

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 17616** Resolución de 17 de julio de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Reposición y ejecución de cerramientos en el ámbito de la red convencional. Línea 520 Ciudad Real a Badajoz. p.k. 324/800 al p.k. 325/800, en Cabeza del Buey (Badajoz)».

Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de diciembre de 2025, tiene entrada en esta Dirección General la solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Reposición y ejecución de cerramientos en el ámbito de la red convencional. Línea 520 Ciudad Real a Badajoz. p.k. 324/800 al p.k. 325/800. TM: Cabeza del Buey (Badajoz)»; remitido por la Subdirección de Medio Ambiente de Adif-Alta Velocidad como órgano sustantivo y promotor.

Con fecha 29 de enero de 2026, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 9 de marzo de 2025, se requiere, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, el informe de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), así como de las Direcciones Generales de Gestión Forestal y Defensa Contra Incendios y de Sostenibilidad, ambas de la Junta de Extremadura. El último informe se recibe el 13 de abril de 2026.

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

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
<i>Administración estatal</i>	
Subdelegación del Gobierno en Badajoz.	No
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. MITECO.	No
Comisaría de Aguas. Confederación Hidrográfica del Guadiana. MITECO.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático (OECC). MITECO.	Sí
<i>Administración autonómica. Junta de Extremadura</i>	
Dirección General de Sostenibilidad. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible.	Sí
Secretaría General de Desarrollo Sostenible, Coordinación y Planificación Hídrica. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible.	Sí
Dirección General de Infraestructuras Rurales, Patrimonio y Tauromaquia. Consejería de Gestión Forestal y Mundo Rural.	No
Dirección General de Prevención y Extinción De Incendios. Consejería de Gestión Forestal y Mundo Rural.	Sí

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo, Jóvenes y Deportes.	Sí
Secretaría General de Interior, Emergencias y Protección Civil. Consejería de Presidencia, Interior y Diálogo Social.	Sí
Servicio Extremeño de Salud. Consejería de Salud y Política Social.	Sí
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio y Agenda Urbana. Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.	Sí
Dirección General de Movilidad y Transportes. Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.	No
<i>Administración local (Madrid)</i>	
Ayuntamiento Cabeza de Buey.	No
Diputación Provincial de Badajoz.	No
<i>Entidades públicas y privadas</i>	
WWF/ADENA.	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
Sociedad Española de Ornitología (SEO BirdLife).	No
Ecologistas en Acción Extremadura.	No

* En la denominación de la consulta.

Como resultado del proceso de consultas efectuado y del análisis técnico realizado, con fecha 29 de abril de 2026 se trasladan al promotor las prescripciones formuladas por las Administraciones consultadas, dirigidas a evitar o minimizar los impactos detectados, al objeto de que sean incorporadas tanto en el documento ambiental como en el proyecto de ejecución, así como a las tramitaciones derivadas de la normativa sectorial aplicable. Asimismo, se requiere al promotor la aportación de información adicional, incluyendo el cálculo de la huella de carbono y la revisión del proyecto respecto a la publicación de las nuevas prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del MITECO (2026). El promotor da respuesta a este requerimiento el 7 de mayo de 2026.

Analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

El proyecto forma parte del programa de cerramientos de la red convencional de Adif, cuyas actuaciones se agrupan por criterios geográficos en distintos lotes.

Su objetivo es definir y ejecutar las obras necesarias para la instalación de cerramientos ferroviarios en ambos márgenes de la línea 520 Ciudad Real-Badajoz, dentro del término municipal de Cabeza del Buey, entre los p.k. 324/800 y 325/800. Para ello, se proyecta la construcción de 1.446 m de cerramiento urbano tipo M, complementado con 5 m de muro de bloque de hormigón, 10 m de verja metálica sobre dados de hormigón y 15 m de verja metálica adicional. Además, a solicitud de la Jefatura

de Mantenimiento de Mérida, se incorporan puertas de acceso a la plataforma ferroviaria para facilitar labores de conservación.

Dado el volumen de materiales necesarios, se prevén zonas auxiliares de obra próximas al ámbito de actuación, destinadas al acopio de materiales y al estacionamiento de maquinaria.

Una parte significativa de los trabajos se desarrollará dentro de zona de riesgo (< 3 m del carril), e incluso puntualmente en zona de peligro ferroviario (< 2 m), por lo que las obras requerirán ejecutarse bajo intervalos de liberación por tiempo al ser incompatibles con la circulación ferroviaria.

