

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

5481 *Resolución de 6 de mayo de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramos ramal de conexión al norte de Cáceres y ramal de conexión en el sur de Cáceres.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del capítulo II del título II de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, tramos ramal de conexión al norte de Cáceres y ramal de conexión en el sur de Cáceres se encuentra encuadrado en el apartado c) del artículo 7.2 de la Ley de evaluación ambiental.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto tiene como finalidad la construcción de dos ramales de conexión de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Extremadura con la actual línea ferroviaria convencional al norte y sur de Cáceres, al objeto de poner en servicio de forma escalonada los tramos de la LAV que se encuentran a día de hoy en ejecución o ya finalizados.

En ambos casos se trata de ramales de pequeña longitud, que no estaban contemplados en los estudios informativos de referencia, y por tanto, en las declaraciones de impacto ambiental (DIA) de la LAV Madrid-Extremadura, tramo Talayuela-Cáceres (Resolución 8 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático) y de la LAV Madrid-Extremadura, tramo Cáceres-Mérida (Resolución de 24 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático).

Las actuaciones contempladas en el presente proyecto son las siguientes:

Ramal de conexión de la LAV Madrid-Extremadura con la línea convencional Madrid-Valencia de Alcántara en el norte de Cáceres: Esta conexión, que permitirá el acceso a Cáceres, comienza en el pk 267+145 del trazado de la LAV Madrid-Extremadura, tramo Talayuela-Cáceres, subtramo Casar de Cáceres-Cáceres, y finaliza en el pk 324+800 de la línea convencional Madrid-Valencia de Alcántara, en la zona de entrada a la ciudad, dentro de su término municipal.

El ramal de conexión, de aproximadamente 2.217 m de longitud, se realizará en plataforma de vía única de 8,5 m de anchura y se situará en el mismo corredor por el que discurre la carretera N-630 y la línea de ancho convencional Madrid-Valencia de Alcántara, y en donde destaca la presencia de varias antenas de control de tráfico aéreo.

Este ramal, que discurre parte en terraplén, con una altura media de 4,3 m, y parte de desmonte, con una altura media de 3,2 m, presenta un radio mínimo de curvatura de 2.000 m, una pendiente máxima de 10‰ y se diseña para una velocidad máxima de 200 km/h.

El proyecto incluye la reposición de la línea ferroviaria existente en una longitud de 415 m.

Ramal de conexión de la LAV Madrid-Extremadura con la línea convencional Madrid-Valencia de Alcántara en el sur de Cáceres: Esta conexión, situada dentro del término municipal de Cáceres, permitirá enlazar la línea convencional Aljucén-Cáceres a la salida de la ciudad, con la plataforma ya construida de la LAV Madrid-Extremadura, tramo Cáceres-Mérida, subtramo Cáceres-Aldea del Cano (pk 3+964), facilitando el acceso a la misma desde el sur.

El ramal de conexión, de aproximadamente 2.449 m de longitud, se realizará en plataforma de vía única de 8,5 m de anchura y se situará en el mismo corredor por el que discurre la carretera EX-100 y la línea existente Aljucén-Cáceres.

Este ramal, que discurre principalmente en terraplén, con una altura máxima de 12,9 m, y también contempla desmontes de hasta 7 m, presenta un radio mínimo de curvatura de 800 m, una pendiente máxima de 29‰ y se diseña para una velocidad máxima de 135 km/h en su curva de mayor radio.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

El 23 de mayo de 2014 se recibe, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, el documento ambiental relativo al proyecto.

Con fecha 30 de junio de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural consulta a los siguientes organismos y entidades, con objeto de determinar la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria y señalar las implicaciones ambientales del mismo, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA)	–
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura.	X
Dirección General de Transporte, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura.	X
Diputación Provincial de Cáceres.	X
Ayuntamiento de Cáceres.	X
Ayuntamiento de Casar de Cáceres.	X
SEO/Birdlife.	X
WWF/Adena.	–
Ecologistas en Acción de Extremadura	–
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura (ADENEX).	–

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

La Confederación Hidrográfica del Tajo propone una serie de medidas de carácter general para la protección del dominio público hidráulico, así como otras medidas específicas relativas al diseño de infraestructuras y obras de fábrica que garanticen la calidad y capacidad de los cauces naturales afectados y el paso de avenidas extraordinarias; la instalación de sistemas de drenaje y balsas y barreras de sedimentación; medidas que eviten la afección a los niveles freáticos y a la zona de

recarga de acuíferos; la adecuada gestión de residuos; y la restauración paisajística de los cauces afectados durante las obras, entre otras.

