

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 2844** *Resolución de 14 de febrero de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Conexión en Mérida.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 5 de septiembre de 2018 tuvo entrada en esta Dirección General escrito de la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF solicitando el inicio de la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Conexión en Mérida».

El proyecto tiene por objeto dar continuidad a la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura mediante las obras necesarias para su conexión a la ciudad de Mérida, que consisten en la duplicación, electrificación y cerramiento del tramo de vía actual entre la estación de Mérida y Aljucén y su continuación hasta las conexiones con la LAV al norte de Aljucén (sentido Cáceres) y en el entorno de la estación de La Garrovilla (sentido Badajoz). Las obras de duplicación solo serían necesarias en el tramo comprendido entre las actuales estaciones de Mérida y Aljucén.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento.

Con fecha 2 de octubre de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura e Igualdad. Junta de Extremadura	26/10/2018 (preliminar)
Ayuntamiento de Esparragalejo	No
Ayuntamiento de La Garrovilla	No
Ayuntamiento de Mérida.	No
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura (ADENEX).	No
SEO/BIRDLIFE.	No
D.G. de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura	11/12/2018
Ecologistas en Acción Extremadura	No
Confederación Hidrográfica del Guadiana – Badajoz. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
D.G. de Infraestructuras. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura	No
D.G. de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	15/10/2018
GREENPEACE España	No
D.G. de Salud Pública. Consejería de Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura	No

En el periodo de consultas se recibió, entre otros, escrito de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural (Consejería de Cultura e Igualdad de la Junta de

Extremadura) notificando que el promotor debía presentar ante esa unidad un informe sobre los trabajos documentales y prospecciones arqueológicas realizados para la elaboración del documento ambiental, supeditando su pronunciamiento sobre los impactos ambientales derivados del proyecto al estudio previo de dicha documentación. El informe requerido fue presentado por el promotor a esa Dirección General con fecha 16 de noviembre de 2018. Transcurrido el periodo de consultas, no se recibió contestación de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, por lo que el 14 de diciembre de 2018 se le reiteró la petición. A la fecha de la presente resolución no se ha obtenido contestación por parte de esa Dirección General.

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 existencia de impactos ambientales significativos que en su caso motiven 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:

Tramo Mérida-Aljucén:

En el tramo comprendido entre las estaciones de Mérida y Aljucén, actualmente de sentido único, se proyecta la duplicación de 5.300 m de vía, tres rectificaciones de curvas y la supresión del paso a nivel en las inmediaciones de la estación de Aljucén.

En detalle, estas actuaciones suponen:

- Ampliación de la plataforma ferroviaria existente para la duplicación de vía.
- Supresión del paso a nivel existente en las inmediaciones de la estación de Aljucén (pk 458+692).
- Rectificaciones de trazado en los ppkk 455+000, 456+000 y 457+500 con unos desplazamientos máximos entre ejes de vía de 14, 18 y 30 m, respectivamente.
- Adecuación o ampliación de las estructuras existentes para la duplicación de vía.
- Cerramiento de la línea.
- Electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones.

La línea de ferrocarril actual es una vía única no electrificada. El tramo en estudio parte de la cabecera Oeste de la Estación de Mérida y discurre inicialmente por el casco urbano. Posteriormente discurre paralelo al río Guadiana, cuya lámina libre se encuentra muy condicionada por la presencia del embalse de Montijo. El trazado finaliza en la estación de Aljucén, en cuyas inmediaciones existe un paso a nivel que se sitúa el pk 458+692 y que permite el paso del camino de Badajoz a Mérida.

Tramo Aljucén-La Garrovilla (Conexión con la LAV en la estación de La Garrovilla, y conexión a la LAV al norte de Aljucén):

El proyecto en este tramo conserva el trazado existente y contempla las actuaciones de electrificación y el cerramiento de la línea. La línea de ferrocarril actual discurre desde la estación de Aljucén en vía doble atravesando el embalse de Montijo, para después desdoblarse en dos tramos de conexión con la LAV, sentido Badajoz y sentido Cáceres, respectivamente.