El documento ambiental no plantea alternativas ya que los requisitos normativos reducen la posibilidad de proponer opciones, quedando circunscritas a los diferentes condicionantes técnicos. No obstante, se ha planteado la alternativa 0 o de no ejecución del proyecto, que consiste en no modificar el estado actual del cerramiento, opción que no cumpliría con los objetivos de evitar el riesgo actual de arrollamiento por trenes para la población y la fauna.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza en el término municipal de Cabeza del Buey, provincia de Badajoz, dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura. Las actuaciones se desarrollan íntegramente asociadas a la infraestructura ferroviaria preexistente, ocupando terrenos que pertenecen al dominio público ferroviario gestionado por Adif.

El trazado discurre parcialmente por el entorno urbano del municipio, localizándose fundamentalmente en ámbitos rurales, industriales y en terrenos ya consolidados y transformados por la presencia histórica de la infraestructura ferroviaria. El territorio afectado por la actuación presenta un marcado carácter agropecuario, dominado por amplias superficies agrícolas de secano, donde predominan los cultivos tradicionales y espacios abiertos de elevada horizontalidad paisajística propios de la penillanura extremeña.

Desde el punto de vista hidrográfico, el ámbito de actuación está dominado por el río Zújar, principal afluente del río Guadiana en este sector territorial, junto con una red secundaria integrada por arroyos y cursos de agua de carácter estacional, entre los que destaca el arroyo del Buey.

El ámbito del proyecto presenta una elevada sensibilidad ambiental debido a su proximidad y superposición parcial con espacios integrados en la Red Natura 2000. Concretamente, las actuaciones afectan parcialmente a la zona especial de conservación (ZEC)-«La Serena» (ES4310010) y a la zona de especial protección para las aves (ZEPA)-«La Serena y Sierras Periféricas» (ES0000367).

Desde la perspectiva faunística, el entorno constituye una de las áreas de mayor relevancia para las aves esteparias en Extremadura y en el conjunto de la península ibérica. Las extensas superficies agrícolas abiertas junto con los pastizales y matorrales asociados favorecen la presencia de especies de elevado interés de conservación, tanto aves esteparias como aves rapaces, así como de otras aves asociadas a medios rupícolas y acuáticos. Este destacado valor ornitológico se confirma con la inclusión del ámbito del proyecto dentro de las áreas importantes para la conservación de las aves y la biodiversidad (IBA) n.º 279 «Puerto Mejoral–Almorchón–Cabeza del Buey» y n.º 280 «La Serena».

El documento ambiental indica que, a pesar de la relevancia ambiental del entorno, las actuaciones proyectadas se desarrollan fundamentalmente sobre terrenos ya alterados y funcionalmente vinculados a la infraestructura ferroviaria existente, lo que reduciría notablemente la magnitud de las afecciones potenciales sobre los valores naturales presentes.

c. Características del potencial impacto:

c.1 Aire, contaminación atmosférica y cambio climático.

Según indica el documento ambiental, durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la atmósfera se deberán al incremento de emisiones de polvo y gases, así como del ruido y vibraciones generados por el movimiento de tierras y el uso de maquinaria. Estas afecciones tendrán carácter temporal. En cuanto a la fase de funcionamiento, las afecciones sobre la calidad del aire serán muy limitadas y asociadas principalmente al tránsito ocasional de vehículos con labores de mantenimiento.

El documento ambiental prevé medidas que se centran en las buenas prácticas en obra como son el riego de caminos y zonas con movimientos de tierras, la limpieza de viales asfaltados y el tapado o humedecido de los acopios de materiales. Además, se prohíbe la quema de restos y se exige cubrir con lonas los camiones de transporte, intensificando estas actuaciones cerca de las áreas pobladas y garantizando tomas de agua adecuadas, mientras que la maquinaria se mantendrá en buen estado limitando los ruidos, gases y partículas contaminantes.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO señala la necesidad de evaluar los efectos de la actuación sobre el medio mediante el cálculo de la huella de carbono, incluyendo las pérdidas derivadas de la eliminación de vegetación y de la ocupación del suelo, así como de establecer medidas compensatorias proporcionales a la superficie afectada. En respuesta a estas consideraciones y a requerimiento de este órgano ambiental, el promotor calcula una pérdida de reservas de carbono por el proyecto estimada en 10,8 t CO_{2eq}, siendo las emisiones generadas por las obras de unos 10,6 t CO_{2eq}. No obstante, se espera una compensación global del proyecto de alrededor de 25 t CO_{2eq}, mediante la realización de revegetaciones en el dominio ferroviario (taludes, franjas de infraestructura y restauración superficial) y la mejora de hábitats en el entorno del proyecto. Se prevé la restauración de aproximadamente 1,5 ha, generando un balance climático positivo del proyecto a medio plazo. Se incluye una prescripción en la presente resolución al respecto.

c.2 Suelo, geomorfología y gestión de residuos.

