

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	1	2.3.4. Resolución de Aprobación del Estudio Informativo del Proyecto Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico mixto)	11
1.1. Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura	1	2.3.5. Estudio de fauna de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Talayuela – Cáceres	11
1.2. Declaración de Impacto Ambiental	2	2.3.6. Estudio de especies de flora singular de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres	11
1.3. Resolución de aprobación del Expediente de Información Pública y aprobación del Estudio Informativo del Proyecto de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (Tráfico mixto).....	2	2.3.7. Estudio Geológico – Geotécnico de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres. Subtramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia-Fuentidueña	12
1.4. Proyecto de Construcción de la Línea de Alta Velocidad Malpartida de Plasencia-Ramal de Conexión Madrid-Plasencia	2	2.3.8. Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia.....	13
1.5. Otros proyectos que anteceden al tramo Malpartida de Plasencia-Estación.....	3	2.3.9. Estudio Preliminar de la conexión de la Línea Madrid – Extremadura/Frontera Portuguesa con la Estación de Plasencia.....	15
1.6. Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia.	3	2.3.10. Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia	22
2. ANTECEDENTES TÉCNICOS	4	2.3.11. Proyecto de Construcción de Montaje de Vía de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Plasencia-Cáceres.	25
2.1. Introducción	4	2.3.12. Proyecto Modificado del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia.....	25
2.2. Identificación de los condicionantes técnicos.....	5	2.3.13. Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas	26
2.2.1. Condicionantes técnicos del tramo Malpartida de Plasencia – Estación, ya redactado por INTECSA-INARSA y en fase constructiva.	5	2.3.14. Estudio de Alternativas para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia	26
2.2.2. Condicionantes técnicos del tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia, en redacción por INTECSA-INARSA.	6	2.3.15. Resolución sobre la no necesidad de evaluación ambiental ordinaria.....	28
2.3. Descripción de los condicionantes técnicos.....	6		
2.3.1. Estudio Informativo del Proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto)	6		
2.3.2. Expediente de Información Pública y Oficial del Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto)	9		
2.3.3. Declaración de Impacto Ambiental del proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto).....	9		

Anejo nº 1. Antecedentes

APÉNDICE 1. D.I.A. DEL E.I. CÁCERES-TALAYUELA

APÉNDICE 2. APROBACIÓN DEL E.I. CÁCERES-TALAYUELA

**APÉNDICE 3. ADJUDICACIÓN DEL P.C. MALPARTIDA DE PLASENCIA-RAMAL DE CONEXIÓN
MADRID-PLASENCIA**

**APÉNDICE 4. APROBACIÓN DE GASTO DEL CONTRATO MENOR PARA EL ESTUDIO INFORMATIVO
DEL RAMAL DE CONEXIÓN MADRID-PLASENCIA**

APÉNDICE 5. RESOLUCIÓN SOBRE LA NO NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ORDINARIA

1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

1.1. Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura

Con fecha 21 de junio de 2001, el Ministerio de Fomento adjudicó a la Unión Temporal de Empresas formada por PROINTEC, S.A. y SENER Ingeniería y Sistemas, S.A., la redacción del "Estudio Informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Cáceres".

El objeto del Estudio Informativo era la selección de la alternativa óptima que permitiera establecer una conexión ferroviaria en alta velocidad entre Madrid y Cáceres. Para ello se analizaron con suficiente grado de definición y precisión todas las alternativas viables de trazado, atendiendo a aquellos criterios que permitieran seleccionar de forma justificada la alternativa óptima bajo consideraciones técnicas, económicas, medioambientales, urbanísticas y de explotación. Como resultado de la realización del análisis a la escala 1:5.000, se seleccionaron dos alternativas A y B.

La tramitación ambiental fue iniciada por el Ministerio de Medio Ambiente con fecha 20 de diciembre de 2001, a partir del documento 'Memoria Resumen de Impacto Ambiental'. Las contestaciones a las consultas se recibieron durante el mes de mayo de 2002.

El Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2002 adoptó, a propuesta del Ministerio de Fomento, el Acuerdo de atribuir al "Gestor de infraestructuras Ferroviarias" (GIF), actualmente ADIF, la construcción y administración del tramo Naval Moral de la Mata-Cáceres.

Con la finalidad de someter el Estudio Informativo al preceptivo proceso de Información Pública y Oficial, se divide el Estudio en dos tramos conformes con los términos de las dos provincias afectadas de Toledo y de Cáceres:

- Estudio Informativo del Proyecto de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Madrid – Oropesa. (Provincia de Toledo).

- Estudio Informativo del Proyecto de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela. (Provincia de Cáceres)

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias resolvió aprobar técnicamente el "Estudio Informativo del Proyecto de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela" el 15 de abril de 2003 (BOE nº 107 de 5 de mayo de 2003).

En virtud de esta Resolución, el 21 de abril de 2003 la Secretaría de Estado de Infraestructuras somete dicho Estudio Informativo al trámite de Información Pública.

El 27 de noviembre de 2003 se remitió al Ministerio de Medio Ambiente un ejemplar completo del Estudio Informativo y del Expediente de Información Pública y Oficial de dicho Estudio, solicitándose igualmente la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

Posteriormente, con fecha diciembre de 2004, se publicó el nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), en el que se especificaba que la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Extremadura será explotada para tráfico mixto (viajeros y mercancías). Como consecuencia de ello, resultó necesaria la redacción de un nuevo Estudio Informativo para tráfico mixto, contemplando las consideraciones que afectan al nuevo modelo funcional, afectando fundamentalmente a la adopción de una pendiente compatible con el tráfico de mercancías.

Por otra parte, el nuevo Estudio Informativo tuvo que tener en cuenta la aprobación en mayo de 2004 de la propuesta de la Junta de Extremadura de ampliación de la ZEPA ES0000014 "Monfragüe y las dehesas del entorno", de 18.396 ha a 116.162 ha, implicando esto una modificación en planta de las alternativas A y B, resultando en su lugar, en un nuevo Estudio Informativo, la definición de dos nuevos trazados alternativos C y D que no afectan al espacio antes señalado.

El nuevo Estudio Informativo "Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto)", redactado por la Unión Temporal de Empresas formada por PROINTEC, S.A. y SENER Ingeniería y Sistemas, S.A., fue aprobado

Anejo nº 1. Antecedentes

provisionalmente por el Director General de Ferrocarriles el 22 de mayo de 2006, ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública. La información pública se anunció en el BOE de fecha 30 de mayo de 2006.

1.2. Declaración de Impacto Ambiental

El 8 de noviembre de 2007 la Secretaría General de Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela", promovido por el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, siendo publicada en el B.O.E. de fecha 6 de diciembre de 2007. Ver copia en **APÉNDICE nº 1 "D.I.A. DEL E.I. CÁCERES-TALAYUELA"**.

1.3. Resolución de aprobación del Expediente de Información Pública y aprobación del Estudio Informativo del Proyecto de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (Tráfico mixto)

Se aprueba el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo, seleccionado como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la denominada alternativa D, mediante la Resolución 1695/08 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 21 de diciembre de 2007, publicándose en el BOE de fecha 16 de enero de 2008. Ver copia en **APÉNDICE nº 2 "APROBACIÓN DEL E.I. CÁCERES-TALAYUELA"**.

1.4. Proyecto de Construcción de la Línea de Alta Velocidad Malpartida de Plasencia-Ramal de Conexión Madrid-Plasencia

El Órgano de Contratación de ADIF resolvió adjudicar el contrato de servicios para la redacción del proyecto de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia-Ramal de Conexión Madrid-Plasencia" a la empresa INTECSA-INARSA, S.A., el pasado 10 de abril de 2018. Ver copia en **APÉNDICE nº 3 "ADJUDICACIÓN DEL P.C. MALPARTIDA DE PLASENCIA-RAMAL DE CONEXIÓN MADRID-PLASENCIA"**.

Las actuaciones que se han de desarrollar, conforme se establece en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato, comprenden el tramo de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura en el tramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas, así como el ramal de conexión de la línea con la actual Estación de Plasencia, de manera que este ramal permita el acceso a la estación de los trenes provenientes de Madrid.

Para poder independizar el desarrollo de ambas actuaciones, el Pliego ha considerado adecuado dividir los trabajos en dos actuaciones, resultando los proyectos a desarrollar:

- Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas.
- Estudio de Alternativas y Proyectos Básico y de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia.

El primero de los documentos, el correspondiente al subtramo Malpartida de Plasencia-Estación, redactado por INTECSA-INARSA, S.A., de fecha noviembre de 2018, se encuentra aprobado y en ejecución. En el **apartado 1.5** se detallan otros proyectos que fueron antecedentes suyos.

En cuanto al segundo de los documentos, el correspondiente al tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia, cuenta en la actualidad con la presentación realizada por INTECSA-INARSA, S.A. del "Estudio de Alternativas para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia", de fecha septiembre de 2018.

Para continuar con el Proyecto de Construcción del tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia, surge la necesidad previa de realizar un estudio informativo que defina y analice las opciones de trazado para la conexión de la futura línea de alta velocidad Madrid-Extremadura con la línea convencional actual 530 Monfragüe-Plasencia, seleccionando la alternativa más recomendable como solución propuesta para posibilitar las circulaciones Madrid-Plasencia. Dicho estudio informativo es el objeto del presente

documento, y se realiza bajo un contrato menor adjudicado por el MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD y AGENDA URBANA a INTECSA-INARSA, S.A. Su adjudicación, justificación y objeto son detallados en el **apartado 1.6.**

1.5. Otros proyectos que anteceden al tramo Malpartida de Plasencia-Estación.

Con anterioridad a la adjudicación del contrato de servicios a INTECSA-INARSA, S.A., para la redacción del tramo Malpartida de Plasencia-Estación, tuvo lugar, en el año 2009, una adjudicación similar para la redacción del mismo tramo de proyecto, siendo en aquella ocasión adjudicataria la empresa GINPROSA Ingeniería, S.L., y dando lugar al proyecto de construcción del año 2010 denominado "Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas", el cual sin embargo no llegó a licitarse. Si bien dicho proyecto no puede considerarse con propiedad un antecedente administrativo, sí que ha de ser considerado un antecedente técnico primordial mediante el que se establece el punto de partida para el tramo Malpartida de Plasencia-Estación.

Por otra parte, el proyecto adyacente con el que se conecta al final del trazado, el correspondiente al tramo Malpartida de Plasencia - Estación de Plasencia/Fuentidueñas, se encuentra en ejecución. El proyecto en ejecución modifica su proyecto de referencia con la finalidad de ejecutarlo sin realizar una nueva estación y utilizando en su lugar la actual estación de Plasencia/Fuentidueñas. Para ello, incorpora a su vez dos nuevos ramales, necesarios para la conexión con dicha estación desde Cáceres. El "Proyecto de construcción de plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Ramales de conexión en Plasencia", correspondiente a los ramales de conexión del sentido Cáceres-Plasencia, fue realizado en 2015 por la empresa SERS, Consultores en Ingeniería y Arquitectura, S.A. La conexión del sentido Madrid-Plasencia, que cae del lado del tramo Malpartida de Plasencia - Estación de Plasencia/Fuentidueñas, se hace igualmente necesaria y es parte del contrato de asistencia adjudicado a INTECSA-INARSA, S.A., como se ha referido con anterioridad.

La modificación realizada en el tramo adyacente para la ejecución en curso invalida la solución del eje L.A.V. diseñado en el proyecto de GINPROSA en 2010, por lo que resultó rectificado dicho proyecto a fin de volverlo a hacer compatible con las obras en ejecución, al margen del objetivo de actualización de normativa necesario.

Este escenario conlleva la necesidad de considerar un conjunto de proyectos antecedentes que condicionan técnicamente la solución del tramo Malpartida de Plasencia-Estación, y que son referidos entre los enumerados en el **apartado 2.2.1** como antecedentes técnicos. También, por otra parte, es necesaria la consideración adicional en el **apartado 2.2.2** de aquellos antecedentes técnicos que se suman a los primeros por afectar al tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia. El estudio informativo de este tramo es objeto del apartado desarrollado a continuación.

Todos los antecedentes técnicos son analizados con mayor detalle en el **apartado 2.**

1.6. Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia.

El presente estudio corresponde a la redacción del "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia", y es adjudicado por el MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD y AGENDA URBANA como contrato menor a INTECSA-INARSA, S.A. con fecha 18 de junio de 2020, en virtud a su alcance, de relativa escasa entidad, y al máximo aprovechamiento y la estrecha relación con los trabajos ya realizados por INTECSA-INARSA, S.A. con motivo de la elaboración del "Estudio de Alternativas para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia", referido en el **apartado 1.4.**

El Estudio Informativo se justifica por la necesidad de incluir en la Red Ferroviaria de Interés General el Ramal de conexión Madrid-Plasencia para el acceso a la actual Estación de Plasencia desde Madrid, con la entrada en servicio de la L.A.V. Madrid-Extremadura, y por no estar éste incluido en el estudio informativo de la L.A.V. Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (Tráfico mixto), aprobado por Resolución de 21

Anejo nº 1. Antecedentes

de diciembre de 2007 (BOE de 16 de enero de 2008), tal y como ha sido mencionado con anterioridad en el **apartado 1.3**.

La tramitación del Estudio Informativo será realizada por el MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, con solicitud de informe a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, y sometiénolo a trámite de información pública, a efectos sectoriales.

El contrato tiene por objeto la redacción del estudio informativo y la asistencia a la Administración para llevar a cabo los trámites de información pública y audiencia establecidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, hasta la aprobación del expediente de información pública y la aprobación definitiva del Estudio Informativo.

En el **APÉNDICE nº 4** "APROBACIÓN DE GASTO DEL CONTRATO MENOR PARA EL ESTUDIO INFORMATIVO DEL RAMAL DE CONEXIÓN MADRID-PLASENCIA", se recoge la información de adjudicación del referido contrato menor por parte del MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA en favor de INTECSA-INARSA, S.A.

2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

2.1. Introducción

El origen de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura se corresponde con su inclusión en el denominado Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT), aprobado por el Gobierno del Estado en fecha 15 de Julio de 2005 dentro de la Red de Altas Prestaciones Ferroviarias, así como en su posterior Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). Asimismo, ya formaba parte del Proyecto Prioritario nº 3 de la Red Transeuropea del Transporte (RTE-T) y actualmente se incluye en el corredor atlántico de la red básica transeuropea.

A la luz de su inclusión en el PEIT, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) redactó durante los años 2010 y 2011 los proyectos constructivos de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura comprendidos entre los términos

municipales de Talayuela y Cáceres, discurriendo de forma paralela al actual corredor ferroviario en ancho ibérico.