Alternativas estudiadas por el promotor en el documento ambiental:

La no actuación (alternativa 0) implicaría mantener la vía actual de sentido único entre Mérida y Aljucén, el paso a nivel en las proximidades de la estación de Aljucén y sin cerramiento ni electrificación en todo el tramo ferroviario entre Mérida y La Garrovilla. Según el promotor esta opción no se justifica por la falta de seguridad actual (dada la ausencia de cerramiento y con un paso a nivel en Aljucén) y la necesidad de dar acceso a la estación de Mérida para la LAV Madrid-Extremadura, de forma compatible con la circulación de los trenes de mercancías (corredor Alcázar de San Juan-Badajoz) y los servicios de transporte de viajeros de media distancia que ya se prestan en la actualidad.

Por otra parte, en el documento ambiental se argumenta que las limitaciones por la configuración de las vías previstas y las existentes, la operatividad necesaria para su adecuada explotación, así como la proximidad a la ZEPA, condicionan la posibilidad de generar otras alternativas de trazado. Por este motivo, el promotor presenta en el documento ambiental dos alternativas de actuación que difieren únicamente en las características de la restitución del paso a nivel existente en las inmediaciones de la estación de Aljucén (pk 458+692) que garantiza la continuidad en el Camino de Badajoz-Mérida. En la alternativa 1 el talud invade parte de la superficie de la ZEPA, lo que no sucede con la alternativa 2 en la que se sustituye el derrame del talud por un muro, reduciéndose así la superficie de ocupación. De acuerdo con el documento ambiental, ésta deberá ser la opción finalmente elegida en la restitución del paso a nivel.

Acciones del proyecto generadoras de impactos:

Fase de construcción, que incluye:

- Replanteo: durante esta etapa tiene lugar básicamente, la señalización de la obra y la identificación y reubicación de posibles servicios afectados.
- Accesos y explanación.
- Levantamiento y demolición de los servicios afectados.
- Construcción de plataforma e instalación de vías.
- Instalaciones auxiliares de obra (plantas de hormigón, plantas de aglomerado asfáltico, plantas de machaqueo, zonas de acopio de materiales y equipos de obra, zonas específicas para el estacionamiento y mantenimiento de vehículos y maquinaria, lugares de almacenamiento de residuos, etc.). Estas zonas, por la función que ejercen, son generadoras de residuos, y por tanto tienen un importante potencial de contaminación.
- Sistemas e instalaciones asociados a la vía: En esta etapa tiene lugar la instalación de la catenaria, la señalización, el sistema de comunicaciones, etc. La electrificación de la línea ferroviaria implica la adaptación de subestaciones eléctricas y el tendido de la línea.

Las acciones ligadas al proceso constructivo que implican algún tipo de afección ambiental son:

- Ocupación temporal y definitiva del suelo. Se estima que el proyecto requeriría la ocupación permanente de unos 75.270,81 m² de suelo y la ocupación temporal de 2.242,5 m² para instalaciones auxiliares.
- Desbroce y despeje de vegetación: se estima una afección sobre una superficie de 24.000 m² de pastizales y cultivos herbáceos.
- Movimiento de maquinaria.
- Movimiento de tierras: en el documento ambiental se prevé un volumen de excavación por medios mecánicos (sin voladuras) de aproximadamente 69.000 m³ y un volumen de terraplén que varía entre 54.000 m³ y 51.000 m³ para las alternativas 1 (sin muro en la restitución del paso a nivel) y 2 (con muro), respectivamente.
- Generación de residuos: El documento ambiental prevé una generación de aproximadamente 70.000 m³ de residuos, a clasificar como residuos de construcción y demolición en las categorías de excedentes de tierras de excavación, hormigón, madera, hierro y acero.