Desde el punto de vista geomorfológico, el ámbito de actuación se asienta sobre la penillanura extremeña con un relieve caracterizado por la erosión diferencial de materiales de distinta resistencia, la erosión laminar en zonas agrícolas y procesos de acarreamiento en sustratos blandos. Localmente, se identifican también fenómenos de sedimentación vinculados a depósitos de ladera activos, aluvionamiento en fondos de valle y colmatación de pequeñas cuencas.

El documento ambiental indica que durante la construcción se producirán los movimientos de tierra necesarios para las cimentaciones del cerramiento (murete de verja en tramos urbanos y postes en zonas rurales). Dado que estas intervenciones son puntuales, de carácter local y se desarrollan íntegramente dentro del dominio público ferroviario, en terrenos ya alterados por la infraestructura existente, no se prevé una transformación significativa del medio físico. La gestión de los excedentes de excavación se regirá por la normativa vigente, priorizando su valorización para la restauración de las zonas extractivas existentes. En su defecto, los materiales serán entregados a gestores autorizados para su depósito en vertederos habilitados.

Durante la fase de ejecución, si bien el promotor indica que existen riesgos potenciales de compactación, pérdida de suelo y contaminación por vertidos accidentales, la elevada antropización previa de la zona reduce sustancialmente la magnitud de estos impactos. Para mitigar los efectos, señala que se procederá a la retirada y acopio de la capa de tierra vegetal, reservándola para la restauración ambiental posterior. Se prevé la recogida selectiva de residuos, estableciendo protocolos estrictos para el almacenamiento de los productos peligrosos, así como la limpieza integral de las zonas auxiliares. En caso de detectar indicios de

contaminación no previstos, se caracterizarán y gestionarán los suelos afectados conforme a la legislación aplicable.

El promotor incorpora al proyecto, en respuesta al requerimiento realizado por este órgano ambiental, las recomendaciones de la Oficina Española de Cambio Climático del MITECO alineadas con la Estrategia Europea de Protección del Suelo 2030, orientadas a preservar la estructura del suelo, mantener la cobertura vegetal, limitar el sellado y proteger los suelos con mayor capacidad productiva o de almacenamiento de carbono.

c.3 Hidrología.

La red hidrográfica del ámbito de actuación está dominada por el río Zújar, afluente del Guadiana, y una red secundaria compuesta por arroyos y cursos de agua estacionales, entre los que destaca el arroyo del Buey y sus tributarios menores. Hidrogeológicamente, la zona se caracteriza por la ausencia de acuíferos regionales de entidad, predominando materiales de baja permeabilidad que limitan la existencia de reservorios subterráneos significativos.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana informa que el cerramiento proyectado cruza el cauce de un arroyo tributario del arroyo del Buey. Por su parte, el Servicio de Gestión y Planificación Hidrológica de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible de la Junta de Extremadura informa que no existen infraestructuras hidráulicas de su competencia susceptibles de verse afectadas por la actuación.

El documento ambiental indica que, durante la fase de construcción las afecciones potenciales al medio hídrico se limitan a los movimientos de maquinaria, excavaciones puntuales y riesgos accidentales de contaminación o incremento de turbidez por arrastre de sedimentos. Dado que las excavaciones son de escasa profundidad y se realizan sobre la plataforma ferroviaria ya alterada, no se prevé una afección significativa de las aguas superficiales o subterráneas. El riesgo de posibles vertidos accidentales será mitigado mediante medidas preventivas y el programa de vigilancia ambiental. Durante la vida útil del proyecto no se esperan afecciones sobre el medio hídrico.

A pesar de que el proyecto no contempla una ocupación directa de cauces, el promotor establece criterios para evitar la instalación de elementos auxiliares, acopios o servidumbres temporales sobre cauces naturales o zonas de drenaje. En caso de detectarse obstáculos que alteren el funcionamiento hidráulico, se procederá a su retirada inmediata. Para garantizar la calidad del agua y el drenaje adecuados, se impermeabilizarán las zonas de parque de maquinaria, se instalarán cunetas perimetrales, se ejecutarán balsas de decantación en las áreas auxiliares y se tratarán adecuadamente las aguas residuales, previniendo vertidos y el arrastre de sedimentos.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana recuerda la necesidad de obtener la autorización administrativa previa para cualquier aprovechamiento de cauces o bienes del dominio público hidráulico, además de recordar la necesidad de que el vallado se sitúe fuera de la zona de servidumbre de estos. El promotor responde que solicitará las autorizaciones preceptivas y que los cerramientos se situarán a una distancia mínima de 5 m desde el límite exterior del cauce. Por otra parte, el promotor asume las recomendaciones de la Oficina Española de Cambio Climático orientadas a preservar los flujos naturales de escorrentía e infiltración y a promover un uso eficiente del agua.