El Órgano de Contratación de ADIF resolvió adjudicar el contrato de servicios para la redacción del "**Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela - Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia - Ramal de Conexión Madrid-Plasencia**" a la empresa INTECSA-INARSA el pasado 10 de abril de 2018. Se parte de un proyecto constructivo de plataforma, redactado por la empresa GINPROSA Ingeniería en el año 2010. Por tanto, el antecedente más inmediato es el proyecto constructivo definido bajo el siguiente epígrafe:

Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela - Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia - Estación de Plasencia.

Las obras contenidas en el mencionado Proyecto de Construcción no llegaron a ser licitadas. Por tanto, y dado el periodo de tiempo transcurrido desde la redacción del proyecto previo, ADIF-Alta Velocidad ha decidido acometer la actualización del proyecto previamente aprobado conforme a la normativa vigente.

Las actuaciones a desarrollar comprenden el tramo Malpartida de Plasencia - Estación de Plasencia/Fuentidueñas, así como el Ramal de conexión de la línea con la actual Estación de Plasencia, de manera que este ramal permita el acceso a la citada estación de los trenes procedentes de Madrid.

Por otro lado, cabe indicar que el ramal de conexión Madrid-Plasencia no ha sido desarrollado con anterioridad en proyecto constructivo alguno, salvo en un Estudio Preliminar desarrollado por la empresa SENER en noviembre de 2010, bajo el epígrafe siguiente:

Estudio Preliminar de la conexión de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura/Frontera Portuguesa con la Estación de Plasencia.

Para poder independizar el desarrollo de ambas actuaciones, en el contrato se consideró adecuado dividir los trabajos en dos actuaciones, por un lado el **“Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad. Subtramo: Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia/Fuentidueñas”**, ya aprobado y en fase constructiva, y por otro el **“Estudio de Alternativas y los Proyectos Básico y de Construcción de Plataforma del Ramal de Conexión Madrid-Plasencia”**, del que se encuentra ya redactado el correspondiente Estudio de Alternativas.

El presente documento se redacta por la necesidad de realizar el correspondiente estudio informativo, tal como se ha expuesto en el **apartado 1.6**, y someterlo a procedimiento de información pública, para el **“Ramal de conexión Madrid-Plasencia”** que posibilitará conectar la L.A.V. Madrid-Extremadura, sentido Madrid-Cáceres, con la actual línea de ff.cc. convencional 530 Monfragüe-Plasencia, de manera que permita las circulaciones provenientes de Madrid y el acceso a la actual Estación de Plasencia. El acceso de las circulaciones procedentes de Cáceres ya fue resuelto con el proyecto:

Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia. (SERS, noviembre 2015).

2.2. Identificación de los condicionantes técnicos.

2.2.1. Condicionantes técnicos del tramo Malpartida de Plasencia – Estación, ya redactado por INTECSA-INARSA y en fase constructiva.

Este último proyecto de ramales de conexión mencionado se encontraba ya en ejecución por la constructora IBEROVÍAS durante la redacción del proyecto constructivo del tramo Malpartida de Plasencia-Estación por parte de INTECSA-INARSA, actualmente aprobado y en fase constructiva a su vez.

En consecuencia, el proyecto constructivo del tramo Malpartida de Plasencia-Estación quedó enmarcado en los trabajos de adaptación del contenido del proyecto de GINPROSA a la normativa vigente, y la modificación del trazado de la L.A.V. Tramo: Malpartida de Plasencia – Ramal de Conexión Madrid – Plasencia, para poder albergar la futura conexión de Madrid con Plasencia y resolver la conexión con el tramo siguiente, que

como se ha mencionado estaba ya entonces en ejecución por IBERINSA, y que modificó su proyecto constructivo, con eliminación de la nueva estación que había prevista. Para su elaboración se tuvieron en cuenta los siguientes documentos antecedentes:

- Estudio Informativo del Proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto) (UTE PROINTEC – SENER, abril de 2006).
- Expediente de Información Pública y Oficial del Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto, noviembre de 2006).
- Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto). Resolución de 8 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, Tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto) (B.O.E. nº 292 de 6 de diciembre de 2007).
- Resolución de 21 de diciembre de 2007, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del Proyecto «Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto)» (B.O.E. nº 14, de 16 de enero de 2008).
- Estudio de fauna de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Talayuela – Cáceres (PROINTEC, abril de 2009).
- Estudio de especies de flora singular de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres (PROINTEC, septiembre de 2009).
- Estudio Geológico – Geotécnico de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres. Subtramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia-Fuentidueña (EUROCONSULT, febrero 2009).

Anejo nº 1. Antecedentes

- Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia. (GINPROSA Ingeniería, noviembre de 2010).
- Estudio Preliminar de la conexión de la Línea Madrid – Extremadura/Frontera Portuguesa con la Estación de Plasencia (SENER, noviembre de 2010).
- Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia. (SERS, noviembre de 2015). Cuenta como antecedente con el proyecto del tramo adjunto “Estación de Plasencia. Plataforma”, cuyo proyecto básico fue redactado por TIFSA en octubre de 2010, y cuyo proyecto de construcción fue redactado por INECO en julio de 2013.
- Proyecto de Construcción de Montaje de Vía de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Plasencia-Cáceres (INECO, marzo 2018).
- Proyecto Modificado del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia (IBEROVÍAS, abril 2018).
- Normas ADIF de Plataforma (NAP) y las Instrucciones y Recomendaciones sobre Trazado IGP-2011-V2.
- Por último, de los contactos mantenidos con la constructora IBEROVÍAS, ejecutora del tramo siguiente de los Ramales de Conexión con Plasencia del lado Cáceres, se contó con los ficheros de trazado de todos los ejes del tramo y las modificaciones introducidas con respecto al proyecto constructivo de SERS, noviembre de 2015, que es la base para la ejecución de las citadas obras.

2.2.2. Condicionantes técnicos del tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia, en redacción por INTECSA-INARSA.

Los principales antecedentes técnicos para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia son:

- Proyecto constructivo del tramo Malpartida de Plasencia-Estación, redactado por INTECSA-INARSA, de fecha noviembre de 2018, cuyos antecedentes son los referidos en el apartado anterior, y que son a su vez también antecedentes para el tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia en virtud de la relación condicionante que vincula ambos tramos.
- Estudio de Alternativas para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia, redactado por INTECSA-INARSA, de fecha septiembre de 2018.
- Resolución de 5 de mayo de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto “Línea de alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia”. En virtud de la cual no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto 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 propia resolución. Publicado en BOE nº 142, de 20 de mayo de 2020. Ver copia en **APÉNDICE nº 5 “RESOLUCIÓN SOBRE LA NO NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ORDINARIA”**.

2.3. Descripción de los condicionantes técnicos.

2.3.1. Estudio Informativo del Proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto)

El Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura, tramo Madrid – Cáceres se diseñó inicialmente para una nueva doble vía en ancho internacional y tráfico exclusivo de viajeros, dividiéndose en los tramos Madrid – Oropesa y Cáceres – Talayuela. En este estudio se seleccionaron dos alternativas, denominadas A y B que se sometieron al proceso de información pública durante el año 2003.

Posteriormente, con motivo de las especificaciones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes publicado en diciembre de 2004, se decidió adaptarlo para tráfico mixto. En el Estudio Informativo del tramo Cáceres – Talayuela se realizaron las correcciones necesarias para adaptar el trazado de las soluciones seleccionadas al tráfico mixto y teniendo a su vez en cuenta la ampliación de la ZEPA “Monfragüe y las dehesas del entorno”. Fue necesario definir dos nuevas alternativas C y D que evitaban la afección a dicho espacio. El diseño de estas dos nuevas alternativas motivó la necesidad de la realización de un nuevo estudio informativo.

El estudio informativo del proyecto de referencia fue aprobado provisionalmente por la Dirección General de Ferrocarriles el 22 de mayo de 2006, ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública.

La información pública se anunció en el «B.O.E.» de fecha 30 de mayo de 2006. En el estudio informativo se analizaron las alternativas posibles, descartando justificadamente las más desfavorables teniendo en consideración los criterios necesarios para efectuar la comparación. En la fase a escala 1:5.000, que proporciona un mayor grado de definición, se confirmaron las alternativas C y D como las soluciones propuestas en el estudio informativo.

Durante el proceso de información pública y oficial del estudio informativo y por lo que se refiere al trazado, una vez estudiadas las alegaciones y las prescripciones de la declaración de impacto ambiental (DIA), se adopta como solución a desarrollar en los proyectos constructivos la denominada alternativa D, cuyo origen se sitúa en el P.K. 139+604 en el límite del término municipal de Oropesa (Toledo) con Talayuela (Cáceres), coincidiendo con el punto final del tramo anterior entre Madrid y Oropesa.

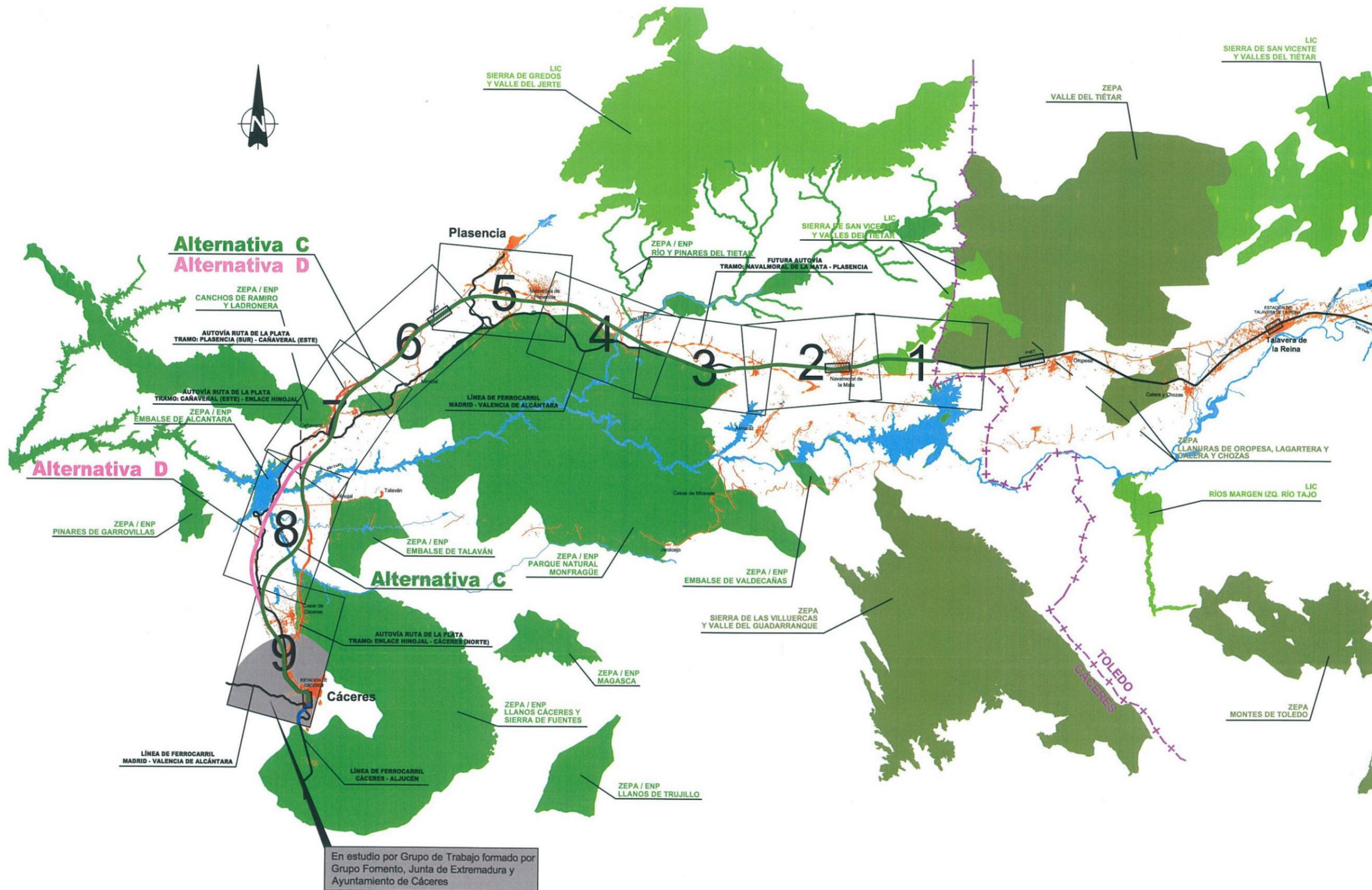
El eje del Estudio Informativo afecta, en la provincia de Cáceres, a los términos municipales de Peraleda de la Mata, Navalморal de la Mata, Casatejada, Toril, Malpartida de Plasencia, Plasencia, Mirabel, Cañaveral, Casas de Millán, Hinojal, Garrovillas, Santiago del Campo, Casar de Cáceres y Cáceres.

El trazado de la alternativa D discurre hasta Casatejada adosado a la línea de ferrocarril existente Madrid-Valencia de Alcántara. Superada esta localidad el trazado se dispone en paralelo a la autovía de Navalморal de la Mata-Plasencia (EX -A1), donde gira al sur en la dehesa del Terzuelo, manteniendo una orientación sensiblemente paralela a la Autovía de la Plata (A-66). En el entorno del P.K. 239+300 cruza la Autovía de la Plata, aproximándose, tras cruzar los ríos Tajo y Almonte, al trazado de la línea actual del ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara. El trazado discurre al oeste del corredor ferroviario actual en el término municipal de Casar de Cáceres, finalizando en el P.K. 267+144, antes de acceder a la ciudad de Cáceres.

Con fecha 20 de noviembre de 2006 se remite al Ministerio de Medio Ambiente el expediente de información oficial y pública para su preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. Con fecha 8 de noviembre de 2007 (B.O.E. de 6/12/2007), se emite la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Cáceres-Talayuela (tráfico mixto).

Con fecha 21 de diciembre de 2007 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo, seleccionando como alternativa a desarrollar la denominada alternativa D. Se publica en el B.O.E. de 16/01/2008.

Se adjunta a continuación un plano del estudio informativo donde se reflejan las alternativas anteriormente descritas.



2.3.2. Expediente de Información Pública y Oficial del Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto)

Una vez aprobado técnicamente el Estudio Informativo el 22 de mayo de 2006 por la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias se inicia el correspondiente expediente de Información Pública. Se publica en el Boletín Oficial del Estado nº 128, de 30 de mayo de 2006 y en el Boletín Oficial nº 101 de la provincia de Cáceres de 31 de mayo de 2006.

Se enviaron ejemplares de la fase a escala 1:5.000 del estudio informativo a los organismos competentes y la documentación referente a cada uno de los ayuntamientos afectados por el trazado.

Se recibieron un total de 45 alegaciones.