Fase de explotación:

- Presencia de la plataforma ferroviaria, de las estructuras asociadas (viaductos, pasos superiores e inferiores, drenajes, cerramiento, etc.) y de los edificios técnicos asociados.
- Circulación ferroviaria, generadora de ruidos y vibraciones.
- Presencia de la catenaria.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se ubica dentro de la Demarcación Hidrográfica del Guadiana. La plataforma ferroviaria, ya existente, sobre la cual se van a realizar los trabajos de

duplicación de vía y electrificación, atraviesa el arroyo de Albarregas, el arroyo de los Galgos, y el embalse de Montijo. La ampliación de la plataforma es hacia el exterior del espacio fluvial, no implicando invasión de la ribera. Por su cercanía a la infraestructura cabe señalar dos zonas con alta probabilidad de inundación: el arroyo de Albarregas, que la infraestructura ferroviaria existente cruza en el p.k. 453+705 mediante un puente metálico, no proyectándose ninguna actuación en esta zona. Y la zona del trazado ferroviario comprendida entre el p.k. 462+00 y el p.k. 463+000, donde también se identifica una zona próxima a la vía con alto riesgo de inundación. En esta zona la actuación proyectada es la electrificación y el cerramiento, que se realizarán sobre la plataforma existente, por lo que no están proyectadas nuevas ocupaciones del terreno. También cabe señalar que presentan un riesgo de inundación con probabilidad media u ocasional las zonas comprendidas entre el p.k. 454+750 y el p.k. 456+700 asociadas al río Guadiana, y del p.k. 463+000 al p.k. 463+500 asociadas al arroyo de los Galgos.

La infraestructura ferroviaria atraviesa la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA ES0000328) «Embalse de Montijo» en un tramo en el que se proyectan sólo actuaciones de electrificación (viaducto sobre el embalse, en el pk 459). No obstante, entre los ppkk 454+750 y 462+000 la línea de ferrocarril discurre por un territorio colindante con este espacio natural protegido. La alternativa 1 a la reposición del paso a nivel que se verá interrumpido con la duplicación invade una pequeña superficie de la ZEPA (afección que evita la alternativa 2), mientras que el resto de actuaciones de duplicación se desarrollan fuera del espacio de Red Natura 2000, aunque próximas a su límite norte.

Además, la Zona Especial de Conservación (ZEC ES4310017) «Río Aljucén Bajo» se sitúa a unos 450 m del tramo Aljucén-La Garrovilla, aguas arriba de la desembocadura del río Aljucén en el embalse.

Se ha realizado por parte del promotor un estudio de afección sobre los espacios de Red Natura 2000, cuyo contenido íntegro aparece como apéndice 3 del documento ambiental. En éste se analizan de manera detallada las posibles repercusiones que el proyecto puede generar sobre los valores del espacio protegido.

Según el informe de afección a la Red Natura 2000 elaborado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, el Plan de Gestión de estos espacios de la Red Natura 2000 (aprobado por Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Ecológica Europea Natura 2000 en Extremadura) establece una zonificación para la ZEPA Embalse de Montijo, diferenciando la Zona de Interés Prioritario «Desembocadura del río Aljucén» y la Zona de Alto Interés «Carrizales e islas de Guadaljucén y Araya», declaradas por la presencia del elemento clave «comunidades de aves acuáticas». Estas zonas albergan importantes comunidades de aves catalogadas (Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, CRAEX, Decreto 31/2001), destacando las siguientes comunidades y especies:

– Aves acuáticas, que emplean las islas y zonas palustres del embalse como áreas de refugio en diferentes etapas (invernada, reproducción, concentración): cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*), garceta común (*Egretta garzetta*), garza real (*Ardea cinerea*), gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*), gaviota sombría (*Larus fuscus*), gallineta común (*Gallinula chloropus*), calamón común (*Porphyrio porphyrio*), charrancito común (*Sterna albifrons*), espátula común (*Platalea leucorodia*), garceta grande (*Egretta alba*) y garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*, catalogada en peligro de extinción), entre otras.

– Aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*): presencia de un dormidero invernal en la desembocadura del río Aljucén sobre el Guadiana, que puede verse afectado durante las obras.

El proyecto se ubica además dentro del Área de Importancia para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad: IBA 288-Mérida-Embalse de Montijo.

Otras especies de fauna con presencia importante en la zona estudiada son la nutria (*Lutra lutra*) y el jarabugo (*Anaocypris hispanica*), que constituyen objetivos de conservación claves para la Zona Especial de Conservación del Río Aljucén Bajo. Los

estudios de campo realizados reflejan la presencia de nutria a lo largo del tramo del Guadiana afectado por el proyecto. Se incluyen también los quirópteros como grupo de mamíferos potencialmente afectados por el proyecto, especialmente por el riesgo de colisión con la infraestructura, por la presencia de humedales y cursos de agua próximos y por tener patrones de vuelo bajo.

Según informa la Dirección General de Medio Ambiente existe una población de la orquídea *Ophrys lutea* al sureste del polígono catastral nº 5 del término municipal de La Garrovilla, quedando próximo al pk 463 de la infraestructura.

Asimismo, tal y como se desprende del estudio de fauna del documento ambiental (apéndice 2), existen un conjunto de corredores de fauna que son interceptados por la infraestructura objeto del proyecto. Estos corredores biológicos se corresponden básicamente con los cursos de agua del río Aljucén y el Arroyo de los Galgos y con las vaguadas identificadas en los siguientes puntos kilométricos: 456+650; 457+615; 458+760; 460+175; y 461+310.

El ámbito de estudio posee una importante riqueza arqueológica, por lo que existe un potencial riesgo de afección al patrimonio cultural, lo que se corrobora por el elevado número de elementos catalogados y hallazgos inéditos durante la prospección arqueológica realizada por el promotor. El apéndice 6 del documento ambiental incluye un estudio específico sobre los elementos del patrimonio cultural potencialmente afectado por el proyecto. A partir de un estudio documental, que identifica un total de 44 elementos de valor patrimonial, se han efectuado trabajos de prospección arqueológica intensiva que amplían la lista de elementos documentados afectados hasta un total de 60, 11 de ellos directamente afectados por las obras de duplicación. A petición de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, el promotor ha presentado un documento complementario al documento ambiental con el proyecto de prospección ejecutado (que recoge la consulta de la carta arqueológica), el informe de prospección arqueológica realizado por los arqueólogos y la resolución de la Comisión Técnica del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida, donde se señalan las medidas a tener en cuenta en el diseño del trazado proyectado.

En el ámbito del proyecto se localizan las siguientes vías pecuarias:

- Cañada Real de Santa María de Araya (interceptada en el pk 456+700).
- Cordel de la Calzada Romana (interceptada en el 457+600)
- Cordel del Cerro del Gato (interceptada en el 460+000)
- Colada del Olivar (no interceptada, pero discurre contigua a la vía en el pk 461).

La infraestructura objeto del proyecto discurre en los kilómetros iniciales (aproximadamente hasta el pk 455) por la población de Mérida. En este tramo se prevén afecciones por contaminación acústica sobre las viviendas próximas a la zona de actuación en el tramo urbano de Mérida, tanto en fase de construcción (movimientos de maquinaria pesada, circulación de camiones de transporte, instalaciones auxiliares, etc.) como en fase de explotación (tráfico ferroviario). Con objeto de analizar los impactos acústicos del proyecto, el documento ambiental incorpora sendos apéndices específicos con un estudio de ruido y otro de vibraciones.

c. Características del potencial impacto:

Atendiendo a las características y ubicación del proyecto, se enumeran a continuación los principales impactos significativos detectados y su caracterización. Para cada uno de ellos, se informa sobre la aplicación de medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental, y las consideraciones que se desprenden de las consultas y del análisis técnico practicado:

c1. Calidad del aire:

En fase de construcción se prevé un incremento de las partículas en suspensión debido a los movimientos de tierra, circulación de maquinaria, etc. Atendiendo a las

medidas preventivas de carácter general planteadas en el documento ambiental (buenas prácticas ambientales durante la ejecución: control de velocidad, tapado de acopios, riegos periódicos, etc.) este impacto quedará mitigado, siendo además temporal.