El promotor informa que no habrá consumos permanentes de agua durante la fase de funcionamiento del proyecto ni necesidades relevantes de abastecimiento para el mantenimiento. La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica que, por la naturaleza de la infraestructura, esta no requiere consumo de agua para su funcionamiento ni generará vertidos permanentes al dominio público hidráulico.

c.4 Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.

El ámbito del proyecto se superpone parcialmente con la ZEC «La Serena» (ES4310010) y la ZEPA «La Serena y Sierras Periféricas» (ES0000367), espacios gestionados bajo un

Plan de Gestión conjunto que integra también las ZEPAs «Embalse de la Serena» y «Embalse del Zújar». Según la zonificación de dicho instrumento, las actuaciones se sitúan en zonas de uso general y zonas de interés, áreas que no contienen superficies de especial importancia para la conservación de los elementos clave.

El documento ambiental detalla que se prevén pequeñas afecciones al hábitat 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, aunque fuera de los límites oficiales de la Red Natura 2000. El entorno estepario y urbano alberga especies incluidas en la ZEPA como la avutarda (*Otis tarda*), sisón (*Tetrax tetrax*) y cernícalo primillo (*Falco naumanni*), con riesgo de colisión con el cerramiento. No obstante, la baja altura del vallado, su proximidad a áreas habitadas y la incorporación de medidas de señalización y permeabilidad, hacen que el documento califique este impacto como moderado, localizado y fácilmente mitigable. Durante la fase de construcción del proyecto se producirán molestias temporales a la fauna derivadas del uso de maquinaria. En la fase de servicio del proyecto, el cerramiento podría actuar como barrera física, deteriorando la calidad del hábitat para la fauna, por lo que el promotor se compromete a conservar la vegetación natural existente; diseñar el cerramiento compatible con la permeabilidad ecológica de la pequeña fauna; establecer medidas preventivas para evitar la colisión de avifauna y quirópteros; y revegetar las áreas degradadas mediante la creación de ecotonos lineales en el corredor ferroviario.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura emite resolución de autorización de cerramiento no cinegético a efectos ambientales. Informa que la actuación se localiza muy tangencialmente en área protegida ZEPA-ZEC y que debido al alcance de las obras y a su localización, no se esperan afecciones sobre el espacio protegido ni sobre los valores que motivaron su declaración, siempre que se cumplan las medidas establecidas, por lo que informa favorablemente la actuación. Por otra parte, señala, que es de aplicación el Decreto 226/2013, que regula la instalación de cerramientos en Extremadura. Este marco prohíbe el uso de alambre de espino o elementos cortantes, condición ya incorporada al diseño. Además, establece la obligación de contactar con el Agente del Medio Natural antes del inicio de las obras y de paralizarlas inmediatamente si se detectan especies del Catálogo de Especies Amenazadas de Extremadura, siguiendo las indicaciones de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, compromisos que el promotor asume expresamente en respuesta al requerimiento realizado por este órgano ambiental.

El promotor incorpora en el proyecto las recomendaciones de la Oficina Española de Cambio Climático para garantizar que el proyecto no contravenga la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas.

c.5 Flora y vegetación. Hábitats de interés comunitario (HIC).

Según el documento ambiental, el ámbito de estudio corresponde potencialmente a la serie mesomediterránea luso-extremadurensis silicícola de la encina. Sin embargo, los terrenos afectados por las actuaciones se corresponden mayoritariamente con espacios agrícolas transformados, dominados por cultivos de secano. La vegetación natural presenta un carácter residual y discontinuo, limitándose principalmente a formaciones de pastizal y matorral asociadas a la serie silicícola de la encina, localizadas en ribazos, linderos y pequeñas áreas no cultivadas.

Aunque se identifican zonas afectadas por la actuación que engloban el hábitat prioritario 6220*, estas superficies se localizan fuera de los límites de los espacios protegidos presentes. No obstante, se añade una prescripción en la presente resolución relacionada con esta posible afección. Por otra parte, no se espera que la actuación afecte de manera significativa a especies de flora vascular protegida.