2.3.3. Declaración de Impacto Ambiental del proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto)

La tramitación comenzó el 23 de enero de 2002, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen del Estudio Informativo, procedente de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

A continuación, se inicia el trámite de consultas previas con fecha 7 de febrero de 2002.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 31 de junio de 2002.

Durante los años 2002 y 2003 la Dirección General de Ferrocarriles elaboró sendos Estudios Informativos del Proyecto de Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, en los tramos Cáceres-Talayuela y Madrid-Oropesa y ambos se sometieron al trámite de información pública durante los meses de mayo y junio de 2003, respectivamente.

Para el tramo Cáceres-Talayuela, el trámite de participación pública concluía que las alternativas de trazado A y B eran válidas para su desarrollo posterior.

En diciembre de 2004 el Ministerio de Fomento presentó el PEIT incluyendo el itinerario Madrid-Cáceres. Paralelamente en mayo de 2004 se aprobó la ampliación de la Z.E.P.A. "Monfragüe y Dehesas del entorno" de 18.396 ha a 116.162 ha, lo que supuso claras implicaciones con las alternativas A y B planteadas.

Los nuevos objetivos del PEIT y la limitación generada por la ampliación de la Z.E.P.A. motivaron la redacción de un nuevo Estudio Informativo y EsIA, ajustándose a los nuevos condicionantes técnicos y ambientales, en el cual se plantearon junto a las alternativas A y B, dos nuevas, denominadas C y D, cuyos trazados evitan el paso por la Z.E.P.A. ampliada.

La Dirección General de Ferrocarriles somete conjuntamente el nuevo Estudio Informativo y EsIA al trámite de información pública mediante anuncio en el B.O.E. nº128, de 30 de mayo de 2006 y en el Boletín Oficial nº 101 de la provincia de Cáceres, de 31 de mayo de 2006.

Con fecha de 20 de noviembre de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo (Estudio Informativo, EsIA y el resultado de la información pública). Durante este último trámite de información pública, se presentaron un total de 45 alegaciones.

Con fecha 14 de diciembre de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita informe a la Dirección General para la Biodiversidad con la finalidad de definir las posibles afecciones del proyecto a la Red Natura 2000.

Dicho informe se recibe con fecha 12 de marzo de 2007, expresándose en él que la afección no debe considerarse significativa y que las medidas preventivas y correctoras del EsIA serán eficaces.

Anejo nº 1. Antecedentes

Con fecha 1 de octubre de 2007 se recibe en la DGC y EA otro escrito de aclaración sobre el informe anterior, en el que se recalca que la alternativa D del estudio informativo es la valorada más positivamente.

Por Resolución de 8 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, se formula Declaración de Impacto Ambiental (en adelante D.I.A.) del proyecto Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto), publicada en el B.O.E. nº 292, de 6 de diciembre de 2007.

La D.I.A. abarca todo el tramo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura entre Talayuela y Cáceres, del cual el proyecto del tramo Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia es el comprendido entre los PP.KK. 197+300 y 208+208 de la alternativa D del Estudio Informativo del Proyecto “Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”.

Los apartados que comprende la D.I.A. son los siguientes:

- Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética.
- Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.
- Resumen del proceso de evaluación.
- Integración de la evaluación.
- Condiciones al proyecto.
- Especificaciones para el seguimiento.

Los tres primeros apartados son descriptivos y resumen las etapas del procedimiento de evaluación ambiental realizado. Así, en el Apartado 1 se describen las principales características del proyecto, en el Apartado 2 se resumen las características más singulares del medio en que se sitúa y el Apartado 3 se centra en el resultado de las

etapas del proceso de evaluación ambiental en las que hay participación pública, haciendo referencia a las fases de consultas previas y de información pública y resumiendo el contenido de las respuestas recibidas a las consultas previas y de las alegaciones presentadas en esas fases.

Los dos siguientes apartados (Apartado 4 “Integración de la evaluación” y Apartado 5 “Condiciones al proyecto”) se refieren a las medidas preventivas y correctoras que han de tenerse en cuenta en el proyecto. En el Apartado 4 se indica la alternativa elegida por el promotor y se listan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental para cada uno de los impactos identificados en él y en el punto 5 se indican las condiciones fijadas por parte de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático para la ejecución del proyecto, que son medidas preventivas o correctoras que refuerzan o completan las indicadas en el Apartado 4.

Seguidamente la D.I.A., en el Apartado 6, hace referencia al programa de vigilancia ambiental que ha de incluirse en el proyecto.

Como conclusión, la DIA considera ambientalmente viable la Alternativa D con las modificaciones introducidas tras la información pública y teniendo en cuenta en la redacción del proyecto el conjunto de medidas preventivas y correctoras del estudio de impacto, que son las que se relacionan en su Apartado 4. Las medidas que por su parte propone la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que se relacionan en el Apartado 5 y lo indicado en los informes de la Junta de Extremadura y de la Dirección General para la Biodiversidad en la Información Pública, que se encuentra incluido bien en el Apartado 4 y en el Apartado 5 de la D.I.A.

Muchos son los aspectos que trata la DIA, con el objetivo de evitar o reducir los efectos ambientales adversos producidos por la obra que se proyecta, para lo que identifica los emplazamientos de mayor calidad ambiental proponiendo para ellos medidas para minimizar la afección sobre ellos.

Dicha Declaración de Impacto Ambiental impone una serie de condicionantes a considerar durante la redacción de los proyectos de construcción, los cuales serán objeto

de un análisis más detallado en el Apartado 2.1.- Condicionantes Ambientales del proyecto constructivo del tramo Malpartida de Plasencia-Estación desarrollado por INTECSA-INARSA, S.A.

2.3.4. Resolución de Aprobación del Estudio Informativo del Proyecto Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (Tráfico mixto)

Por Resolución de 21 de diciembre de 2007, se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo, seleccionando como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la denominada alternativa D. Se publica en el B.O.E. nº 14, de 16 de enero de 2008.

En la DIA se impone que en los sucesivos proyectos constructivos que desarrollen la alternativa seleccionada, tengan en cuenta las siguientes prescripciones:

- Las establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.
- Durante la redacción de los proyectos constructivos, se llevarán a cabo los contactos pertinentes con los organismos, instituciones y personas interesadas, a fin de considerar en cada caso las soluciones adoptadas.

2.3.5. Estudio de fauna de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Talayuela – Cáceres

La DIA descrita en el apartado 1.4 destaca la importancia de las comunidades faunísticas existentes y establece una serie de tareas a abordar en fases posteriores, al objeto de conocer con mayor profundidad los principales grupos, sus pautas y áreas de desplazamiento que puedan derivar en la propuesta de elementos de paso transversal a incorporar y definir en la futura línea, así como el establecimiento de periodos sensibles en sus ciclos biológicos que puedan condicionar el proceso constructivo del tramo ferroviario, entre otras tareas.

En este marco general de actuación y atendiendo a los condicionantes recogidos en la Declaración de Impacto Ambiental, ADIF encargó a la empresa PROINTEC el desarrollo de un estudio específico sobre las comunidades faunísticas y su movilidad, considerando la sinergia y coordinación con la existencia en el territorio de tramos de autovía próximos (EX-A1 y A-66). El estudio tiene fecha de abril de 2009.

El objetivo del estudio es maximizar la permeabilidad de la actuación, establecer periodos sensibles para los procesos constructivos atendiendo a las especies singulares y sus ciclos biológicos, y establecer otras medidas para reducir los impactos sobre la fauna.

El estudio de fauna considera pasos de fauna relativos a la permeabilidad, tanto de pequeños como grandes vertebrados, constituyéndose como una propuesta de mínimos para incorporar en los proyectos constructivos de plataforma, que han de ser posteriormente definidos con arreglo a las indicaciones de esta propuesta, de conformidad con los criterios del documento “Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales” de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Las consideraciones que se derivan del dicho estudio de fauna, han sido incorporadas a la propuesta de trazado definida del tramo Malpartida de Plasencia-Estación desarrollado por INTECSA-INARSA, S.A.

2.3.6. Estudio de especies de flora singular de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres

La Declaración de Impacto Ambiental establece, en su apartado 4 “Integración de la evaluación”, la necesidad de llevar a cabo el “Estudio de especies de vegetación singulares. De acuerdo con lo indicado por la Consejería de Industria, Turismo y Medio Ambiente, previo al inicio de las obras, los técnicos de la mencionada Consejería estudiarán la distribución de las especies *Marsilea batardae*, *Serapias perez-chiscanoi* y *Armeria genesiana subsp. belmonteae* y propondrán al promotor la translocación de aquellas especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas que puedan

Anejo nº 1. Antecedentes

resultar afectadas, y la generación de hábitats similares a los ocupados, a lugares donde se garantice su conservación.

ADIF encargó igualmente a la empresa PROINTEC el desarrollo de un estudio específico sobre las especies de flora singular existentes. El estudio tiene fecha de septiembre de 2009.

En dicha condición se enmarca el estudio florístico, cuyo objetivo básico es el análisis de la posible presencia de los tres taxones citados, tanto en el ámbito inmediato del trazado propuesto como en las zonas de actividades complementarias de obra, considerando así mismo la presencia de cualesquiera otras especies incluidas en el citado catálogo, y el establecimiento, en su caso, de medidas tendentes a anular o minimizar las posibles afecciones sobre sus poblaciones.

El estudio concluye que no ha sido constatada, en el ámbito del trazado, la presencia de ninguno de los tres taxones indicados (*Marsilea batardae*, *Serapias perez Chiscanoi* y *Armeria genesiana subsp. belamonteeae*), por lo cual no se propone translocación alguna ni creación de hábitats similares.

No obstante durante la realización de los trabajos de campo, se constató la presencia en el ámbito del trazado (en zonas no incluidas en el tramo Malpartida de Plasencia – Ramal de conexión Madrid con Plasencia) de cuatro especies florísticas incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura con la categoría de "interés especial" y la existencia de zonas con ejemplares arbóreos (encina y alcornoque, fundamentalmente) destacables por su porte, si bien no han sido localizados grandes ejemplares de los denominados "monumentales" en el tramo de actuación.

La IGP 6.1 2008 de ADIF indica que en el Anejo de Integración Ambiental del proyecto se deberá incluir un inventario de arbolado autóctono de interés afectado, con objeto de proceder a su trasplante si se considera viable.

El tramo objeto de proyecto atraviesa en la mayor parte del mismo, dehesas de encinas con presencia de algún pie de alcornoque. Se trata de una formación relativamente homogénea en esta zona, común, y sin especies de carácter monumental que

atribuyeran a alguna de las encinas el carácter de árbol singular, aspecto que se verificó durante el trabajo de campo para la realización del estudio de vegetación de interés (Anejo nº 15.-Integración Ambiental del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia, redactado por GINPROSA Ingeniería, noviembre de 2010).

Para identificar y caracterizar los pies afectados por las obras se procedió, después de un primer recorrido de campo, a efectuar el conteo sobre foto aérea de todos los pies afectados. Se concluyó que el número de árboles a apear es de 1.174.

2.3.7. Estudio Geológico – Geotécnico de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Talayuela-Cáceres. Subtramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia-Fuentidueña

Este documento recoge los trabajos de campo, los ensayos de laboratorio y el análisis geológico y geotécnico realizado para la redacción del "Estudio Geológico – Geotécnico de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad. Talayuela – Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueña".

El estudio Geológico-Geotécnico fue realizado por EUROCONSULT, con fecha febrero de 2009.

La campaña de reconocimientos geotécnicos que se propone tiene como finalidad la definición de la naturaleza y el estado de los terrenos afectados, directa o indirectamente, para el trazado propuesto en el Estudio Informativo elaborado por la ingeniería UTE PROINTEC – SENER, con el objeto de obtener los parámetros geotécnicos básicos y necesarios para proyectar los movimientos de tierras (desmontes y rellenos) y, de forma cualitativa, también las condiciones de cimentación de las estructuras y obras de fábrica indicadas con los trazados propuestos.

El estudio se divide a su vez en tres apartados: Estudio Geológico, Estudio Geotécnico y Estudio de Materiales.

El Estudio Geológico analiza de forma global el corredor propuesto. Este se sitúa principalmente en el macizo esquistoso grauwáquico del Sistema Central.

El objetivo del Estudio Geológico es definir las diferentes litologías afectadas, los condicionantes geomorfológicos, las condiciones hidrogeológicas y riesgos del corredor estudiado. Este estudio servirá de base al Estudio Geotécnico.

El Estudio Geológico es la base también para la campaña de reconocimientos de campo y laboratorio realizada.

En el Estudio Geotécnico se desarrolla la campaña de reconocimientos y ensayos de campo ya ejecutada y se analizan sus resultados. De esta forma se propone un marco geotécnico donde se justifican las recomendaciones de carácter geotécnico que van a permitir desarrollar el Proyecto de Plataforma.

Las recomendaciones de índole geotécnico hacen referencia a la ejecución de los desmontes y rellenos, cimentación de los viaductos, estructuras de paso transversal y obras de drenaje.

Por último, en el Estudio de Materiales se analizan las propiedades de las distintas unidades litológicas desde el punto de vista de su posible reutilización. Además, se proponen préstamos cercanos para cubrir las necesidades de materiales del tramo, así como yacimientos y canteras.

El Estudio de Materiales recoge una valoración de los volúmenes de tierra precisos para el desarrollo del proyecto y realiza una propuesta del origen de cada uno de ellos. Adicionalmente, propone vertederos para la disposición de los materiales sobrantes.

2.3.8. Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia.

Se trata del antecedente más directo a considerar en la redacción del proyecto constructivo del tramo Malpartida de Plasencia-Estación realizado por INTECSA-INARSA, S.A. Fue redactado por la consultora GINPROSA en noviembre de 2010.

Este proyecto desarrolló la Alternativa D del "Estudio Informativo del Proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Cáceres – Talayuela (Tráfico Mixto)". Discurre por los términos municipales de Malpartida de Plasencia y Plasencia, provincia de Cáceres, Comunidad Autónoma de Extremadura.

El origen del trazado se encuentra situado en el término municipal de Malpartida de Plasencia, y el final en el término de Plasencia.

El trazado se definió en paralelo al sur de la autovía autonómica EX –A1, girando hacia el sur al final del tramo, buscando cierto paralelismo con la autovía A-66 "Ruta de la Plata".

En el Estudio Informativo se consideró oportuno definir el trazado en planta con alineaciones circulares de radio mínimo 7.000 m, lo que permitiría una velocidad de explotación de trenes rápidos a 300 km/h y trenes lentos a 100 km/h. El trazado en alzado se caracteriza por una rampa máxima de 15 milésimas, aceptándose rampas excepcionales de 18 milésimas limitadas en su longitud.