En fase de explotación, dado que la vía se va a electrificar, la calidad del aire mejorará respecto a la situación de partida.

c2. Ruido y vibraciones:

En fase de construcción se prevé un incremento de los niveles sonoros y vibratorios por el movimiento de tierras, maquinaria y trabajos en la zona de instalaciones auxiliares. En fase de explotación se esperan incrementos de los niveles sonoros y vibratorios debidos al aumento del tráfico ferroviario previsto en el funcionamiento de esta línea.

Teniendo en cuenta que la línea discurre en las inmediaciones de receptores, especialmente viviendas de uso residencial en el entorno de la salida de Mérida y la estación de Aljucén, se hace patente que existirá un efecto significativo por contaminación acústica. No obstante, según los estudios de ruido y vibraciones adjuntos al documento ambiental estos impactos podrán verse mitigados por las medidas planteadas por el promotor hasta niveles ajustados a la legislación vigente:

- En fase de construcción: buenas prácticas, control del horario de trabajo ajustado a la legislación vigente, programación de tareas ruidosas en periodos menos molestos (en el tramo por zona urbana, se restringirán los trabajos al periodo diurno y días laborables), mantenimiento de maquinaria en buen estado técnico, y cerramientos acústicos en los enclaves próximos a zonas residenciales.

- En fase de explotación: con el objeto de mitigar los efectos estimados por ruidos y vibraciones, el promotor propone la instalación de 5 tramos de pantallas fonoabsorbentes y manta antivibratoria en tres tramos próximos a la estación de Mérida. Según las simulaciones acústicas en ambos escenarios (con y sin medidas protectoras) realizadas en el estudio de ruido, no se prevén superaciones de los niveles exigidos por la normativa vigente en ninguno de los periodos (día, tarde y noche), salvo sobre el edificio de uso residencial (id625) ubicado a menos de 50 m del p.k. 455+300 de la vía actual, donde se supera en 3 dBA el umbral para el periodo nocturno. Dado que en este tramo del proyecto no se plantea la instalación de ninguna pantalla fonoabsorbente se considera necesario incorporar al proyecto definitivo la instalación de la misma o una medida similar que permita reducir la magnitud de los niveles acústicos nocturnos registrados en ese receptor.

c3. Geología y geomorfología:

En fase de construcción se prevé un impacto por afección al modelado del terreno ocasionado por los desmontes y rellenos a realizar. Para la alternativa 2, con muro en la restitución del paso a nivel, el balance de tierras estimado sería de 69.000 m³ en desmonte y 51.000 m³ en terraplén.

Medidas propuestas: en el documento ambiental se establece como principal medida de mitigación de este impacto la priorización de la compensación de tierras entre desmontes y terraplenes para ajustar la nueva plataforma ferroviaria al terreno. Sin embargo, no se cuenta aún con un estudio geotécnico (se aplaza para el proyecto constructivo) que clasifique los materiales procedentes de excavación en orden a estimar su aptitud geotécnica en rellenos de la propia obra, por lo que no es descartable que el promotor deba recurrir a materiales de préstamos y dirigir excedentes a vertedero. A este respecto, tomando en consideración el informe de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, se establecen las siguientes condiciones, que resultan factibles según las soluciones alternativas planteadas por el promotor:

- En el caso de que deba recurrirse a materiales de préstamos, se seleccionarán canteras y graveras con autorización de explotación en vigor y que cumplan las restricciones ambientales de ubicación definidas en el documento ambiental. Se consideran adecuadas las explotaciones descritas como potencialmente aprovechables

debiendo priorizarse en función de su proximidad a las obras. Aunque no está previsto explotar nuevos préstamos, en este caso deberá tramitarse la correspondiente autorización con el órgano competente en materia de minas de la Comunidad Autónoma (Servicio Territorial de Badajoz de la Dirección General de Ordenación Industrial y Comercio), sin perjuicio de que en su caso dicha actuación deba ser sometida a evaluación de impacto ambiental en función de la legislación autonómica ambiental aplicable.