El documento ambiental indica que durante la fase de construcción las afecciones potenciales derivarán de los desbroces puntuales necesarios para la ejecución de las obras y la implantación del cerramiento, así como de la compactación del suelo, la emisión de polvo y el riesgo de incendios asociado a soldaduras, desbroces o generación accidental de chispas. Dado el carácter discontinuo y escasamente

desarrollado de la vegetación existente, así como la localización de las obras sobre terrenos previamente alterados por la infraestructura ferroviaria, se considera que los impactos sobre la cubierta vegetal serán puntuales y limitados.

La presencia de formaciones de pastizal y matorral de baja o media cobertura incrementa la facilidad de ignición y propagación del fuego, especialmente en periodo estival. Para minimizar estos riesgos y las afecciones vegetales, el documento ambiental recoge que se establecerá un Plan de Prevención y Extinción de Incendios; se planificarán los accesos y movimientos de maquinaria para evitar la apertura de nuevos caminos auxiliares; se realizará la organización de los movimientos de tierras y desbroces para minimizar la superficie de ocupación temporal; se procederá al balizamiento de los ejemplares, marcando aquellos cuya tala resulte estrictamente necesaria y se aplicarán productos cicatrizantes o antisépticos apropiados en caso de daños accidentales; así como se realizará la correcta gestión de los restos vegetales.

Durante la fase de uso del cerramiento, el documento ambiental no prevé impactos significativos sobre la vegetación, limitándose las posibles afecciones a daños puntuales derivados de las labores de mantenimiento.

c.6 Fauna.

El ámbito de actuación se sitúa en un entorno periurbano y agrícola fuertemente antropizado, caracterizado por infraestructuras lineales y una alta transformación del territorio. No obstante, el área presenta un notable interés faunístico, especialmente para las aves esteparias, al afectar parcialmente a la ZEPA «La Serena y Sierras Periféricas», espacio de gran relevancia regional, nacional y europeo.

La comunidad ornitológica local es destacada, incluyendo especies esteparias y sensibles a la alteración del hábitat según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura como la avutarda, sisón, ganga ibérica (*Pterocles alchata*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*), o canastera (*Glareola pratincola*), así como especies catalogadas como vulnerables a nivel estatal entre las que se encuentran el cernícalo primilla, aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y aguilucho pálido (*Circus cyaneus*). Las sierras circundantes albergan aves rupícolas que utilizan las zonas abiertas y embalses como áreas de alimentación como la grulla común (*Grus grus*), que emplea la zona como dormitorio invernal. Este interés motiva la inclusión del área dentro de las IBAs n.º 279 y n.º 280.

El documento ambiental informa que durante la fase de construcción se producirán molestias acústicas y visuales temporales derivadas de la maquinaria y los movimientos de tierra, especialmente durante los periodos sensibles de reproducción y cría, que pueden provocar el desplazamiento temporal de ejemplares, junto con riesgos puntuales de atropello o destrucción de refugios para especies de menor movilidad. No obstante, al desarrollarse las obras mayoritariamente sobre terrenos ya alterados por la infraestructura ferroviaria, sin transformación significativa de hábitats naturales, la incidencia se considera limitada y temporal.

Para minimizar estas afecciones, el promotor prevé el jalonamiento de las zonas sensibles y la planificación temporal de los trabajos sin actividades ruidosas en las primeras y últimas horas del día, y evitando realizar actuaciones entre la segunda semana de marzo y la segunda quincena de julio (periodo reproductor principal). Se limitará estrictamente la circulación de vehículos y personal a las zonas imprescindibles. Previo al inicio de las obras, se realizará una inspección específica para detectar nidos o refugios de especies de fauna, procediendo a la notificación al organismo ambiental competente de la Junta de Extremadura en el caso de localizar ejemplares o nidos de especies protegidas. Los nidos o puestas de las especies de fauna serán respetados, salvo en los supuestos excepcionales de riesgo para la seguridad ferroviaria o la fauna, en los que se procederá en coordinación y con la autorización previa del órgano medioambiental autonómico competente. Por otra parte, se evitará la creación de condiciones que atraigan especies presa hacia zonas de riesgo próximas a la vía.