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura concluye que no es probable que el proyecto pueda causar impactos ambientales negativos significativos ni tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la Red Natura 2000 y/o sobre especies protegidas, siempre y cuando se cumplan las medidas contempladas por el promotor, así como las propuestas por el citado organismo, entre las que destacan:

Aplicar el condicionamiento de las respectivas DIAs de los proyectos de LAV Madrid-Extremadura y establecer una comisión mixta de seguimiento y control ambiental de las conexiones o incorporar éstas a las comisiones mixtas ya creadas para el seguimiento y control ambiental de las obras de la LAV en Extremadura.

Se respetará al máximo la vegetación natural, especialmente en lo que concierne a la dehesa y al arbolado y matorral noble autóctono.

Respecto a la prevención de incendios forestales, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 5/2004, de 24 de junio, de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales en Extremadura, y en el Decreto 52/2010, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Plan de Lucha contra Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (Plan INFOEX).

Los trabajos se podrán realizar en cualquier época del año, excepto en aquellos periodos necesarios para evitar posibles molestias a la fauna silvestre que se reproduce en la zona, especialmente en el caso de especies catalogadas, y/o reducir el riesgo de incendios forestales.

En el caso que se localice algún nido o se detecten molestias a alguna especie protegida, además de comunicarlo a dicha Dirección General a la mayor brevedad, se adoptarán todas las medidas convenientes para reducir las posibles molestias en un área de 300 m.

Se seguirán los criterios establecidos en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006), así como el resto de recomendaciones propuestas por dicha Dirección General relativas a la señalización, mallado, acondicionamiento de accesos y sistemas de escape de los cerramientos.

Se adoptarán las mismas medidas encaminadas a la protección y franqueabilidad de la fauna silvestre que los existentes en los subtramos de LAV inmediatos a ambas conexiones proyectadas.

Se realizará un proyecto específico de restauración y recuperación ambiental en el arroyo de Santa Ana, que incluya la limpieza y retirada de residuos, la eliminación de vegetación invasora y la plantación de especies vegetales de ribera (fresnos, chopos, alisos, almeces, sauces, tamujos, rosales silvestres, majuelos, piruétanos, etc.), garantizándose su mantenimiento durante al menos los dos primeros años.

Se llevará a cabo un proyecto específico de seguimiento de las poblaciones de cernícalo primilla, milano real, milano negro y carraca en la zona afectada por la conexión sur y en los entornos próximos a ella, con objeto de identificar posibles afecciones no contempladas y establecer las correspondientes medidas complementarias que permitan garantizar el mantenimiento de la biodiversidad de estas zonas. Dicho proyecto incluirá la contratación de dos personas durante 24 meses para llevar a cabo el seguimiento de esas especies y realizar trabajos de instalación y mantenimiento de cajas nido.

La Dirección General de Transporte, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Extremadura indica que el proyecto es viable en cuanto no afecta a terrenos e infraestructuras competencia de dicha Dirección General, y se ajusta a los requerimientos de mejora de accesibilidad ferroviaria a la ciudad de Cáceres.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, informa favorablemente del proyecto condicionado al cumplimiento estricto de una serie de medidas de protección del patrimonio cultural, entre las que destacan:

Ramal de acceso norte a Cáceres:

Durante la ejecución de las obras deberán ser balizados perimetralmente los bienes con valor etnográfico próximos al trazado proyectado.

Todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución de las obras, incluidas las canalizaciones, acopios y obras auxiliares, serán sometidos a un control arqueológico permanente por parte de técnico arqueólogo especializado, de acuerdo a los requisitos establecidos en la legislación vigente.

Ramal de acceso sur a Cáceres:

Registros mineros y cavidades (pp.kk. 0+200 y 0+400):

Caracterización geofísica de la zona para determinar la presencia de cavidades y su desarrollo.

En caso de confirmarse la presencia de sistemas kársticos naturales se realizarán tres sondeos de 800 mm con extracción de testigo estratigráfico para determinar o descartar el potencial arqueológico o paleontológico de las mismas.