Durante la redacción de este proyecto fue necesario modificar el trazado del Estudio Informativo, a petición de Adif, de manera que el radio mínimo fuera de 7.250 m si las condiciones así lo permitieran, y de 7.000 m de forma excepcional y con una clara justificación en caso contrario. De esta manera el trazado se adaptó a los parámetros que permitieran circulaciones a 330 km/h para los trenes rápidos y 100 km/h para los trenes lentos, conforme se resume en la tabla adjunta contenida en el proyecto que sirve de antecedente:

LAV MALPARTIDA DE PLASENCIA - ESTACIÓN DE PLASENCIA

COMPROBACIÓN DE LAS LIMITACIONES FUNCIONALES Y GEOMÉTRICAS DEL TRAZADO PROPUESTO

Tipo de tráfico ferroviario: Mixto
 Velocidad máxima trenes rápidos (km/h) = 330
 Velocidad mínima trenes lentos (km/h) = 100

Trazado en planta:

PP.KK. 0+000,000 0+342,075 0+741,128 3+875,335 4+225,335 4+993,038 5+343,038 5+693,038 10+915,112

Alineación
 Longitud (m)
 Radio o parámetro* (m)
 Peralte o incremento de peralte* (mm)
 ADIF 300-350 km/h

	Círculo	Clotoide	Recta	Clotoide	Círculo	Clotoide	Clotoide	Círculo
Longitud (m)	342,075	399,053	3.134,207	350,000	767,703	350,000	350,000	5.222,074
Radio o parámetro* (m)	7500,0	1730,0	0,0	1593,0	7250,0	1593,0	1593,0	7250,0
Peralte o incremento de peralte* (mm)	115	115	0	115	115	115	115	115

Concepto	Valor límite	
	Normal	Excepc.
Peralte máximo	140	160
Máxima insuficiencia de peralte (mm)	60	65
Máxima aceleración sin compensar (m/s ²)	0,39	0,42
Máximo exceso de peralte para tren lento (mm)	80	100
Máxima rampa de peralte (mm/m)	0,5	1
Máxima variación temporal de peralte (mm/s)	30	50
Máxima var.temporal del ángulo de vía (rad/s)	0,02	0,033
Máxima var.temporal de la insuficiencia (mm/s)	30	50
Máxima var.temporal de la acel.no comp (m/s ³)	0,2	0,33
Long. mín. alineaciones curvatura constante (m)	220	165

* Para alineaciones tipo clotoide

Valores obtenidos con el trazado propuesto para las limitaciones impuestas							
115	---	0	---	115	---	---	115
57	---	0	---	63	---	---	63
0,37	---	0,00	---	0,41	---	---	0,41
99	---	0	---	99	---	---	99
---	0,3	---	0,3	---	0,3	0,3	---
---	26,42	---	30,12	---	30,12	30,12	---
---	0,018	---	0,020	---	0,020	0,020	---
---	13	---	17	---	17	17	---
---	0,09	---	0,11	---	0,11	0,11	---
342	---	3.134	---	768	---	---	5.222

Trazado en alzado:

PP.KK. 0+000,000 0+846,841 1+090,126 2+238,986 3+621,500 3+888,900 5+416,941 6+524,741 10+915,112

Alineación
 Longitud (m)
 Inclinación longitudinal (mm/m)
 Parámetro acuerdo vertical (m)
 ADIF 300-350 km/h

	Acuerdo	Ram/Pte	Acuerdo	Ram/Pte	Acuerdo	Ram/Pte	Acuerdo	Ram/Pte
Longitud (m)	846,841	243,285	1.148,860	1.382,514	267,400	1.528,041	1.107,800	4.390,371
Inclinación longitudinal (mm/m)	---	12,070	---	18,000	---	11,000	---	18,000
Parámetro acuerdo vertical (m)	38.200	---	38.200	---	38.200	---	38.200	---

Concepto	Valor límite	
	Normal	Excepc.
Pendiente longitudinal máxima (mm/m)	15	18
Pendiente longitudinal mínima (mm/m)	5	2
Máxima aceleración vertical (m/s ²)	0,22	0,44
Long. mín. alineaciones (m)	220	165
Pérdida de velocidad respecto a V max (%)	10	10

Valores obtenidos con el trazado propuesto para las limitaciones impuestas							
---	12	---	18	---	11	---	18
---	12	---	18	---	11	---	18
0,22	---	0,22	---	0,22	---	0,22	---
847	243	1.149	1.383	267	1.528	1.108	4.390
0	0	0	0	0	0	0	0,9

Leyenda:

- Valor dentro de los límites normales
- Valor superior a los límites normales pero inferior a los excepcionales
- Valor superior a los límites excepcionales

Como puede comprobarse en la tabla anterior, todos los parámetros se encuentran dentro de los rangos admisibles, aunque en algunos casos entre las limitaciones normales y excepcionales, siempre sin sobrepasar estas últimas.

Los valores excepcionales obtenidos en algunos parámetros se deben a los condicionantes impuestos

En cuanto al estado de rasantes, se indica que la alineación del final del tramo (de 5.886 m contando la longitud incluida en el tramo siguiente, "Estación de Plasencia"), con pendiente longitudinal máxima de -18 mm/m, se comprobó que la pérdida de velocidad resulta despreciable, del orden del 0,90 % de la velocidad máxima prevista de 330 km/h, para trenes de tipo Alstom 350 que comienzan el recorrido en ambos sentidos a 330 km/h. En esta simulación se observó que al final de la rasante larga de 18 mm/m de pendiente máxima la velocidad pasa de 330 km/h a 327,1 km/h.

En conclusión, la solución adoptada se definió con el fin de cumplir los siguientes objetivos:

- Definir un trazado geométrico en todo el tramo apto para velocidades de 330 km/h para las circulaciones rápidas y de 100 km/h para las lentas.
- Dar cumplimiento al condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.
- Alcanzar unos valores de tiempo, frecuencias y calidad de servicio adecuados para conseguir un nivel de competitividad suficiente en relación con los otros medios de transportes ubicados en el mismo corredor y, en consecuencia, una mayor participación del ferrocarril en el reparto modal del transporte.
- Minimizar la afección a la vía actual realizando los cruces con la misma a distinto nivel mediante estructuras tipo pérgola.

2.3.9. Estudio Preliminar de la conexión de la Línea Madrid – Extremadura/Frontera Portuguesa con la Estación de Plasencia.

En este estudio, redactado por la consultora SENER en diciembre de 2010, tenía como planteamiento de partida el trazado de los cuatro movimientos necesarios para la conexión de la futura L.A.V. Madrid – Extremadura con la vía única existente entre Monfragüe y Plasencia, cuyas denominaciones se establecían atendiendo al origen y destino de estos trayectos:

- Plasencia – Cáceres
- Cáceres – Plasencia
- Madrid – Plasencia
- Plasencia – Madrid

Estos movimientos fueron trazados para compararlos y adoptar el más favorable como solución propuesta.

El radio mínimo propuesto para los ejes de trazado fue $R = 1.000$ m, a excepción de las alineaciones coincidentes con el trazado existente, acoplándose el radio al trazado de la vía actual en esas progresivas. Este radio resultante fue $R = 500$ m.

La pendiente máxima proyectada fue del 30‰, considerada como excepcional para el tráfico de trenes de viajeros, puesto que no estaba prevista la circulación de trenes de mercancías en los ramales estudiados.

De esta forma, se plantearon dos soluciones posibles:

Solución A

La solución A se planteaba intentando aprovechar al máximo la vía existente, es decir, intentando conectar con la misma en los puntos más favorables por distancia y cota al

Anejo nº 1. Antecedentes

norte de la L.A.V. Madrid – Extremadura. Se configuró con los ejes asociados a los movimientos que se designan en el cuadro siguiente:

MOVIMIENTO	EJE
Plasencia – Cáceres	4
Cáceres – Plasencia	5
Madrid – Plasencia	2
Plasencia – Madrid	3

Esta solución iniciaba los movimientos desde la L.A.V. Madrid – Extremadura desde las alineaciones rectas y puntos de pendiente constante situadas en ambos extremos de la alineación de radio $R = -7.000$ m proyectada en el Estudio Informativo (en el tramo en que la vía convencional y la L.A.V. se cruzan).

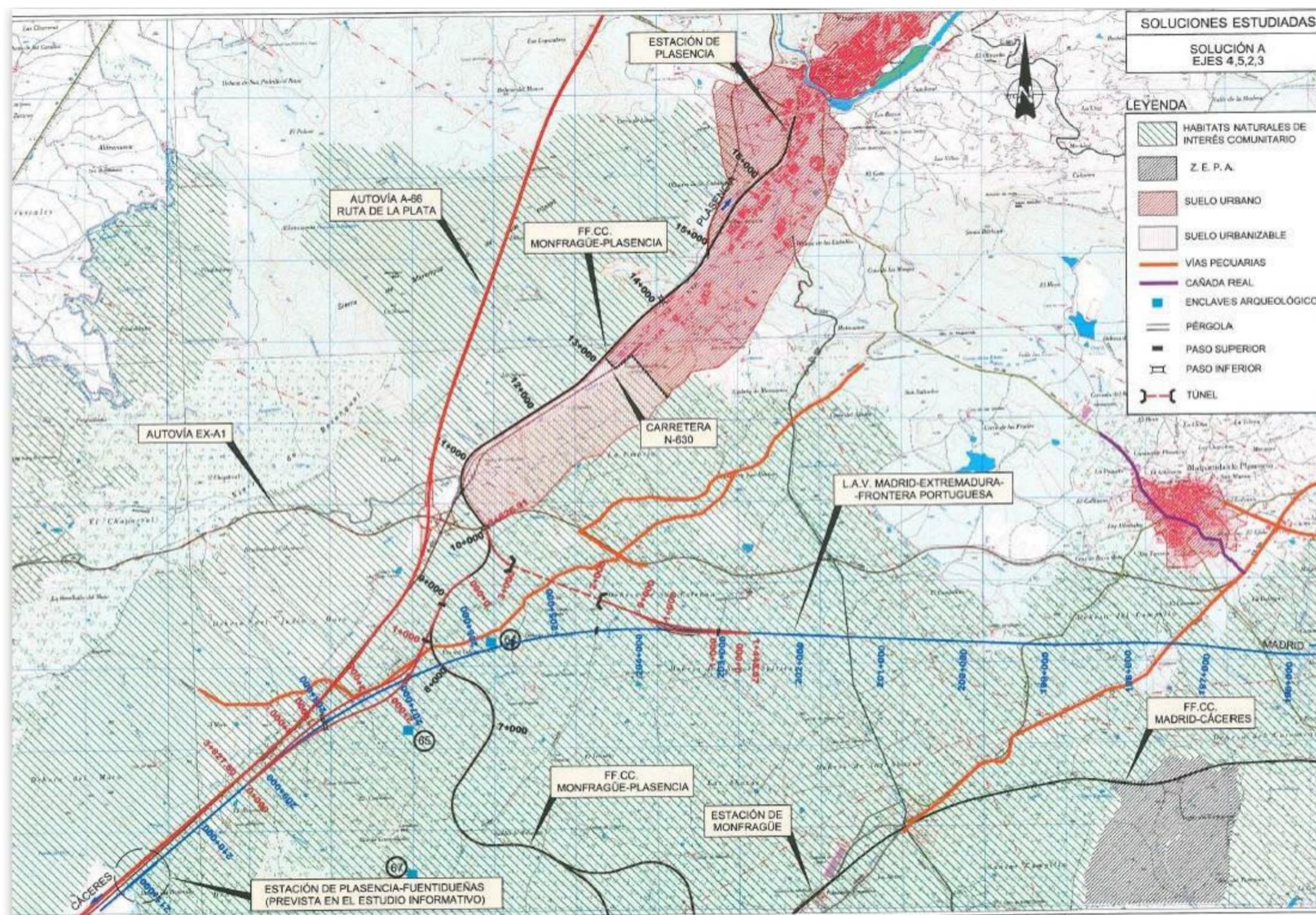
Mediante dos enlaces directos se conectaban los movimientos Madrid – Plasencia y Plasencia – Cáceres, y con vías desviadas sobre el tronco de la L.A.V. los movimientos Plasencia – Madrid y Cáceres – Plasencia, considerando como punto común de todos los movimientos justo antes de alcanzar el paso de la vía existente sobre la autovía autonómica EX-A1.

Las características más destacables de los trazados proyectados en esta solución son:

- En el tramo común de los movimientos con Madrid (ejes 2 y 3) se generaba un túnel en mina de 1.100 m de longitud y rampa/pendiente del 25‰, difícilmente evitable empeorando los parámetros de trazado, al existir una diferencia de cota de 55 m aproximadamente entre la plataforma de la L.A.V. y el punto fijo de la estructura sobre la autovía autonómica EX-A1. La montera máxima sobre el eje de este túnel era de 40 m aproximadamente.
- Con el eje 3 se definió el movimiento Plasencia – Madrid. El paso del mismo sobre el tronco de la L.A.V. se realizaba mediante una pérgola de 330 m de longitud. La rampa máxima obtenida fue del 25‰.

- Con el eje 5 se definió el movimiento Cáceres – Plasencia. El paso del mismo sobre el tronco de la L.A.V. se realizaba mediante una pérgola de 140 m de longitud. La rampa máxima obtenida fue del 30‰, en una longitud de 1 km.
- El eje 4 definió el movimiento Plasencia – Cáceres, siendo directo. La pendiente obtenida fue del 30‰.

A continuación se representa gráficamente la Solución A estudiada:



Solución A del Estudio Preliminar de SENER (diciembre, 2010).