- En relación con las tierras y piedras sobrantes de obra (código LER 17 05 04), deberá priorizarse su reutilización, preferentemente en rellenos de la propia obra o bien en otros tramos actualmente en construcción de la LAV Madrid-Extremadura. Los materiales de esta categoría que no resulten geotécnicamente aptos para su reutilización en terraplenes y rellenos serán destinados a la restauración de alguna de las explotaciones mineras cercanas que cuenten con plan de restauración aprobado, declaración de impacto ambiental favorable y autorización. No se recomienda el emplazamiento seleccionado como vertedero V-2.

- Se deberán cumplir íntegramente las condiciones técnicas de restauración de zonas degradadas establecidas en el informe de afección a Red Natura 2000 de la Comunidad Autónoma, que figura entre las contestaciones a las consultas remitidas al promotor.

c4. Aguas:

Fase de construcción: se identifican posibles impactos por alteración de la calidad de las aguas superficiales por el riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras.

Fase de explotación: se identifica un impacto por efecto barrera y riesgo de inundaciones por represamiento de los cauces interceptados.

Medidas protectoras a ejecutar:

- Sin perjuicio de las autorizaciones de ocupación de dominio público hidráulico y de vertido que deba emitir la Confederación del Guadiana, se llevarán a cabo medidas preventivas generales de gestión de aguas residuales, impermeabilización de parque de maquinaria, instalación de barreras de retención de sedimentos, puntos de limpieza de canaletas y mantenimiento correcto del drenaje.

- Para cada obra de drenaje existente se propone una obra rediseñada conforme a las dimensiones de la nueva plataforma ferroviaria, ampliada en cuanto a luz y longitud dando continuidad a las estructuras existentes en condiciones al menos similares. Se deberá incrementar la capacidad de estos drenajes transversales en los tramos identificados con riesgo de inundación alto o medio.

- La zona de instalaciones auxiliares deberá ser reubicada al otro lado de la línea ferroviaria existente, por ser un emplazamiento más alejado de la ZEPA y de la ribera del embalse, minimizándose así la afección por posibles vertidos accidentales y la afección sobre los carrizales existentes que sirven de refugio a la fauna.

c5. Vegetación:

Fase de construcción: Eliminación de la cubierta vegetal como resultado del despeje y desbroce del terreno, creación de caminos de obra, instalaciones de obra, etc. Esta pérdida de vegetación sería permanente en las zonas de ocupación definitiva en fase de explotación. De acuerdo con la información del documento ambiental, y contrastando dicha información con la disponible del Mapa Forestal de España 1:25.000, se eliminaría la vegetación herbácea, de carácter ruderal y arvense por el carácter humanizado del entorno de actuación (zonas urbanizadas y cultivos). La repercusión sobre comunidades ribereñas del Guadiana y del embalse de Montijo no será significativa.

Medidas contempladas en el documento ambiental: prospección botánica previa para la identificación de rodales con especies de flora protegida (con especial atención a la delimitación del rodal de *Ophrys lutea* en el entorno del PK 463+000), jalonamiento y control de la ocupación en el replanteo previo (se señalarán las zonas objeto de protección por albergar comunidades de flora protegida o hábitats de interés comunitario),

tratamientos sobre la vegetación con medios mecánicos y selectivos, tratamientos especiales de eliminación de la flora exótica invasora con objeto de prevenir su dispersión en el medio natural, ejecución de un plan de prevención y extinción de incendios y medidas de restauración paisajística. En todo ello se deberán atender a los condicionantes técnicos expuestos en el informe de afección de Red Natura 2000.