Si los testigos realizados confirmaran la presencia de material arqueológico o paleontológico, se habilitarán los medios necesarios para realizar la excavación arqueológica del yacimiento detectado. En caso contrario, se procederá al desarrollo normal de la obra con seguimiento arqueológico permanente de las labores de desmonte.

Posibles estructuras de hábitat (pk 1+000):

Se determinará la presencia o ausencia de yacimiento arqueológico mediante el desbroce con cazo de limpieza y seguimiento arqueológico de la cobertera superficial en la zona delimitada.

En caso de confirmar la presencia de yacimiento arqueológico se procederá a su excavación integral. Si el rebaje con cazo de limpieza descartara la presencia de restos se continuará con el desarrollo normal de las obras previstas en el proyecto constructivo.

Hallazgos prehistóricos (pk 1+080): Se procederá a la limpieza integral de las superficies rocosas susceptibles de contar con grabados rupestres eliminando de forma mecánica la cobertera de líquenes conforme a las indicaciones que establecerá dicha Dirección General. Tras la limpieza se realizará la documentación completa de las representaciones grabadas y se realizará el escaneado tridimensional completo de los afloramientos rocosos con presencia de grabados rupestres prehistóricos.

Asentamiento arqueológico (pk 2+120):

Se determinará la presencia o ausencia de yacimiento arqueológico mediante el desbroce con cazo de limpieza y seguimiento arqueológico de la cobertera superficial entre los pp.kk. 2+100 y 2+200.

En caso de confirmar la presencia de yacimiento arqueológico se procederá a su excavación integral. Si el rebaje con cazo de limpieza descartara la presencia de restos se continuará con el desarrollo normal de las obras previstas en el proyecto constructivo.

La Diputación Provincial de Cáceres y el Ayuntamiento de Cáceres señalan que no se prevén impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor. El ayuntamiento informa que en el ramal sur se identifica un puente sobre el ferrocarril, incluido en el catálogo de edificaciones protegidas (nº 91) del vigente Plan General Municipal de Cáceres, por lo que se evitará afectar a su integridad.

SEO/Birdlife indica que parte del área de actuación coincide con una zona de alimentación relevante de cernícalo primilla, por lo que propone buscar un trazado alternativo para el ramal de conexión al sur de Cáceres que no afecte a la zona de alimentación relevante para esta especie, o en caso de no existir alternativa, establecer medidas correctoras adecuadas dirigidas a la conservación o ampliación de dicha zona de alimentación y sus buenas condiciones ecológicas y tróficas.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 29 de octubre y 17 de noviembre de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita al promotor si procede modificar el proyecto, con objeto de incorporar al mismo las medidas adicionales y recomendaciones planteadas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

Con fecha 5 de diciembre de 2014 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor donde asume expresamente todas las medidas preventivas y correctoras adicionales propuestas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1 Características del proyecto. El proyecto consiste en la ejecución de las conexiones entre tramos de la LAV Madrid-Extremadura, en ejecución o ya finalizados, con la actual línea ferroviaria convencional en el entorno de Cáceres, con objeto de poner en valor los citados tramos de la LAV, manteniendo la continuidad del servicio ferroviario entre Madrid y Extremadura.

Al situarse las conexiones en el entorno de las obras de LAV se aprovecharán sus elementos auxiliares, como zonas de instalaciones de obras, vertederos y préstamos, caminos de servicio, etc. Con el fin de minimizar el volumen de tierras a vertedero autorizado o planta de tratamiento y reciclaje de áridos y compensar los movimientos de tierras generados, procedentes de los desmontes, el promotor contempla la reutilización de las tierras sobrantes para el relleno de los tramos que discurren en terraplén.

El aporte de materiales necesarios procederá bien de la propia obra o de los otros tramos colindantes de la LAV, o bien de préstamos o instalaciones autorizadas, con planes de restauración aprobados. El balance de tierras asociado al proyecto se describe a continuación:

Conexión	Desmante	Terraplén
Cáceres Norte	46.700 m ³	35.800 m ³
Cáceres Sur	56.405 m ³	256.100 m ³

Durante la ejecución de los trabajos se generarán diferentes tipos de residuos procedentes de actividades de diversa naturaleza, por lo que se realizará una identificación de todos los materiales existentes y se realizará una recogida y tratamiento selectivo de los mismos. El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición. Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados para su traslado posterior a una instalación de tratamiento o vertedero autorizado.