Solución B

Anejo nº 1. Antecedentes

Esta solución se fundamentó en buscar puntos de conexión con la línea existente en la margen sur de la L.A.V. Se configuró con los ejes asociados a los movimientos que se designan en el cuadro siguiente:

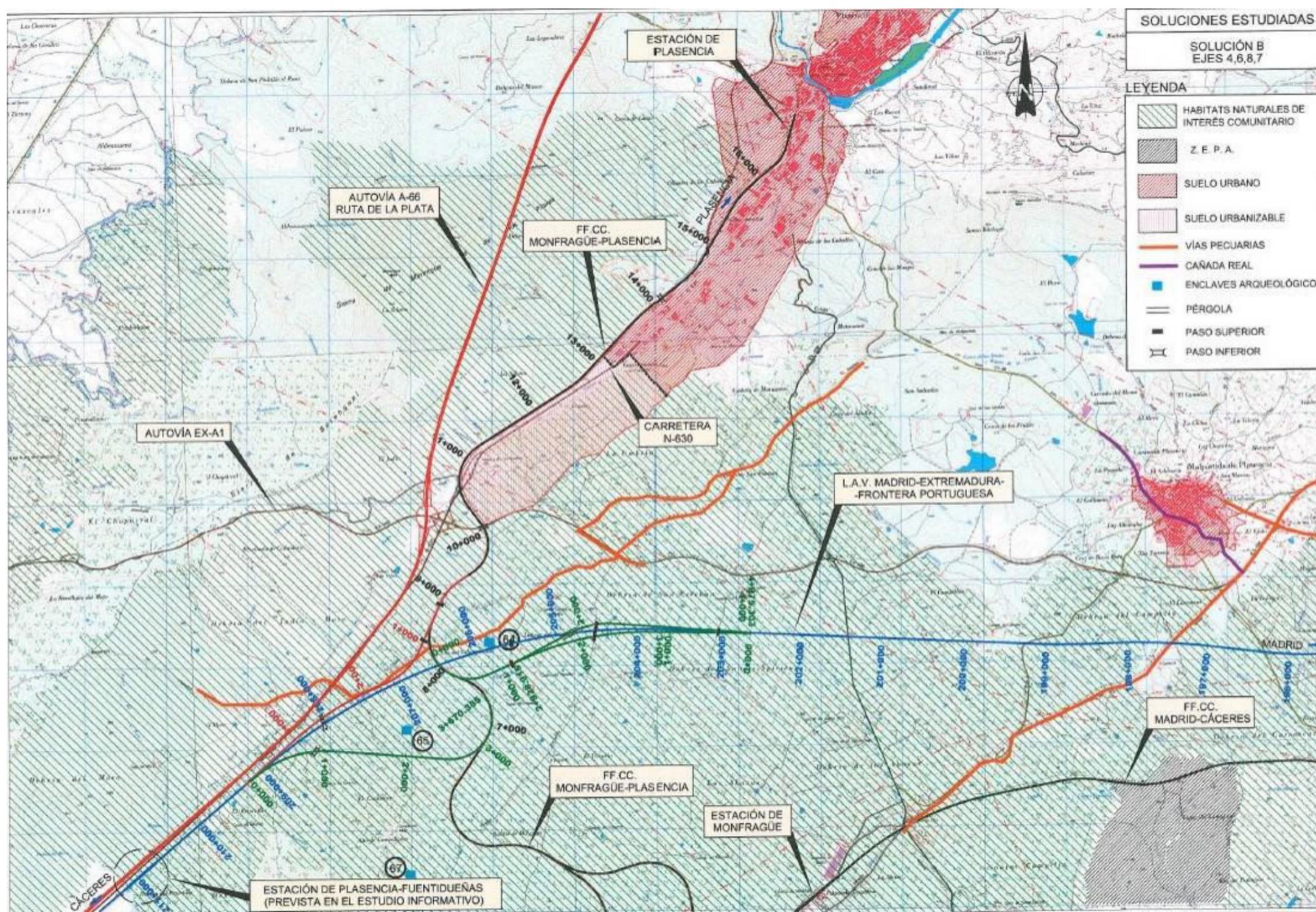
MOVIMIENTO	EJE
Plasencia – Cáceres	4
Cáceres – Plasencia	6
Madrid – Plasencia	8
Plasencia – Madrid	7

Los puntos de inicio/final de los ramales en la L.A.V. fueron los mismos que en la solución anterior. Los movimientos de/hacia Madrid pasan a situarse al sur de la L.A.V. y también el movimiento Cáceres – Plasencia. El movimiento Plasencia – Cáceres fue el definido en la solución anterior mediante el eje 4. La diferencia fundamental planteada entre las soluciones A y B estaba en que la ocupación mayor de la primera se localizaba al norte de la L.A.V., mientras que para la solución B se localiza al sur de la L.A.V.

Las características más destacables del trazado propuesto para cada eje fueron:

- El eje 6, correspondiente al movimiento Cáceres – Plasencia fue situado al pie de la ladera del Cerro Campillones, en la margen izquierda del arroyo del Terzuelo. La rampa generada fue del 30‰ en una longitud de 1.400 m, con un viaducto de 160 m para salvar una vaguada. La última alineación en planta se acopló al trazado de la vía existente con un radio de $R = 500$ m.
- El eje 7 fue asociado al movimiento directo Plasencia – Madrid, con un trazado en planta próximo a la L.A.V. y una rampa máxima del 18 ‰.
- El eje 8, fue asociado al movimiento Madrid – Plasencia. Saltaba sobre la L.A.V. mediante una pérgola de 180 m de longitud y rampa máxima del 30‰.
- Por último, el movimiento Plasencia – Cáceres (eje 4) era el mismo que fue descrito para la Solución A.

A continuación se representa la Solución B estudiada:



Solución B del Estudio Preliminar de SENER (diciembre, 2010).

Solución Propuesta

En el Estudio Preliminar se concluyó que una vez conocidos los aspectos principales de los ramales que componían las dos soluciones en cuanto a las características geométricas y elementos u obras significativas (túneles, estructuras, ocupación, rampas máximas, etc.), se consideró que la solución más favorable para los cuatro movimientos posibles se integraba por los ejes siguientes:

MOVIMIENTO	EJE
Plasencia – Cáceres	4
Cáceres – Plasencia	5
Madrid – Plasencia	8
Plasencia – Madrid	7

La decisión se fundamentaba en los siguientes argumentos:

- Los ejes 2 y 3 generaban un túnel/falso túnel de longitud significativa (>1,1 km), que aparte de suponer un notable incremento de la inversión en obra civil, implicaría la necesidad de adoptar costosas inversiones en elementos de seguridad e instalaciones, en principio no justificables por los tráficos existente y previsto. Por estas razones resultan descartados.
- Por otro lado, el ramal definido como eje 6 abre un nuevo corredor que llega a separarse del tronco de la L.A.V. una distancia superior a 2 km, antes de su conexión con la vía ferroviaria existente. La apertura de un nuevo pasillo ferroviario no es aceptable cuando existe una alternativa que sí se adapta y acerca mucho más al tronco de la L.A.V. Madrid – Extremadura, definido por el eje 5.

Por tanto, eliminados los ramales definidos con los ejes 2, 3 y 6, la solución propuesta se configuró con los ejes incluidos en la tabla anterior.

La solución propuesta iniciaba los movimientos desde la L.A.V. Madrid – Extremadura desde las alineaciones rectas y puntos de pendiente constante situados en ambos extremos de la alineación de radio R = -7.000 m (tramo donde la L.A.V. se cruza con la línea de ff.cc. convencional existente), en la zona de la Dehesa del Terzuelo.

Las características más destacables de los cuatro ejes adoptados son:

El eje 5 definía el movimiento Cáceres – Plasencia. El paso del mismo sobre el tronco de la L.A.V. se realizaba mediante una pérgola de 140 m de longitud. La rampa máxima adoptada fue del 30‰, en una longitud de 1 km, necesaria para ascender desde el tronco de la L.A.V. a la vía convencional existente.

El eje 4 definía el movimiento Plasencia – Cáceres, siendo directo (sin pasos sobre o bajo la L.A.V.). La pendiente adoptada fue del 30‰.

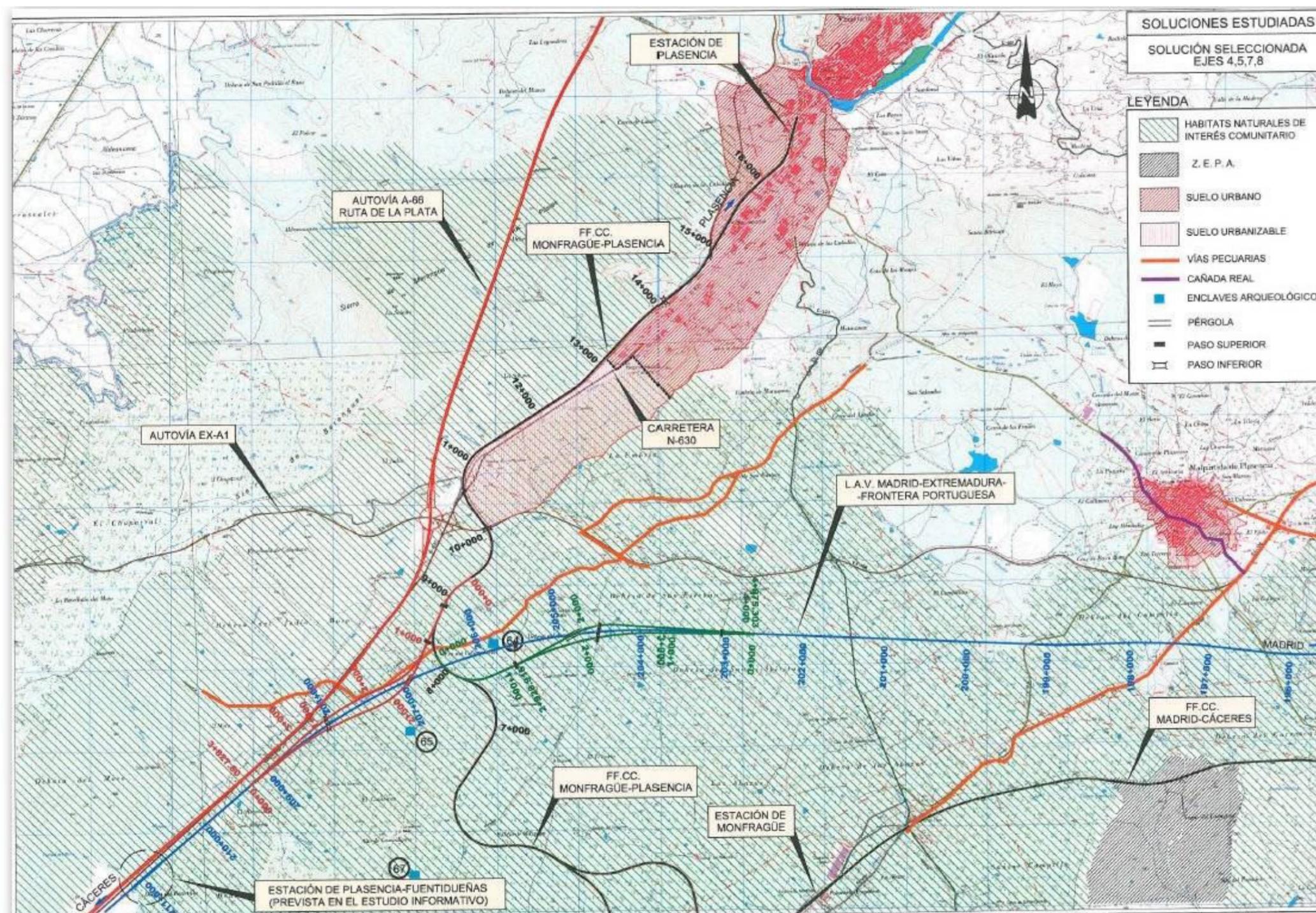
El eje 7 fue asociado al movimiento directo Plasencia – Madrid, con un trazado en planta muy próximo a la L.A.V. y una rampa máxima de 18 ‰.

El eje 8, asociado al movimiento Madrid – Plasencia saltaba sobre la L.A.V. mediante una pérgola de 180 m de longitud y rampa máxima del 30‰.

No existen túneles o falsos túneles en la solución propuesta, no otros viaductos o grandes estructuras aparte de las ya indicadas.

Los PP.KK. de inicio y fin de cada uno de los ramales, así como la distancia total entre su origen/fin y la estación existente de Plasencia, se indican en la tabla siguiente:

MOVIMIENTO	P.K.i	P.K.f	LONGITUD RAMAL	LONGITUD ENTRE TRONCO L.A.V. Y ESTACIÓN DE PLASENCIA
Plasencia – Cáceres	0+000	3+827	3.827	11.107
Cáceres – Plasencia	0+000	2+691	2.691	11.361
Madrid – Plasencia	0+000	2+928	2.928	12.808
Plasencia – Madrid	0+000	4+075	4.075	12.805



Solución Seleccionada del Estudio Preliminar de SENER (diciembre, 2010).

Conclusiones para el tramo Malpartida de Plasencia-Estación

Para el proyecto del tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A., debieron de ser tenidas en cuenta las siguientes conclusiones:

- El origen de los ejes de los Ramales de Conexión con Plasencia propuestos en el Estudio Preliminar de SENER se situaba en el P.K. 202+500 del Eje del Estudio Informativo de la L.A.V. Madrid – Extremadura. Este P.K. viene a coincidir con el P.K. 5+000 del Proyecto Constructivo de la L.A.V. Madrid-Extremadura. Tramo: Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia/Fuentidueñas en desarrollo. Este origen generaba distancias considerables con la actual Estación de Plasencia, resumidas en la siguiente tabla:

MOVIMIENTO	P.K.i	P.K.f	LONGITUD RAMAL	LONGITUD ENTRE TRONCO L.A.V. Y ESTACIÓN DE PLASENCIA
Plasencia – Cáceres	0+000	3+827	3.827	11.107
Cáceres – Plasencia	0+000	2+691	2.691	11.361
Madrid – Plasencia	0+000	2+928	2.928	12.808
Plasencia – Madrid	0+000	4+075	4.075	12.805

A la vista de las distancias indicadas se procedió a realizar nuevamente la consideración de acortar las longitudes citadas.

- Por otro lado, resultó destacable que la solución propuesta iniciaba los movimientos desde la L.A.V. Madrid – Extremadura (definida por el Eje del Estudio Informativo) en las alineaciones rectas y puntos de pendiente constante situados en ambos extremos de la alineación de radio R=7.000 m (tramo donde la L.A.V. se cruza con la línea de ff.cc. convencional existente), en la zona de la Dehesa del Terzuelo. La evolución del trazado del eje definido en el Estudio Informativo de la futura L.A.V., teniendo en cuenta que en el proyecto constructivo de GINPROSA (redactado en 2010) ya se le impusieron varios condicionantes, ya no disponía de los tramos rectos y de pendiente constante requeridos para la implantación de las conexiones con Plasencia.

- Finalmente, habida cuenta que el estado de alineaciones de la L.A.V. cambió desde la fase del Estudio Informativo por la aparición de nuevos condicionantes, se hizo necesario la implantación de nuevos tramos rectos y de pendiente constante donde poder ubicar las conexiones con Plasencia. La disposición de estos tramos hubo de tener en cuenta, a su vez, el acortamiento las distancias indicadas anteriormente con la actual Estación de Plasencia.

