicos cualificados, principalmente en la zona de desmontes y cortes de mayor potencia, así como la realización de muestreos específicos para microfósiles. Igualmente, se procederá al balizamiento con cerramiento metálico de los elementos de interés cultural próximos a la zona de actuación.

En caso de localización de restos arqueológicos, 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 al órgano

competente de la Junta de Extremadura, quien determinará la necesidad de excavación completa de los hallazgos localizados. En el caso que se considere oportuno, dicha excavación 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.

El tramo de la plataforma ferroviaria existente a electrificar es atravesado por la Colada de Galisteo, a través de un paso superior, si bien la realización de las obras de electrificación no se prevé que afecten a dicha vía pecuaria. En caso de necesidad de afección a la citada vía pecuaria, se solicitará la correspondiente autorización ante el órgano competente de la Junta de Extremadura, y en ningún caso se interrumpirá el tránsito por la vía pecuaria debido a la ejecución de las obras.

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 mismas.

Vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves o de catástrofes.

En el ámbito de estudio no se detecta una alta sismicidad, ni la existencia de suelos con potenciales riesgos geológico-geotécnicos (suelos blandos, expansivos, colapsables, inestabilidades de ladera, macizos fuertemente tectonizados, etc.).

El documento ambiental incluye un apartado específico que analiza la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, incluido dentro de un Sistema de Gestión Integral de Riesgos, concluyendo que existe una probabilidad muy baja de ocurrencia de riesgos asociados a la inestabilidad de taludes o laderas, al taponamiento de las obras de drenaje durante un tiempo prolongado de lluvias, a vertidos accidentales de combustibles o mercancías peligrosas (tanto en fase de obra como derivado de un accidente ferroviario), al descarrilamiento de un convoy, o al riesgo de incendio causado por las obras de ejecución y motores de combustión, por las instalaciones asociadas a la vía y/o por accidente ferroviario con caída del tendido de electrificación (catenaria).

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 los impactos previstos, así como de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y complementarias, la detección de impactos no previstos y la adopción de medidas para solucionarlos 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 y jalonamiento de la zona de ocupación de las obras, de las instalaciones auxiliares y 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 del sistema hidrológico e hidrogeológico, de la fauna, de los espacios naturales protegidos, del patrimonio histórico-cultural y vías pecuarias, de los servicios existentes y la permeabilidad territorial, y de la integración y restauración paisajística.

Durante la fase de explotación, se aplicarán métodos de seguimiento de atropellos de animales y de la utilización de los pasos de fauna durante un periodo de, al menos 5 años, llevándose a cabo en 4 campañas anuales (primavera temprana, primavera tardía, verano-otoño e invierno). Se realizará asimismo un seguimiento específico de la electrocución y

colisión de la avifauna con la catenaria, durante al menos los 3 primeros años de explotación (con la catenaria en funcionamiento).

Además, de la remisión de los informes correspondientes del programa de vigilancia ambiental al organismo competente en el seguimiento ambiental (órgano sustantivo) y al órgano competente de la Junta de Extremadura, los informes de seguimiento anual del plan de gestión del área para la mejora del hábitat 6310 se remitirán también a la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

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 de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia» 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 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 de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia», 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.

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, 5 de mayo de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