La ejecución del proyecto no supone un incremento de la contaminación ni del riesgo de accidentes.

3.2 Ubicación del proyecto. Las actuaciones proyectadas se localizan dentro del término municipal de Cáceres, en el ámbito de los tramos de la LAV Madrid-Extremadura en ejecución o ya finalizados, por lo que se considera que la capacidad de carga del medio para acoger dichas actuaciones es alta.

Las conexiones a Cáceres proyectadas no se ubican dentro de espacios incluidos en la Red Natura 2000 o en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (RENPEX), sin embargo, la conexión norte y el final de la conexión sur se localizan a 2,4 km y 200 m, respectivamente, de los Llanos de Cáceres y Sierra de las Fuentes, espacio

catalogado como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000071 y Zona de Interés Regional (ZIR). Asimismo, la conexión sur se localiza a 1 km de la ZEPA ES0000428 Colonia de cernícalo primilla de Casa de la Enjarada.

Ambas conexiones atraviesan teselas con presencia de los hábitat de interés comunitario 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos y 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, concretamente 800 m en el caso de la conexión norte y 100 m la conexión sur.

Respecto a la hidrología, ambos enlaces se ubican dentro de la cuenca hidrográfica del Tajo. En la conexión norte a Cáceres se atraviesa varios cauces de escasa entidad, afluentes del arroyo Tallón, mientras que en la conexión sur se atraviesa el arroyo Santa Ana, así como varios de sus pequeños afluentes.

En relación con la vegetación, la conexión norte se desarrolla principalmente sobre terrenos destinados a pastizal y labor de secano, sin localizarse ejemplares arbóreos destacados ni especies de flora singular, de acuerdo con el estudio realizado en cumplimiento de la correspondiente DIA del tramo afectado. Únicamente, al final del trazado se localizan algunas encinas de porte arbustivo.

El enlace sur discurre principalmente por terrenos dedicados a cultivos de secano, afectando a una zona de eucaliptales al norte de la conexión, sin localizarse en todo el trazado especies de interés botánico.

Respecto a la fauna, en el área al norte de Cáceres, incluida dentro de la IBAs 294 Malpartida de Cáceres-Arroyo de la Luz y 295 Llanos entre Cáceres y Trujillo-Aldea del Cano, no se atraviesa ningún corredor faunístico de interés, no obstante, destaca como zona de invernada y distribución postnupcial de aves esteparias (avutarda, sisón, ganga ibérica, ganda ortega y alcaraván), y zona de campeo y alimentación de milano real, milano negro, carraca y cernícalo primilla.

En el área al sur de Cáceres, incluida dentro de la IBA 295 Llanos entre Cáceres y Trujillo-Aldea del Cano, tampoco se atraviesa ningún corredor faunístico de interés, y su entorno coincide con zonas de campeo y alimentación de cernícalo primilla, águila imperial ibérica, águila azor-perdicera, milano negro, milano real y carraca.

3.3 Características del potencial impacto. Las principales afecciones derivadas de la ejecución del proyecto se producirán durante la fase de construcción. En este sentido, el promotor señala que las medidas preventivas y correctoras propuestas para minimizar dichos impactos se ajustarán al condicionado de las DIAs de la LAV Madrid-Extremadura emitidas.

Los trabajos de movimientos de tierras y explanación, así como el aumento del tráfico de maquinaria y camiones generarán la emisión de polvo, partículas y gases procedentes de la combustión de los motores y un incremento del ruido y vibraciones. Para minimizar la afección, entre otras medidas, se realizará un adecuado mantenimiento y revisión de los equipos y maquinaria empleados, se procederá al riego de las superficies afectadas, se utilizarán mallas en el transporte de los materiales, silenciadores y dispositivos antivibratorios, y se establecerán limitaciones horarias de circulación y velocidad de los vehículos, evitando, en la medida de lo posible, la ejecución de las obras en el periodo nocturno (23-7 h) en un entorno de 500 m de núcleos habitados.

Por la proximidad existente de las zonas de trabajo en la conexión sur de Cáceres al casco urbano, en todo lo que resulte necesario, se extremarán las medidas encaminadas a evitar molestias a la población por ruidos y por contaminación del aire.