2.3.10. Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia

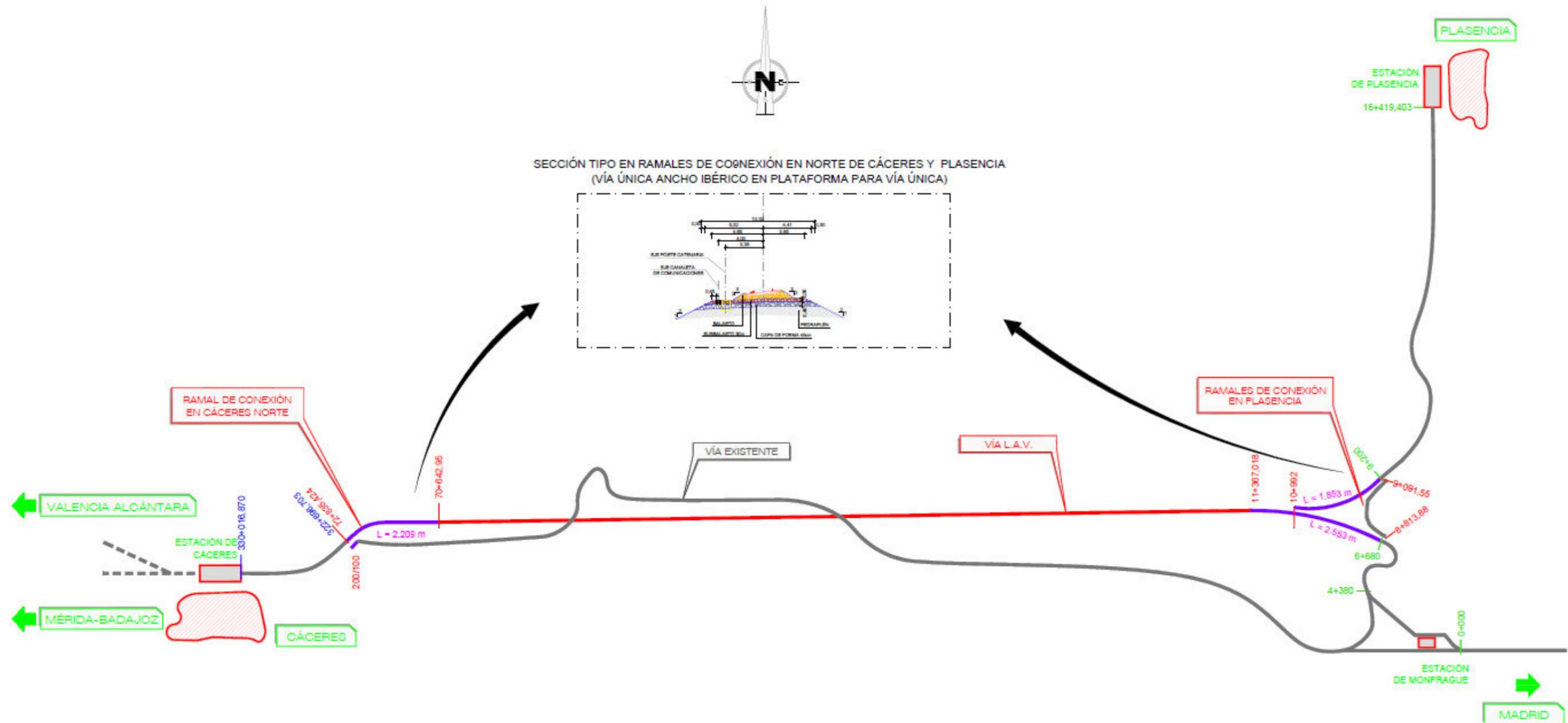
La conexión con el subtramo siguiente “Estación de Plasencia-Plataforma” se realizaba en el P.K. 10+915,112 del eje de la L.A.V. definido en el Proyecto de Construcción “Malpartida de Plasencia – Estación de Plasencia” redactado por GINPROSA en noviembre de 2010. Este punto de conexión se vio afectado en el tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A. por la inclusión de un Proyecto de Ramales de Conexión con Plasencia, tal como se explica seguidamente:

El “Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia”, redactado por la consultora de ingeniería SERS en noviembre de 2015. previó la construcción de la plataforma de dos ramales de conexión en vía única, entre las obras de la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, y la línea de ferrocarril convencional Monfragüe – Plasencia (530) muy cerca del denominado “triángulo de Monfragüe”, desde donde poder continuar dirección Madrid o Plasencia. Atraviesa los términos municipales de Malpartida de Plasencia y Plasencia.

La actuación proyectada, junto con la construcción de otra conexión cercana a Cáceres en el entorno de Casar de Cáceres, es la que permite la puesta en servicio de los nuevos tramos de la Línea de Alta Velocidad que se están construyendo o incluso que se encuentran ya finalizados entre Plasencia y Cáceres.

El esquema de vías queda de este modo según se especifica en el siguiente croquis, donde se ha señalado la ubicación de los Ramales de Conexión con Plasencia, respecto

de la disposición general de vías entre Plasencia y Cáceres. Los dos ramales de conexión proyectados, junto con la línea actual Monfragüe-Plasencia (Línea de ff.cc. convencional 530), generarán un triángulo similar al existente en torno a la Estación de Monfragüe. El esquema perseguido con la solución del tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A. se adjunta en la figura siguiente:



Ramales de Conexión en Plasencia, junto con la construcción de otra conexión cercana a Cáceres en el entorno de Casar de Cáceres, que permitirá la puesta en servicio de los nuevos tramos de la Línea de Alta Velocidad que se están construyendo o incluso se encuentran ya finalizados entre Plasencia y Cáceres.

El proyecto "Ramales de Conexión en Plasencia" prevé también la construcción de la plataforma de un tramo de 1.120 metros de longitud, previo al despegue de los dos ramales con dirección a Monfragüe y Plasencia, coincidente en planta con la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, por lo que la plataforma de estos 1.200 metros previos a los ramales de conexión se construye con las características y dimensiones de una plataforma convencional para Alta Velocidad en vía doble.

Se señala que el ámbito del proyecto del tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A. corresponde a la construcción de la plataforma de los trazados proyectados, quedando fuera del mismo el montaje de vía y aparatos de vía, aunque se definen los mismos para la justificación de la solución proyectada.

Tiene su punto de arranque en el límite entre los proyectos de los tramos "Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia" y "Estación de Plasencia-Plataforma".

El inicio se sitúa poco después del paso del arroyo del Terzuelo, en el P.K. 1/800 del eje mecanizado a partir del límite con el proyecto de Construcción del tramo "Estación de Plasencia. Plataforma", en el que se segregaron estos 1.800 metros para adaptarlos a la rasante de la conexión finalmente proyectada.

Posteriormente, entre los P.K. 1/800 y 2/920 la plataforma proyectada resulta compatible con la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, habiéndose proyectado en este tramo la plataforma con las características habituales de las líneas de Alta Velocidad de ADIF y que vienen recogidas en sus instrucciones de trazado.

En consecuencia, el proyecto del tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A. contempla la materialización de la plataforma de los siguientes ejes ferroviarios:

- Un tramo inicial de plataforma apto para doble vía en Alta Velocidad (mecanizado como eje 2 de Proyecto), comprendido entre los P.K. 1/800 y 2/920 y que resulta coincidente en planta con el recogido en el Proyecto de Construcción del tramo "Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia"

- Un ramal de acceso a Plasencia, con plataforma en vía única y una longitud de 1800 metros, que arranca hacia el P.K. 2/600 del eje 2 y que finaliza en la línea de ancho ibérico Monfragüe-Plasencia, lado Plasencia.
- Un ramal hacia Monfragüe-Madrid, con plataforma también en vía única, que se despega de la futura plataforma de alta velocidad hacia el P.K. 2/920 y conecta con la línea de ancho ibérico Monfragüe-Plasencia (lado Monfragüe) hacia el P.K. 4/960, continuando su kilometraje la del eje 2.

2.3.11. Proyecto de Construcción de Montaje de Vía de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Plasencia-Cáceres.

Con fecha marzo de 2018, la empresa consultora INECO redacta el proyecto de construcción del montaje de vía entre Plasencia y Cáceres.

El citado proyecto contempla la instalación de vía en ancho ibérico entre las localidades citadas, y difiere de los proyectos anteriormente expuestos en el estado de alineaciones de la conexión final en Plasencia. Alcanzado un determinado punto de la L.A.V. cada vía se bifurca constituyendo los ramales respectivos de conexión con Plasencia y Monfragüe.

El planteamiento de actuaciones contemplado en el citado proyecto fue tenido en cuenta a efectos de coordinar la adecuada conexión entre el Tramo Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas y las actuaciones desarrolladas por el tramo "Ramales de Conexión en Plasencia".

2.3.12. Proyecto Modificado del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia

El proyecto modificado fue redactado por la contrata IBEROVÍAS en abril de 2018. El objeto del proyecto modificado ha sido reducir el volumen de excedentes que van a vertedero, por lo que se incrementa en 1,00 m la rasante inicialmente proyectada para la L.A.V., con la finalidad de excavar menos y rellenar más en los tramos de terraplén.

Anejo nº 1. Antecedentes

Este proyecto modificado incluye a su vez actuaciones inicialmente contempladas en el proyecto del tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A., con la finalidad que, una vez se realice la conexión efectiva entre ambos subtramos, todas las obras correspondientes a la definitiva plataforma L.A.V. resultasen ejecutadas.

Las actuaciones que se incluyen en el citado proyecto modificado son las correspondientes a la ampliación de la plataforma en el eje L.A.V. para albergar el desvío de altas prestaciones (350/100) que garantice la conexión en alta velocidad con la ciudad de Plasencia. Se incluyen, a su vez, las ampliaciones necesarias de la plataforma para albergar la modificación necesaria del Ramal de Conexión con Plasencia, que entonces quedaba ejecutado en ancho ibérico.

Por este motivo, el movimiento de tierras del proyecto del tramo Malpartida de Plasencia-Estación redactado por INTECSA-INARSA, S.A finaliza en el P.K. 9+980, justo antes de alcanzar el Ramal de Conexión con Plasencia, cuyas obras de explanación y drenaje, incluidas en el proyecto modificado, ya resultaban ejecutadas.

2.3.13. Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas

Es el primero de los trabajos en que se divide el "Proyecto de Construcción de la Línea de Alta Velocidad Malpartida de Plasencia-Ramal de Conexión Madrid-Plasencia" que se encuentra en redacción por parte de INTECSA-INARSA, S.A., si bien este tramo en cuestión se encuentra actualmente aprobado y en construcción.

Tal como ya ha sido indicado en la exhaustiva exposición previa, este tramo actualiza la normativa del proyecto constructivo previo realizado por GINPROSA Ingeniería, S.L., en el año 2010, aunque éste no llegó a ser licitado. Además, recoge todos los antecedentes y condicionantes de estudios previos, y corrige los importantes conflictos de trazado que proyectos previos en ejecución inducían para la implantación de una línea definitiva y con continuidad entre tramos contiguos y respecto a la conexión de sus ramales en ejecución.

El tramo Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas desarrollado por INTECSA-INARSA, S.A., se proyectó previendo su compatibilidad con las alternativas posibles para el estudio del tramo Ramal de conexión Madrid-Plasencia que es objeto del presente proyecto.

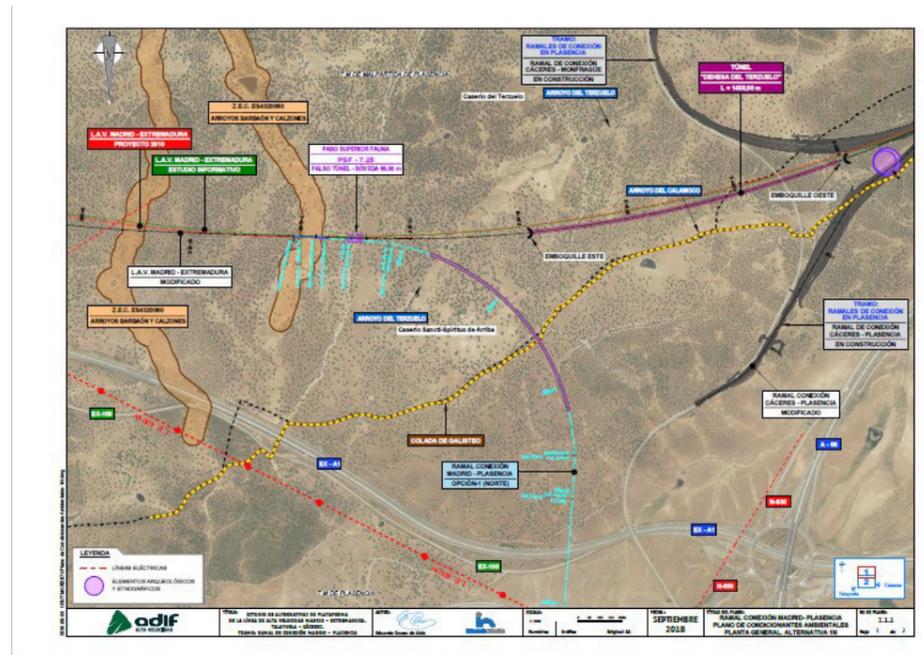
2.3.14. Estudio de Alternativas para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia

El "Estudio de Alternativas para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia" fue redactado por INTECSA-INARSA, con fecha septiembre de 2018.

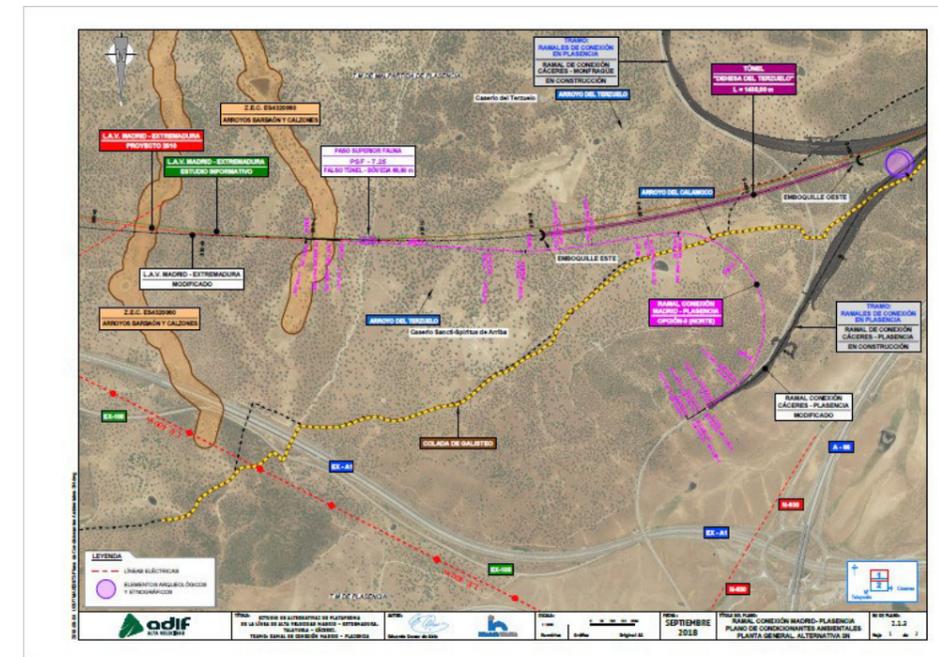
Tiene por objeto la definición y propuesta más adecuada y óptima para el Ramal de conexión Madrid-Plasencia que conectará la L.A.V. Madrid-Extremadura con la actual línea de ff.cc. convencional 530 "Monfragüe-Plasencia", de manera que permita a través de esta última vía el acceso a la actual Estación de Plasencia de las circulaciones procedentes de Madrid.