c6. Fauna:

Fase de construcción: Al ser escasa la superficie de ocupación por la duplicación de la vía, la destrucción directa de biotopos no es significativa. Se identifican impactos sobre este elemento por molestias generadas durante las obras (presencia humana, ruidos y vibraciones). Las molestias sobre la avifauna pueden ser significativas por la proximidad de zonas de cría y alimentación de aves acuáticas, pudiendo provocar su huida u originar cambios en el comportamiento por ruidos y molestias, pudiendo poner en riesgo la viabilidad de las nidadas.

Fase de explotación: si bien existe actualmente un efecto barrera por la infraestructura actual, su magnitud se verá incrementada por la ampliación de sus dimensiones, la instalación de nuevos elementos asociados (vallado y catenaria) y el incremento del tráfico ferroviario asociado (tránsito de trenes de alta velocidad). Ello supondrá una mayor intensidad del efecto por fragmentación de hábitat y daños directos por atropellos y colisiones (especialmente colisiones sobre los elementos de la infraestructura de aves y quirópteros en vuelo bajo).

Medidas propuestas en fase de construcción: se aplicarán restricciones al cronograma de obras, tanto estacionales (fuera del periodo reproductor de las especies de aves identificadas en el apéndice 2 del estudio de fauna), como horarias (entre las 22 y las 8 horas, atendiendo a la protección acústica y lumínica de especies nocturnas). Se deberá realizar una nueva prospección previa a las obras con objeto de definir las medidas de actuación para la protección de nidadas, camadas y puestas, y el control de las zonas de ocupación.

Medidas propuestas en fase de explotación:

- En el viaducto sobre el embalse de Montijo se instalarán postes anticolidión para aves, medida que mitigará el efecto por posibles colisiones con la infraestructura o los trenes que transiten.
- En el resto del tramo del proyecto se instalarán portillos de escape para mamíferos terrestres.
- Adaptación de las obras de drenaje como pasos de fauna en el tramo a duplicar (se deberá recurrir a marcos 2x2 con banquetas laterales y asegurar además que las plantaciones de los emboquilles sean lo suficientemente densas y continuas como para garantizar su función guía a los mismos), y nuevo paso superior multifuncional adaptado para vertebrados de tamaño grande, mediano y pequeño. Estos elementos deberán seguir las directrices contenidas en las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (MAPAMA, 2015).
- Se ejecutarán las medidas protectoras para quirópteros descritas en estudio de fauna, especialmente las dirigidas a controlar los focos de atracción susceptibles de ser afectados por la infraestructura.
- Se recomienda incorporar como medida la instalación de placas de señalización sobre el cerramiento, al menos en el tramo de línea contiguo a la ZEPA.
- Dentro del programa de seguimiento de fauna contemplado en el plan de vigilancia ambiental, se deberá incluir un programa de seguimiento específico sobre el impacto del proyecto durante los tres primeros años de funcionamiento sobre las especies de aves presentes en la ZEPA del embalse de Montijo, informando a la Comunidad Autónoma de los resultados obtenidos con periodicidad al menos semestral.

c7. Red Natura 2000:

A la vista del informe recibido de la Dirección General de Medio Ambiente y del estudio de afecciones a Red Natura 2000 incluido en el documento ambiental, no se aprecian

impactos significativos sobre la Red Natura 2000 a nivel general, siendo los más relevantes los que pudieran producirse sobre la fauna de interés comunitario por molestias durante la ejecución de las obras y por colisiones en la zona del viaducto. Estos impactos son relativamente mitigables con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras definidas para la protección de fauna.

Si bien las dos alternativas planteadas para la restitución del paso a nivel junto a la estación de Aljucén son muy similares entre sí, la alternativa 1 genera algo más de afección directa por invadir parte de la superficie de la ZEPA. Aunque ninguna de las alternativas presenta impactos críticos que pudieran suponer un riesgo para la integridad y coherencia de la Red Natura 2000, es preferible la alternativa 2.