Durante la fase de obras, se efectuarán mediciones periódicas de los niveles sonoros para garantizar que no se exceden los límites de inmisión establecidos la legislación vigente.

La circulación de trenes por los nuevos ramales no supone un incremento significativo de los niveles de ruido frente a los existentes en la línea convencional o previstos en la LAV. No obstante, se contempla la realización de un estudio detallado de los niveles sonoros y vibratorios, a nivel de proyecto constructivo, que determinará si es preciso o no establecer medidas específicas de protección acústica.

Respecto a la geomorfología, las principales afecciones son la modificación de la morfología del terreno y el incremento del riesgo de erosión, si bien el área de estudio presenta relieves suaves que minimizarán los deslizamientos, corrimientos y desprendimientos de laderas durante la fase de obras. El proyecto incluye la reutilización de tierras sobrantes aptas desde el punto de vista geotécnico en el relleno de los terraplenes y la estabilización de los taludes generados. El proyecto no supone ningún riesgo sobre Puntos o Lugares de Interés Geológico (PIG o LIG).

Las actuaciones proyectadas suponen la ocupación permanente del suelo, así como su posible destrucción, compactación y contaminación por vertidos accidentales de aceites y combustibles. El promotor contempla la retirada, acopio, conservación y reutilización de la tierra vegetal, y la descompactación de los terrenos afectados. El mantenimiento de la maquinaria se realizará en parques habilitados para dicho fin, que dispondrán de suelos impermeabilizados y sistema de recogida de contaminantes.

Las instalaciones auxiliares se localizarán, siempre que sea posible, en las zonas previstas para tal fin en las obras de la LAV, el dominio público ferroviario o la propia traza, alejadas de poblaciones y edificaciones aisladas, cauces fluviales, zona de recarga de acuíferos, espacios protegidos, zonas de valor faunístico y florístico y áreas de protección arqueológica. En caso de ser necesarios, los préstamos y vertederos contarán con informe previo del órgano competente del Gobierno de Extremadura.

En relación con la hidrología, el proyecto puede suponer la afección a la calidad de las aguas durante la fase de construcción y la intercepción de las líneas de escorrentía natural por la presencia de las infraestructuras proyectadas. El proyecto incluye, entre otras medidas, la disposición de obras de drenaje transversal que darán continuidad a todos los cauces atravesados; el tratamiento de las aguas residuales procedentes de las instalaciones auxiliares previo a su vertido; y la instalación de balsas de decantación en todas las instalaciones auxiliares y barreras de sedimentación en las proximidades de los cauces afectados.

El promotor no prevé impactos sobre la hidrogeología, al situarse las actuaciones previstas sobre terrenos de permeabilidad baja, fuera de unidades hidrogeológicas, y no proyectarse grandes excavaciones que pudieran afectar al nivel freático.

El promotor cumplirá las medidas, generales y específicas, propuestas por la Confederación Hidrográfica del Tajo, para la protección del dominio público hidráulico y la hidrología superficial y subterránea.

Las acciones que incidirán sobre la vegetación son la ocupación del suelo, los movimientos de maquinaria y las labores de despeje y desbroce. En la conexión norte será necesaria la eliminación de algunos ejemplares de encinas, de porte arbustivo, al final del trazado, mientras que en la conexión sur se procederá al desbroce y tala de algunos ejemplares de eucalipto.

Con el fin de minimizar los posibles impactos sobre el suelo y la cubierta vegetal, se aprovecharán los caminos de acceso existentes o la propia traza, evitando la apertura de nuevos accesos, y se realizará el jalonamiento con plástico de las zonas de ocupación, especialmente en las zonas con vegetación natural de interés (dehesas y arbolado y matorral autóctono) y hábitats de interés comunitario, donde se limitarán los desbroces.

Las actuaciones que inevitablemente haya que realizar sobre el arbolado, podas o cortas, se comunicarán a los Agentes del Medio Natural de la zona y se dará cumplimiento al Decreto 13/2013, de 26 de febrero, por el que se regula el procedimiento administrativo para la realización de determinados aprovechamientos forestales y otras actividades en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

El proyecto incluye un programa de restauración ambiental e integración paisajística de todas las zonas afectadas por el proyecto, en el que se utilizarán especies autóctonas acordes con las características del medio. Se llevará a cabo un plan de mantenimiento durante, al menos, los dos años primeros, para asegurar el éxito de las plantaciones.