El documento ambiental destaca, durante la explotación del proyecto, el riesgo de colisión de aves con el vallado y, en menor medida, el posible atrapamiento de fauna terrestre. No obstante, el cerramiento reducirá el riesgo de atropello de fauna por el tráfico ferroviario. El documento indica que el vallado incorporará sistemas de señalización conforme a las prescripciones técnicas del MITECO. En tramos en trinchera donde el cerramiento sobresalga, se instalarán elementos señalizadores de alta visibilidad dispuestos de forma alterna y a diferentes alturas, para incrementar su detectabilidad. Aunque la proximidad al núcleo urbano limita la funcionalidad del área como corredor principal, el promotor señala que se instalarán dispositivos de escape o rampas para la fauna terrestre de pequeño y mediano tamaño en puntos estratégicos, como proximidades de terraplenes. Se prevé realizar los trabajos de mantenimiento en las épocas de menor sensibilidad faunística, siguiendo el programa de vigilancia ambiental. Por otra parte, el promotor asume el cumplimiento de todas las prescripciones de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura en materia de cerramientos.

Este órgano ambiental considera que el proyecto deberá cumplir con las directrices de las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna, vallados perimetrales y otras medidas para favorecer la biodiversidad en infraestructuras de transporte (actualización 2026)», aspecto detallado en el apartado de prescripciones de la presente resolución.

c.7 Población, salud humana y medio socioeconómico.

Las principales afecciones potenciales sobre la población y la salud humana durante la fase de ejecución estarán vinculadas al incremento temporal de los niveles de ruido y vibraciones derivados de las actividades de obra.

El núcleo urbano más expuesto a estas molestias es Cabeza del Buey, dado que la infraestructura ferroviaria atraviesa parcialmente su término municipal. Sin embargo, la mayor parte de las actuaciones se desarrollarán en entornos rurales, industriales o sobre terrenos ya consolidados por la infraestructura existente. El documento ambiental incluye un análisis preliminar de sensibilidad acústica que identifica un total de 26 edificaciones potencialmente expuestas a incrementos de ruido, situadas a distancias comprendidas entre 0 y 50 m de las zonas de trabajo.

El documento ambiental prevé para minimizar el impacto acústico, la instalación de barreras móviles antirruído, especialmente en los tramos próximos a edificaciones sensibles, con lo que considera el cumplimiento de los valores límite establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Adicionalmente, se adoptarán medidas complementarias como el uso de maquinaria de baja emisión sonora, el mantenimiento periódico de motores y silenciadores, y la programación de las operaciones más ruidosas en horario diurno, evitando trabajos entre las 23:00 y las 07:00 horas en entornos residenciales. Se limitará la velocidad de los vehículos de obra y se realizará un seguimiento específico de ruido y vibraciones dentro del programa de vigilancia ambiental. Asimismo, en caso de detectarse superaciones de los valores admisibles se activarán medidas correctoras adicionales como la reducción de equipos simultáneos, la modificación de accesos o el refuerzo de las pantallas acústicas.

Tal y como se indica en el documento recibido, una vez en servicio, los cerramientos no generarán modificaciones relevantes en los niveles sonoros asociados a la operación ferroviaria actual.

La Dirección General de Salud Pública de la Junta de Extremadura emite informe favorable al proyecto, considerando que el impacto ambiental generado por la actuación es asumible desde la perspectiva de la salud pública, sin formular observaciones adicionales.

Desde el punto de vista socioeconómico, el documento ambiental recoge que la actuación generará efectos positivos temporales derivados de la contratación de

servicios, suministros y mano de obra, dinamizando la economía local de los municipios afectados. Por otra parte, no se prevén ocupaciones permanentes ni afecciones relevantes a la red viaria y en caso de que las obras afecten a carreteras o caminos, se procederá a su reposición inmediata o a la habilitación de itinerarios alternativos para garantizar la accesibilidad de la población.

Las obras se ejecutarán bajo intervalos de liberación por tiempo al ser incompatibles con la circulación ferroviaria, no obstante, el proyecto constructivo incluirá las medidas necesarias para garantizar la continuidad del servicio ferroviario durante la ejecución de las obras, estableciendo, si fuera necesario, soluciones alternativas que minimicen las molestias a los usuarios.

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Junta de Extremadura informa que, conforme al plano de ordenación del Plan Territorial Serena «Zona Agrícola y Pastizales», se trata de un uso autorizable, por lo que emite informe de compatibilidad.

El Servicio de Urbanismo de la Dirección General de Urbanismo, Ordenación del Territorio y Agenda Urbana de la Junta de Extremadura señala la necesidad de verificar la compatibilidad del proyecto con el planeamiento vigente en el término municipal de Cabeza del Buey, donde son de aplicación las normas subsidiarias aprobadas en 1989. El promotor responde que comprobará la adecuación urbanística de las actuaciones y que desarrollará el proyecto exclusivamente en aquellos suelos donde la normativa vigente permita su implantación.

c.8 Paisaje.