No se espera que las obras puedan afectar a los valores objeto de conservación de la ZEC «Río Aljucén Bajo», ya que éste espacio se localiza a 450 m del viaducto de la línea (tramo en el que la única actuación a ejecutar será la electrificación de la línea). Al ubicarse la ZEC aguas arriba de la zona de actuación, es poco probable la generación de impactos sobre calidad de aguas por posibles arrastres de tierras o vertidos accidentales durante las obras que alcancen esta zona protegida.

c8. Paisaje:

Como principales acciones del proyecto generadoras de impactos sobre el paisaje, el promotor identifica la alteración morfológica del terreno y la intrusión visual durante las obras, calificando esta intrusión visual como permanente en fase de explotación para las zonas de ocupación definitiva. No obstante puede calificarse la magnitud del impacto como baja en base a la baja calidad del paisaje (entornos urbanos y de infraestructuras ya existentes en el primer tramo hasta la estación de Aljucén) y la baja densidad de observadores potenciales en el resto (cultivos agrícolas en el tramo Aljucén-La Garrovilla). El programa de medidas correctoras del documento ambiental incluye además los trabajos de integración paisajística a ejecutar tras la finalización de las obras sobre las zonas de ocupación temporal.

c9. Patrimonio Cultural y vías pecuarias:

Atendiendo a la afección directa sobre 11 de los elementos del patrimonio cultural que se ubican en la propia traza de la línea ferroviaria, y a la afección indirecta sobre otros elementos próximos (a menos de 100 m de la traza), se aprecia un potencial impacto negativo sobre estos elementos. No obstante, dado que el ámbito de actuación es coincidente con la línea ferroviaria existente, algunos de estos elementos se encuentran ya afectados por diferentes elementos de la infraestructura actual. Si a ello unimos que las actuaciones proyectadas no conllevan grandes movimientos de tierra asociados, no se aprecia un riesgo significativo de impacto sobre los elementos del patrimonio cultural, siempre y cuando se siga escrupulosamente la normativa autonómica de protección del patrimonio cultural, se obtengan previamente todas las autorizaciones previas que en su virtud resulten precisas, y se acometan exhaustivamente las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental, entre las cuales destacan:

- Señalización en cartografía de obra.
- Control arqueológico de movimientos de tierras.
- Delimitación y valoración de los yacimientos.
- Intervención arqueológica y/o sondeos.
- Cerramiento y/o balizamiento de elementos próximos a la traza.

Las actuaciones cuentan con informe favorable de la Comisión Técnica del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida. No obstante, a la fecha en que se dicta la presente Resolución no se ha recibido contestación por parte de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, por lo que aunque las medidas propuestas por el promotor se consideran adecuadas de acuerdo a dicho informe, el promotor deberá asegurarse de obtener de la referida Dirección General las autorizaciones o informes favorables que de acuerdo con la normativa autonómica sean aplicables, antes de iniciar las obras.

Dada la intercepción de 3 vías pecuarias y la proximidad de una cuarta, se aprecian impactos significativos durante las obras que pueden comprometer temporalmente la continuidad y el estado de conservación de éstas. El documento ambiental plantea como principales medidas de protección del dominio público pecuario la reposición temporal de los tramos afectados por las obras previa aprobación del órgano competente en esta materia de la Junta de Extremadura. Este impacto se prevé eliminar tras la finalización de las obras, quedando garantizada la permeabilidad transversal de estas vías mediante la restitución de los itinerarios afectados y mantenimiento de las estructuras de paso adaptadas a la nueva plataforma ferroviaria.

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 siguiendo 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 «Conexión en Mérida» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, concretamente en los supuestos determinados en los apartados b) y c).

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

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 «Conexión en Mérida» 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 (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales y sobre el patrimonio cultural 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, 14 de febrero de 2019.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