Se realizará un proyecto específico de restauración y recuperación ambiental en el arroyo de Santa Ana, que incluya la limpieza y retirada de residuos, la eliminación de vegetación invasora y la plantación de especies vegetales de ribera (fresnos, chopos,

alisos, almeces, sauces, tamujos, rosales silvestres, majuelos, piruétanos, etc.), garantizándose su mantenimiento durante, al menos, los dos primeros años.

Por otro lado, la ejecución de las obras puede suponer un incremento del riesgo de incendio, por lo que el proyecto incluirá un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, de acuerdo a la normativa vigente.

Durante la ejecución del proyecto no prevén repercusiones negativas significativas sobre la fauna en el área afectada, siendo las alteraciones que se pueden producir la degradación del hábitat y molestias por ruidos y presencia de la maquinaria y personal de obra.

En el diseño de los pasos de fauna y cerramiento perimetral se seguirán los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). Asimismo, se adoptarán las mismas medidas encaminadas a la protección y franqueabilidad de la fauna silvestre que las establecidas en los subtramos de LAV inmediatos a ambas conexiones, Casar de Cáceres-Cáceres y Cáceres-Aldea del Cano, respectivamente.

Los principales corredores existentes coinciden con los cauces fluviales, para los cuales se garantizará su continuidad mediante obras de drenaje, destacando el arroyo de Santa Ana, donde se dispondrá un marco de dimensiones 8x6 m con función de drenaje y paso de fauna para jabalí, al ser el mamífero de mayor tamaño detectado en la zona.

En el caso que se localice algún nido o se detecten molestias a alguna especie protegida incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Extremadura, además de comunicarlo a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura a la mayor brevedad, se paralizará inmediatamente la actividad, y se adoptarán todas las medidas convenientes para reducir las posibles molestias en un área de 300 m.

El proyecto contempla la realización de las siguientes paradas biológicas de las obras en periodos de mayor sensibilidad para la fauna silvestre que se reproduce en la zona, que podrán modificarse a petición del órgano competente del Gobierno de Extremadura:

Limitación de corta de arbolado desde el 1 de abril hasta el 15 de junio en el tramo inicial del ramal de conexión Cáceres Norte.

En el caso de Cáceres Sur las obras más ruidosas (desbroces, movimientos de tierra, etc.) respetarán el periodo desde el 1 de febrero hasta el 31 de julio. Como medida adicional, el inicio de obras nuevas no se realizará entre el 15 de marzo y el 30 de junio, para evitar afecciones directas a los reproductores que ocupen espacios abarcados por la traza.

Los ramales proyectados contarán con un cerramiento donde se instalará una malla de menor luz adosada a la base del vallado de la línea (preferiblemente enterrada) para pequeños mamíferos y reptiles, así como estará dotado, en puntos vulnerables, de dispositivos de escape para las especies inventariadas.

Con el objeto de hacer visibles los cerramientos y evitar con ello el riesgo de colisión de la avifauna, se señalizará la totalidad de los nuevos ramales mediante la colocación de placas señalizadoras de color blanco y acabado mate, de 20x20 cm, colocadas en la parte superior del cerramiento (una placa por vano), siguiendo las mismas características que en los citados subtramos de LAV inmediatos a ambas conexiones.

Se llevará a cabo un proyecto específico de seguimiento de las poblaciones de cernícalo primilla, milano real, milano negro y carraca en la zona afectada por la conexión sur y en los entornos próximos a ella, con objeto de identificar posibles afecciones no contempladas y establecer las correspondientes medidas complementarias que permitan garantizar el mantenimiento de la biodiversidad de estas zonas. Dicho proyecto incluirá la contratación de dos personas durante 24 meses para llevar a cabo el seguimiento de esas especies y realizar trabajos de instalación y mantenimiento de cajas nido en la zona afectada.

En fases posteriores, se analizará, en coordinación con el órgano competente del Gobierno de Extremadura, la posibilidad de instalación de estructuras de anidamiento para quirópteros en el ramal Cáceres Norte.