El documento ambiental indica que las actuaciones se desarrollan en un entorno ya antropizado, asociadas a una infraestructura ferroviaria existente y consolidada. En este contexto, el cerramiento proyectado representa una modificación visual limitada y de escasa entidad perceptiva al integrarse en un paisaje ya transformado.

Tal y como indica el documento ambiental, durante la fase de construcción, los impactos paisajísticos se limitarán a la presencia temporal de maquinaria, materiales y la ejecución progresiva del vallado. Dado el carácter lineal de las obras, su reducida ocupación superficial y su vinculación directa con la infraestructura existente, se considera que la disminución temporal de la calidad visual será poco significativa. En cuanto al funcionamiento del proyecto, el cerramiento se configurará como un elemento lineal paralelo a la vía férrea, manteniendo la misma orientación espacial y quedando visualmente integrado en el corredor ferroviario, además, la reducida altura y disposición longitudinal del cerramiento previsto, favorecen que la afección visual disminuya notablemente con la distancia, minimizando su intrusión en el paisaje circundante.

El documento ambiental establece para mitigar las afecciones temporales durante la fase de ejecución, que las instalaciones auxiliares se localicen preferentemente dentro del dominio público ferroviario, evitando nuevas ocupaciones de terreno; en los casos excepcionales donde sea necesario ocupar suelo natural, se procederá a la retirada y conservación de la capa de tierra vegetal para su reutilización en la restauración final. Una vez concluidas las obras, se ejecutarán las medidas de acondicionamiento y restauración necesarias para recuperar la integridad visual del entorno.

c.9 Patrimonio cultural y bienes de dominio público.

El documento ambiental contempla, como medida preventiva, la delimitación de perímetros de protección en torno a los elementos patrimoniales identificados en las proximidades. Se realizará un seguimiento y control arqueológicos en aquellas zonas donde se produzcan ocupaciones nuevas o intervenciones sobre terrenos no alterados. Este seguimiento se intensificará durante las fases iniciales de desbroce y excavación, hasta alcanzar niveles arqueológicamente estériles. Antes del inicio de las obras, se solicitará la correspondiente autorización del órgano competente en materia de patrimonio cultural de la Junta de Extremadura. Asimismo, se establecerá un protocolo de comunicación para informar de cualquier modificación sustancial del proyecto constructivo.

La Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura informa que la carta arqueológica no indica la existencia de yacimiento arqueológico en la parcela objeto de intervención, ni en parcelas anexas; no se conocen incidencias sobre el patrimonio etnológico conocido en la parcela de referencia; y que el hecho de tratarse de una construcción ejecutada, en parte impide cotejar posibles afecciones patrimoniales no conocidas. Por ello, en el caso de que durante la ejecución de las obras se descubran restos u objetos con posible valor arqueológico, se ha de proceder a la paralización inmediata de los trabajos en la zona afectada, adaptar las medidas necesarias para garantizar su protección y comunicar a la Consejería de Cultura en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas. El promotor responde incorporando las medidas establecidas en el proyecto.

El documento ambiental, con relación a las vías pecuarias, indica que, dado que las actuaciones proyectadas se desarrollan íntegramente dentro del dominio público ferroviario gestionado por Adif, no se prevén nuevas afecciones.

c.10 Efectos sinérgicos y acumulativos.

Las actuaciones se desarrollan íntegramente asociadas a una infraestructura ferroviaria preexistente y plenamente integrada en el territorio. Al no implicar la apertura de nuevos corredores de transporte, ni la ocupación significativa de nuevos suelos, no se prevé que el proyecto genere incrementos relevantes en las afecciones ambientales ya existentes.

El documento ambiental informa que, desde la perspectiva ambiental, únicamente podrían producirse efectos ligeramente sinérgicos sobre la fauna y el paisaje, derivados de la presencia adicional de un nuevo elemento lineal. No obstante, el promotor no estima estos efectos significativos, ni considera que supongan un cambio cualitativo en la valoración global de impactos, dada la elevada antropización del ámbito y la consolidación de la infraestructura ferroviaria actual.

c.11 Vulnerabilidad y riesgos.

El documento ambiental analiza la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos naturales, tecnológicos y derivados del cambio climático de manera breve, dadas las características y la reducida entidad de la actuación, e indica que no se prevén riesgos significativos ni incrementos apreciables de la vulnerabilidad del entorno.

El documento ambiental señala que la presencia del vallado, en principio, podría suponer una limitación puntual para las labores de extinción o acceso, si bien, considera que dicha circunstancia no tiene entidad suficiente para dificultar de forma significativa la actuación de los servicios de emergencia.