El acceso de las circulaciones procedentes de Cáceres con destino Plasencia ya fue resuelto con el "Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramales de Conexión en Plasencia".

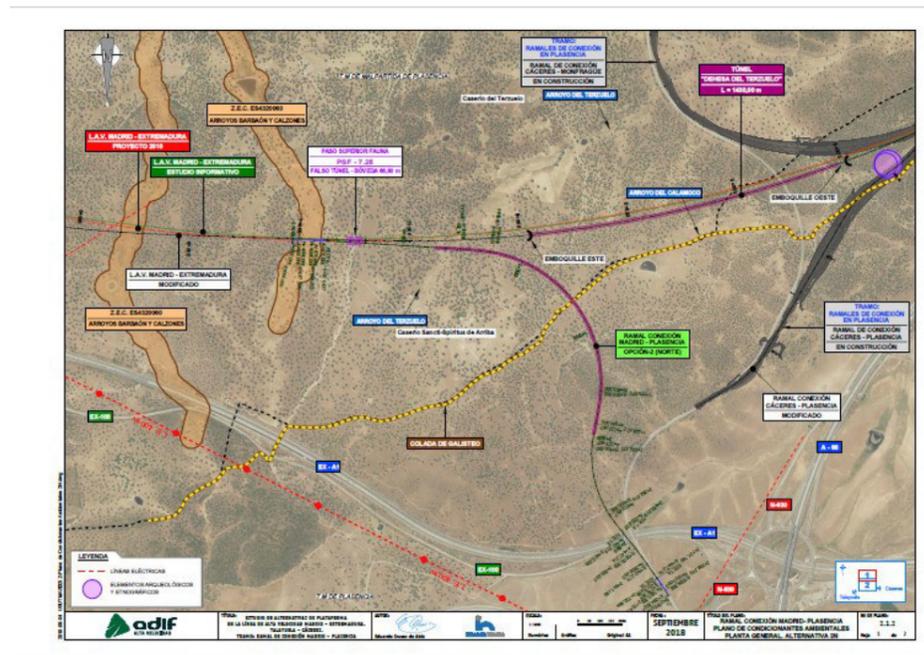
El estudio contempla cuatro alternativas denominadas: "Opción 1 (Norte)", "Opción 2 (Norte)", "Opción 3 (Norte)" y "Opción 4 (Sur)". Se adjuntan sus plantas generales a continuación.



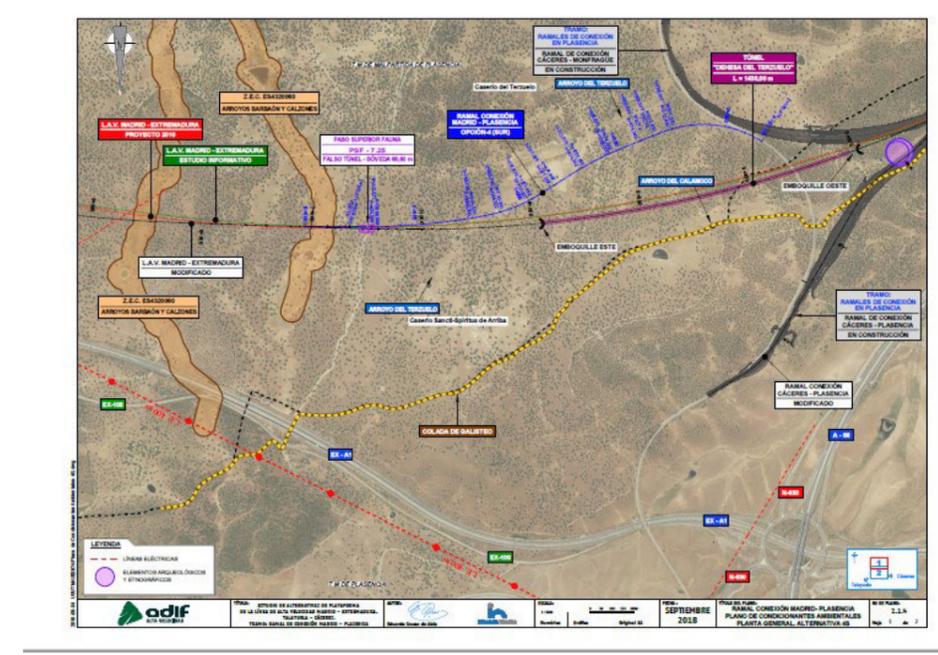
Opción 1 (Norte)



Opción 3 (Norte)



Opción 2 (Norte)



Opción 4 (Sur)

Anejo nº 1. Antecedentes

Se realiza una comparación mediante análisis multicriterio del que resulta como alternativa mejor valorada la Opción 4 (Sur), con 91,75 puntos, seguida de la Opción 3 (Norte) con 68,05 puntos en la comparativa.

Además, la Opción 4 (Sur) resulta la de menor coste de construcción y es la de menos ocupación y menor coste en expropiaciones.

En cuanto a las limitaciones relacionadas con la capacidad y funcionalidad, sólo está limitada por el radio de conexión final con la línea de ff.cc. convencional Monfragüe-Plasencia. Presenta una consecución de radios en planta adecuada a las prestaciones requeridas para un ramal de conexión de las características definidas en el presente estudio, permitiendo desviar las composiciones a una velocidad máxima de 160 km/h y adaptarse gradualmente a las limitaciones impuestas por la línea de ferrocarril convencional Monfragüe-Plasencia. En cuanto al alzado, su pendiente máxima es del 17,414‰, exceptuando la pendiente del 18‰ impuesta por el eje de la L.A.V.

Se trata de una alternativa que permite un mayor aprovechamiento de la infraestructura de ferrocarril existente, aprovechando una mayor longitud del tramo de vía existente y la conexión Plasencia-Cáceres que está ejecutándose en la actualidad.

En relación con los yacimientos arqueológicos existentes en la zona, existe posibilidad de afección por el trazado de esta alternativa, debiendo realizarse las labores de monitoreo y reconocimiento previas a la ejecución de las obras.

Desde el punto de vista ambiental, además de las afecciones comunes a todas las alternativas estudiadas, no afecta a vías pecuarias, su trazado está alejado del cauce del Arroyo del Terzuelo, previsiblemente no puede afectar a corrientes subterráneas por no proyectarse túneles en la misma. Es la alternativa que tiene menor superficie de ocupación del entorno natural y la que menos excedente de materiales genera. En esta alternativa será preciso la ampliación del paso superior de fauna PSF 7.25 de la L.A.V. hacia el sur, realizándose las actuaciones precisas para minimizar los efectos sobre el Z.E.C. ES4320060 afectado igualmente por la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Como inconveniente medioambiental, al igual que el resto de las

alternativas estudiadas, es el cruce por dehesas de encinas, que requerirá de una labor de investigación de campo para localizar la existencia de ejemplares que pudieran ser considerados como monumentales.

En relación con las afecciones urbanísticas, esta alternativa no afecta suelos clasificados como Urbano o Urbanizable. Su trazado discurre íntegramente por el Término Municipal de Malpartida de Plasencia, afectando a Suelo No Urbanizable, subclasificado como SNU-DA: Suelo No Urbanizable Dehesa Arbolada.

En relación con los servicios afectados, además de los que son comunes a todas las alternativas (los asociados a la L.A.V. y a la línea de ff.cc. convencional en la conexión), no se detectan otros servicios en la zona que pudieran resultar afectados.

En cuanto a la afección a otras infraestructuras existentes en la zona, no cruza autovías estatales, autonómicas ni provinciales, afectando solamente a las líneas de ferrocarril con las cuales conecta (L.A.V y ff.cc. convencional). Precisa la reposición de algún camino de uso agrario y acceso a predios.

Es la alternativa que presenta menor riesgo técnico, no detectándose riesgos geológico/geotécnicos aparentes ni riesgos hidrológicos, salvo el cruce de los cauces naturales existentes y el encaje de las obras de drenaje necesarias.

2.3.15. Resolución sobre la no necesidad de evaluación ambiental ordinaria

Conforme con la publicación en BOE nº 142, de 20 de mayo de 2020, con fecha de 1 de abril se registra entrada en la Dirección General de Biodiversidad de Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, de escrito de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento solicitando evaluación ambiental simplificada del proyecto "Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia". Con fecha 7 de mayo de 2019 se solicita subsanación de la documentación ambiental recibida, lo cual se recibe con fecha 3 de junio de 2019.

El ramal de conexión, de unos 2.183 m, con la actual línea ferroviaria convencional 530 Monfragüe-Plasencia para el acceso de las circulaciones provenientes de Madrid a la actual estación de Plasencia, no está contemplado en estudio informativo ni proyectos constructivos asociados previos. En consecuencia, no está incluido en la anteriormente mencionada Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la L.A.V. Madrid-Extremadura, tramo Talayuela-Cáceres, resuelta el 8 de noviembre de 2007 y publicada en BOE de 6 de diciembre de 2007.

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados, y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, se resuelve la no necesidad de sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto "Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia", ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la resolución la que así se resuelve. Para cualquier consulta en mayor detalle, se adjunta en **APÉNDICE nº 5 "RESOLUCIÓN SOBRE LA NO NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ORDINARIA"**.

APÉNDICE 1. D.I.A. DEL E.I. CÁCERES-TALAYUELA

dispuesto en los artículos 12, 13, 14 y Disposición adicional segunda del Real Decreto 327/2003, actualizado por el Real Decreto 521/2006, de 28 de abril, por el que se establece el régimen de los organismos pagadores y de coordinación de los fondos europeos agrícolas y por la Orden EHA/53/2006, de 13 de enero, del Ministerio de Economía y Hacienda.

Sexta. *Duración del Convenio.*–Este Convenio surtirá efectos desde su firma hasta el 31 de diciembre de 2007, entendiéndose prorrogado automáticamente por sucesivos períodos anuales, salvo denuncia expresa por cualquiera de las partes comunicada con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su conclusión. Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados cuarto y séptimo del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, sobre Convenios de Colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas.

Séptima. *Resolución.*–El presente convenio de colaboración podrá ser resuelto, en cualquier momento, de mutuo acuerdo entre las partes o por decisión motivada de una de ellas, que deberá comunicarse por escrito a la otra parte con, al menos, tres meses de antelación.

Octava. *Naturaleza y jurisdicción.*–El presente convenio de colaboración se formaliza de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6 a 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y tiene la naturaleza de los previstos en el artículo 3.1. c) del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, siéndole de aplicación, en defecto de normas específicas, los principios de ambos textos legales para resolver las dudas y lagunas que pudieran producirse.

Dada la naturaleza jurídico-administrativa de este Convenio, el orden jurisdiccional contencioso-administrativo será el competente para resolver las cuestiones litigiosas que pudiera suscitarse entre las partes durante la ejecución del mismo.

En prueba de conformidad, firman el presente Convenio por triplicado y a un solo efecto.–La Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, P. D. (Orden APA/1603/2005, de 17 de mayo), el Subsecretario de Agricultura, Pesca y Alimentación, Santiago Menéndez de Luarca y Navia-Osorio.–El Consejero de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad, Jesús Miguel Oria Díaz.

MINISTERIO DE CULTURA

21007

ORDEN CUL/3552/2007, de 14 de noviembre, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones la Fundación Pilar Citoler.

Fundación Pilar Citoler.

Examinado el expediente incoado a instancia de doña María Flora Ruiz Núñez, solicitando la inscripción de la Fundación Pilar Citoler en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Cultura, según lo dispuesto en la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones, en el Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre y en el Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo,

Antecedentes de hecho

Primero. *Constitución de la Fundación.*–La Fundación anteriormente citada fue constituida por doña Pilar Citoler Carilla, en Madrid, el 20 de septiembre de 2007, según consta en la escritura pública número mil ochocientos treinta y tres otorgada ante el notario del Ilustre Colegio de Madrid don Pedro Garrido Chamorro.

Segundo. *Domicilio y ámbito de la Fundación.*–El domicilio de la Fundación quedó establecido en Madrid, calle Juan de Mena, número 21 (28014), y su ámbito es estatal.

Tercero. *Dotación.*–Se estableció como dotación de la Fundación la cantidad de ciento veintisiete mil doscientos cuatro euros con sesenta y siete céntimos (127.204,67 euros). La dotación, íntegramente desembolsada, consiste en el valor las obras aportadas por la fundadora relacionadas y valoradas en la tasación incorporada a la escritura.

Cuarto. *Fines de la Fundación.*–En los Estatutos que han de regir la Fundación, incorporados a la escritura de constitución a que se refiere el antecedente de hecho primero, figuran como fines de la Fundación los siguientes: La conservación, custodia, estudio, exhibición, difusión y adquisición de las obras de arte, libros y documentos de la colección de doña Pilar Citoler Carilla, así como cualquier otro bien que le sea encomendado. De igual modo, la Fundación atenderá a la difusión y fomento

de los valores históricos, culturales y artísticos que estén relacionados con el arte, el coleccionismo y la cultura.

Quinto. *Patronato.*–El gobierno, representación y administración de la Fundación se encomienda a un Patronato, cuyos miembros ejercerán sus cargos de Patrono gratuitamente y que se obliga a la rendición de cuentas al Protectorado.

Inicialmente, el Patronato queda constituido por: Presidente: Doña Pilar Citoler Carilla, Vicepresidente: Don Alfonso de la Torre Vidal, Vocales: Don Manuel Torres Aguilar, don Miguel Ángel Cortés Martín, don Francisco Serrano Martínez, don Alberto Anaut González, doña Carmen Guasp Junquera, doña Soledad Lorenzo García, doña Paloma Rupérez Rubio, y don Ignacio Arraez Bertolín, Secretario: Don Francisco Javier Cremades García.

Vicesecretaria no patrono: Doña María Flora Ruiz Núñez.

En la escritura de constitución y en otra, número mil ochocientos cuarenta y dos, otorgada el 21 de septiembre de 2007 ante el mismo notario consta la aceptación de los cargos indicados por parte de las personas anteriormente citadas.

Fundamentos jurídicos

Primero.–Resultan de aplicación para la resolución del expediente:

El artículo 34 de la Constitución Española, que reconoce el derecho a fundar para fines de interés general.

La Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones.

El Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre.

El Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo.

La Orden CUL/2591/2004, de 22 de julio, en virtud de la cual se delegan en el titular de la Secretaría General Técnica del Departamento las competencias relativas al Protectorado y Registro de Fundaciones atribuidas al Ministro.

Segundo.–Según los artículos 35.1 de la Ley 50/2002 y 43 b) del Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, la inscripción de las Fundaciones requerirá el informe favorable del Protectorado en cuanto a la idoneidad de los fines y en cuanto a la adecuación y suficiencia dotacional, procediendo, en este caso, un pronunciamiento favorable al respecto.