No se prevé repercusiones significativas sobre especies protegidas y/o lugares incluidos en la Red Natura 2000 próximos a las actuaciones proyectadas, tal y como señala la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura, con las medidas incluidas en el documento ambiental y adoptadas por el promotor durante el proceso de evaluación ambiental.

Los movimientos de tierras, las instalaciones auxiliares y zonas de acopio de materiales y el tránsito de maquinaria durante la fase de obra, así como la presencia de la infraestructura durante la fase de explotación, suponen la mayor incidencia sobre el paisaje, las cuales se minimizarán debido a la presencia de las obras de la LAV y otras infraestructuras lineales existentes, con la correcta ubicación de instalaciones auxiliares y zonas de acopio, y con las labores de restauración e integración paisajística previstas en el proyecto.

Por otro lado, las prospecciones intensivas realizadas en el ámbito de los proyectos de la LAV, han permitido determinar la existencia de varios elementos pertenecientes al patrimonio cultural próximos a las zonas de actuación del proyecto.

En el caso de la conexión norte no se han detectado indicios de ocupación arqueológica en el trazado proyectado, si bien, en las cercanías del mismo, aunque sin afección directa, se localizan bienes con valor etnográfico (pozo y abrevadero).

En la conexión sur se han identificado diferentes elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico que pueden ser afectados por el trazado propuesto, como es el caso de registros mineros y cavidades (pp.kk. 0+200-0+400), posibles estructuras de hábitat (pk 1+000), hallazgos prehistóricos (1+080) y un asentamiento arqueológico (pk 2+120).

El promotor contempla el cumplimiento de las medidas de protección del patrimonio cultural propuestas por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, entre las que destacan:

Para todos los elementos del patrimonio cultural situados a menos de 100 m de los trazados, se procederá a su balizado, así como se realizará un control arqueológico permanente, por parte de técnico arqueólogo especializado, de los trabajos que impliquen movimientos de tierras bajo rasante natural durante la fase de obras.

Caracterización geofísica para determinar la presencia de cavidades y su desarrollo (pp.kk. 0+200-0+400). Si se confirma la presencia de sistemas kársticos naturales, se realizarán tres sondeos de 800 mm con extracción de testigo estratigráfico para determinar o descartar el potencial arqueológico o paleontológico de las mismas, y, en su caso, realización de excavación arqueológica del yacimiento detectado.

En las zonas con posibles estructuras de hábitat (pk 1+000) y asentamiento arqueológico pp.kk. (2+100-2+200), se procederá al desbroce con cazo de limpieza y seguimiento arqueológico de la cobertera superficial. En caso de confirmar la presencia de yacimientos arqueológicos se procederá a su excavación integral.

Se procederá a la limpieza integral de las superficies rocosas susceptibles de contar con grabados rupestres (pk 1+080) eliminando de forma mecánica la cobertera de líquenes conforme a las indicaciones que establezca dicha Dirección General. Tras la limpieza se realizará la documentación completa de las representaciones grabadas y se realizará el escaneado tridimensional completo de los afloramientos rocosos con presencia de grabados rupestres prehistóricos.

En caso de aparición de restos arqueológicos no detectados, se pondrá en conocimiento de los mismos al órgano competente del Gobierno de Extremadura procediendo de forma inmediata a la paralización de los trabajos, al balizamiento de la zona de afección y al desarrollo de un plan de excavaciones arqueológicas conforme a la legislación vigente.

En el proyecto se adoptarán las medidas oportunas para evitar afectar la integridad de un puente sobre el ferrocarril, en el ramal sur, incluido en el catálogo de edificaciones protegidas (n.º 91) del vigente Plan General Municipal de Cáceres.

Respecto a la posible afección sobre la permeabilidad territorial, el promotor asegura la continuidad de los caminos existentes mediante pasos inferiores y superiores, y la reposición de los bienes y servicios afectados.

En la aplicación del plan de vigilancia ambiental se establecerá una comisión mixta de seguimiento y control ambiental de las obras de las conexiones o se incorporarán éstas a las comisiones mixtas ya creadas para el seguimiento y control ambiental de las obras de las LAV en Extremadura de los tramos Talayuela-Cáceres y Cáceres-Mérida, respectivamente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramos ramal de conexión al norte de Cáceres y ramal de conexión en el sur de Cáceres, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 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, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 6 de mayo de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