La Dirección General de Gestión Forestal y Defensa Contra Incendios de la Junta de Extremadura informa que gran parte del trazado discurre por zonas urbanas o áreas con escasa cobertura vegetal, por lo que considera que no va a causar impactos significativos en el ámbito forestal. No obstante, establece condiciones preventivas aplicables, especialmente, en los tramos del proyecto situados fuera de suelo urbano y con posibles afecciones a especies protegidas. El promotor se compromete a cumplir con el Plan de Lucha contra Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (Plan INFOEX) y resto de la normativa autonómica, así como a retirar o eliminar los restos vegetales en el plazo máximo de dos meses, paralizar los trabajos en situaciones de «peligro extremo de incendios» y controlar la ubicación de instalaciones auxiliares.

La Secretaría General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Junta de Extremadura indica que, debido a la tipología del proyecto y a la ausencia previsible de sustancias peligrosas en cantidades iguales o superiores a los umbrales del Real Decreto 840/2015, entiende que no tiene que pronunciarse ni considera necesario emitir un informe de vulnerabilidad pormenorizado dentro de sus competencias atribuidas referidas a accidentes graves y catástrofes naturales.

No obstante, respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves y/o catástrofes naturales, se recogen, resumen y trasladan los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento. En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como su propio diseño, la vulnerabilidad del proyecto según el análisis realizado por el promotor es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

c.12 Programa de vigilancia ambiental.

El Programa de vigilancia ambiental (PVA) planteado por el promotor tiene como finalidad garantizar la correcta ejecución ambiental del proyecto y verificar el cumplimiento de las medidas ambientales establecidas en la documentación ambiental y en la presente resolución, de conformidad con la normativa vigente, mediante el seguimiento de la evolución de los posibles impactos derivados de las actuaciones y, en su caso, proponer la adopción de medidas adicionales ante la detección de afecciones no previstas o insuficientemente corregidas.

El PVA establece controles específicos sobre el medio físico y suelo, calidad atmosférica, gestión de residuos y sustancias peligrosas, sistema hidrológico e hidrogeológico, vegetación y restauración, fauna, ruido y vibraciones, permeabilidad territorial y servicios, y arqueología.

El PVA detalla frecuencias de control (diarias, semanales, mensuales o estacionales) adaptadas a la naturaleza de cada factor ambiental y a la fase de ejecución de las obras. Todos los resultados deberán registrarse en el diario ambiental de obra y resumirse en informes técnicos periódicos elaborados por la dirección ambiental o la asistencia técnica especializada. Dichos informes serán remitidos al órgano sustantivo y al órgano autonómico competente en medio ambiente para permitir la supervisión de las actuaciones y, si fuera necesario, la adopción de medidas complementarias.

d. Prescripciones adicionales:

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

d.1 El proyecto se ajustará, en la medida de lo posible, a las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» publicadas por el MITECO, correspondientes a su 3.^a edición (2026) o a la versión que esté vigente en el momento de la ejecución de las obras.

d.2 La restauración de aproximadamente 1,5 ha con mejora de hábitats del entorno del proyecto, se realizará bajo la supervisión del órgano autonómico competente en medio ambiente.

d.3 Una vez concretada la posible afección directa del proyecto sobre superficies del hábitat prioritario *6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, se deberá proceder a la compensación de dicho hábitat en coordinación con el órgano autonómico competente en medio ambiente.

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 citada norma.

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

El proyecto «Reposición y ejecución de cerramientos en el ámbito de la red convencional. Línea 520 Ciudad Real a Badajoz. p.k. 324/800 al p.k. 325/800. TM: Cabeza del Buey (Badajoz)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2.a) Los proyectos comprendidos en el anexo II, al estar incluido en el anexo II grupo 7 c) 4.º Electrificación de líneas ferroviarias no electrificadas e implantación de cerramiento en línea de ferrocarril.

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

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

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Reposición y ejecución de cerramientos en el ámbito de la red convencional. Línea 520 Ciudad Real a Badajoz. p.k. 324/800 al p.k. 325/800. TM: Cabeza del Buey (Badajoz)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

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

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

Madrid, 17 de julio de 2026.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

“REPOSICIÓN Y EJECUCIÓN DE CERRAMIENTOS EN EL ÁMBITO DE LA RED CONVENCIONAL. LÍNEA 520 CIUDAD REAL A BADAJOZ.
PK 324/800 AL PK 325/800. TM: CABEZA DEL BUEY (BADAJOZ)”