Tercero. Según las Disposiciones Transitorias cuarta de la Ley de Fundaciones y única del Real Decreto 384/1996, hasta tanto no entre en funcionamiento el Registro de Fundaciones de competencia estatal, subsistirán los actualmente existentes, por lo que procede la inscripción de la Fundación Pilar Citoler en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Cultura.

Por todo lo cual, resuelvo:

Inscribir en el Registro de Fundaciones del Departamento la denominada Fundación Pilar Citoler, de ámbito estatal, con domicilio en Madrid, calle Juan de Mena, número 21 (28014), así como del Patronato cuya composición figura en el quinto de los antecedentes de hecho.

Notifíquese a los interesados a los efectos previstos en el artículo 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Madrid, 14 de noviembre de 2007.–El Ministro de Cultura, P.D. (Orden CUL/2591/2004, de 22 de julio), la Secretaria General Técnica del Ministerio de Cultura, Concepción Becerra Bermejo.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

21008

RESOLUCIÓN de 8 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo: Cáceres-Talavera (tráfico mixto).

Línea Madrid-Extremadura.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter

previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

- Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética.

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

Los objetivos básicos de la actuación pretendida son: la reducción en los tiempos de recorrido, aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte, incrementar la demanda de viajeros, optimizar los resultados económicos de explotación en los servicios de larga distancia, minimizar las afecciones ambientales y extender el beneficio social derivado del proyecto.

El ámbito geográfico de la actuación se enmarca en el territorio comprendido entre el límite de las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha y Extremadura, en el término municipal de Talayuela, y el término municipal de Cáceres (discurriendo un kilómetro aproximadamente en este municipio). El trazado por el núcleo urbano de Cáceres no es objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental, ya que está en estudio por un grupo de trabajo formado por el Ministerio de Fomento, la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Cáceres. La traza en su recorrido atraviesa una decena de términos municipales.

Los parámetros de diseño más importantes de la alternativa D seleccionada, entre las alternativas A, B, C y D analizadas, son los siguientes:

Longitud aproximada: 127 kilómetros.
Características de la vía: Vía doble electrificada.
Sección tipo: 1,435 m de ancho de vía. 1,10 m de hombro balasto. 4,70 m de distancia entre ejes.
Velocidad máxima de recorrido: 300 km/h (viajeros) y 100 km/h (mercancías).
Pendiente máxima en alzado: 15 %.
Radio mínimo: 7.230 m (situación normal) y 6.250 m (situación excepcional).

De acuerdo con lo indicado por el promotor en las respuestas a las alegaciones de la información pública, la línea actual quedará en desuso. Se ha previsto la instalación de dos subestaciones eléctricas comunes a todas las alternativas «La Bazagona» previo al cruce con el río Tiétar y «Las Capellanías» al noreste de Cáceres. Las acometidas eléctricas tienen una longitud de 555 metros y de 1550 metros respectivamente.

El estudio informativo del proyecto no considera la implantación de Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (P.A.E.T.) dado que existirán dos estaciones. La primera se localiza entre los pp.kk. 152+404 –153+129 y se corresponde con la actual estación de Navalmoral de la Mata, cuya adecuación en un entorno urbano, de acuerdo con lo expresado por el promotor en el estudio de impacto ambiental no generará afecciones medioambientales. Entre los pp.kk. 210+040 –211+017 se prevé la construcción de la nueva estación de Plasencia-Fuentidueñas, que queda excluida de la presente declaración de impacto ambiental al no estar suficientemente detallada la actuación y no tener suficientes datos ambientales al respecto.

La Dirección General de Ferrocarriles confirma, por escrito de 06 de noviembre de 2007, que la línea convencional existente quedará fuera de uso con la construcción de la línea ferroviaria de alta velocidad, por lo que en el futuro será factible dismantelar la vía existente para dedicarla a usos alternativos. Por lo tanto, el proyecto de dismantelamiento de la vía existente que se realice en el futuro deberá someterse, en su caso, a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

- Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Extremadura, dentro de la provincia de Cáceres. La zona de actuación, se enmarca en el sector central de la cuenca del río Tajo, ocupando las mayores pendientes en las sierras de Miravete, Frontal, Almaraz, Valdecañas, Serradilla y Sta. Bárbara. Con carácter general, la vegetación corresponde a formaciones en las que la encina es el árbol claramente dominante con varias especies acompañantes.

Los valores más relevantes del área de actuación son los relativos a:

Espacios naturales. Taxones de la Directiva Hábitats y Directiva Aves. Vegetación y fauna.

En el área de estudio existen numerosos Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA)

pertenecientes a la Red Natura 2000. A continuación se enumeran, según su localización en el recorrido de la traza de este a oeste, los que son atravesados:

LIC ES4320062 «Cañada del Venero». Zona irrigada por numerosos cursos fluviales caracterizada por la presencia de numerosas lagunas temporales. Destacan tres taxones protegidos: galápagu leproso, boga de río y narciso.

ZEPA ES0000014 «Monfragüe y las Dehesas del Entorno». De mayor superficie que el Parque Nacional destaca por la elevada complejidad geográfica con la que cuenta. Su diversidad de ecosistemas sirve para que sean numerosos los hábitats y taxones que en él se encuentran.

ZEPA ES0000427 «Río y Pinares del Tiétar». Alrededor del citado río rodeando las zonas de pinares. Recoge más de una veintena de taxones de la Directiva Hábitats.

LIC ES4320077 «Río Tiétar». Se extiende por parte de la red fluvial del río Tiétar hasta el embalse de Torrejón-Tiétar. Actúa de corredor ecológico entre el valle del Jerte y el Parque Nacional de Monfragüe. Parte de la superficie del LIC está declarada como ZEPA ES0000427 «Río y Pinares del Tiétar». Destacan el galápagu leproso, galápagu europeo y barbo comizo. Al este de esta zona sensible se localiza el pinar histórico de la Bazagona.

LIC ES4320060 «Arroyos Barbaón y Calzones». Comprende los fondos de valle de los arroyos del mismo nombre y sus cauces tributarios. Presenta vegetación hidrófila en buen estado de conservación y numerosos taxones de la Directiva Hábitats como el galápagu europeo, galápagu leproso y boga de río.

ZEPA ES0000415 «Embalse de Alcántara». Zona húmeda con ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios Ramsar.

LIC ES4320018 «Río Almonte». Es uno de los principales afluentes del río Tajo, con una excelente calidad de las aguas. Destacan las dehesas de encinas y robles y la presencia de ciervo, corzo, jabalí, nutria, cigüeña negra y numerosas rapaces.

ZEPA ES0000356 «Riberos del Almonte». Engloba al río Almonte que es uno de los principales afluentes del río Tajo. Cumple la función de corredor ecológico y nexo de unión entre numerosos espacios de relevancia ambiental que lo rodean. Alberga, entre otros, águila imperial ibérica, alimoche, buitre leonado, cigüeña negra y una rica y diversa comunidad de passeriformes.

Por su relevancia y proximidad al área de proyecto destacan también otras zonas sensibles de la Red Natura 2000 y espacios protegidos tanto a nivel autonómico como nacional:

«Parque Nacional de Monfragüe» declarado mediante la Ley 1/2007, de 2 de marzo, y LIC ES4300077 «Monfragüe». Valle surcado por los ríos Tajo y Tiétar con encinares, bosque y matorral mediterráneo, roquedos, embalses y arroyos. Entre la fauna mas representativa destaca el águila imperial, el buitre negro, la cigüeña negra y el lince.

ZEPA ES0000434 «Canchos de Ramiro y Ladrонера». Dentro de sus límites se encuentra la Presa Portaje, con ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios Ramsar. Alberga casi una veintena de taxones de la Directiva Hábitats y más de treinta de la Directiva Aves. ZEPA ES0000415 «Embalse de Talaván». Zona húmeda con ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios Ramsar.

ZEPA ES0000071 «Los Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes». Agro-sistema de gran riqueza y diversidad faunística que cuenta con una de las mayores concentraciones de aves esteparias de España. En conjunto hay más de 100 especies de aves, de las cuales 11 están recogidas en la Directiva 79/409/CEE y 4 de ellas solo se reproducen en territorio español.

ZEPA ES0000410 «Complejo Los Arenales». Complejo lagunar que se encuentra en el término municipal de Cáceres. En este espacio se concentra ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios de Ramsar.

«Corredor ecológico y de biodiversidad Pinares del río Tiétar». Incluye bosques de galería y especies a destacar como águila real, águila imperial e incluso cigüeña negra.

Important Bird Areas (IBAs). El 74,1 % de la Comunidad Autónoma de Extremadura está catalogada como IBA. Prácticamente la totalidad del trazado discurre por estas áreas (IBAs num. 306, 297, 298, 299, 293, 294, 295).

Patrimonio cultural.

En la zona de estudio se han inventariado 7 Bienes de Interés Cultural, 196 yacimientos, y 2 Conjuntos Históricos. Estos elementos del patrimonio comprenden numerosos elementos de distintos periodos, desde el neolítico hasta contemporáneo-moderno, con sepulcros megalíticos, necrópolis, fortificaciones, ermitas, palacios, villas, castillos, puentes, calzadas, etc.

Igualmente las vías pecuarias tienen una gran importancia en la zona por su carácter articulador del espacio. En la zona de estudio existen del orden de una treintena, entre las que destacan la Cañada

Real de Portugal, la Cañada Real Soriana Occidental o Cañada Real de Cáceres, la Cañada Real de las Merinas, la Cañada Real de San Polo, y la Cañada Real de Trujillana.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto

La tramitación comenzó el 23 de enero de 2002 con la entrada de la memoria-resumen del estudio informativo «Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Madrid-Cáceres».

Con fecha de 7 de febrero de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas.

Correspondiente a este tramo, Cáceres-Talayuela, emitieron informe los siguientes organismos e instituciones:

Relación de contestaciones a consultas previas

Subdelegación del Gobierno en Cáceres: Ayuntamiento de Bohonal de Ibor.

Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura: Ayuntamiento de Valdehuncar.

Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura: Ayuntamiento de Mesas de Ibor.

Dirección General de Estructuras Agrarias. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura: Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata.

Congreso de los Diputados: Ayuntamiento de Peraleda de La Mata. Ayuntamiento de Cáceres: RENFE. Ayuntamiento de Almaraz: Asociación Amigos «Vía de la Plata». Ayuntamiento de Garrovillas de Alconetar: WWF/ADENA. Ayuntamiento de Plasencia: SEO/BirdLife. Ayuntamiento de Casar de Cáceres: Plataforma para la Defensa de la Zona Sur del Parque de Monfragüe. Ayuntamiento de Casas de Millán: ESPARVEL. Ayuntamiento de Romangordo.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas y los organismos que se pronuncian, son los siguientes:

Espacios protegidos. En la zona hay numerosas zonas pertenecientes a la Red Natura 2000 y espacios protegidos con figuras de protección de gran relevancia a nivel autonómico y nacional. Destacan los llanos de Cáceres, el río Almonte, Monfragüe y sus dehesas, el río Tiétar, etc. Además, casi el 100 % de la superficie de la zona de estudio discurre por diferentes IBAs. Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Plasencia, Ayuntamiento del Casar de Cáceres, Ayuntamiento de Romangordo, RENFE, Plataforma para la Defensa de la Zona Sur del Parque de Monfragüe, ESPARVEL, y SEO/BirdLife.

Flora y fauna. La zona de estudio destaca por una gran riqueza forestal y faunística. Alberga masas forestales (con árboles monumentales o de especial incidencia ecológica) que constituyen la base de un ecosistema único, en el que nidifican, se alimentan y concentran numerosas especies amenazadas de alto valor. Las más relevantes son: avutarda, grulla, cigüeña negra, garza real, búho real, alimoche, águila imperial ibérica, águila perdicera, águila real, buitre negro, leonado, milano negro, linco, nutria, gineta, tejón, entre otros muchos. Ayuntamiento de Plasencia, Plataforma para la Defensa de la Zona Sur del Parque de Monfragüe, ESPARVEL, WWF y SEO/BirdLife.

Orografía. Existen importantes accidentes geográficos en la zona de estudio, que obligarán, dependiendo de la alternativa elegida, grandes transformaciones del entorno natural, debido a los grandes desmontes, terraplenes, túneles, viaductos, etc. Estas actuaciones podrán implicar afecciones a las Sierras que circundan y cruzan la zona (Sierra de Miravete, Sierras de Villuerca e Ibore, etc.). Ayuntamiento de Plasencia.

Hidrología. Es de gran importancia en la zona la hidrología e hidrogeología. La traza puede afectar a los cauces interceptados, a las zonas de recarga de acuíferos, provocar cambios en la calidad de las aguas, etc. Entre los numerosos cauces destacan Tiétar, Barbaón y Calzones, Tajo, Almonte, etc., así como las zonas húmedas de los embalses de abastecimiento, y manantiales subterráneos de agua (como El Venero). Por ello resultan necesarios estudios hidrologicos e hidrogeológicos. Ayuntamiento del Casar de Cáceres, Ayuntamiento de Romangordo, RENFE, y ESPARVEL.

Efecto barrera. La traza constituye una barrera para el desplazamiento de las especies, puede suponer un estrangulamiento del Parque Natural (actualmente es Parque Nacional) de Monfragüe (cercado por infraestructuras) y una interrupción del corredor ecológico que existe entre los macizos de las Sierras de Villuerca e Ibore con el citado Parque Natural.

Igualmente puede suponer el seccionamiento de núcleos de población y una separación infranqueable entre municipios. Se sugiere la creación de un grupo de trabajo experto en «pasos de fauna» y conexiones que favorezcan la permeabilidad. Ayuntamiento de Plasencia, ESPARVEL y WWF.

Paisaje. Una infraestructura lineal como la proyectada puede suponer daños irreparables en el paisaje y un impacto en la belleza de las pequeñas poblaciones rurales, así como en la flora y fauna de la zona, mermando su encanto y por lo tanto el turismo rural. Se sugiere la realización de diseños adecuados e integrados en el paisaje, modelizaciones por ordenador, y labores de restauración de forma sincrónica o al mismo tiempo que la realización de la traza de la línea de alta velocidad. Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata, Plataforma para la Defensa de La Zona Sur del Parque de Monfragüe y ESPARVEL.

Patrimonio cultural. La zona destaca por su gran riqueza arqueológica teniendo inventariados 13 Bienes Inmuebles y 71 yacimientos de la Carta Arqueológica de Extremadura (2002). Destacan la Vía de la Plata, Cañada Real Leonesa, templo de Augustobriga, e innumerables elementos de interés cultural. Se considera imprescindible la realización de una prospección intensiva. Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, y Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente ambas de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Garrovillas de Alconetar, Ayuntamiento de Bohonal de Ibor y Asociación Amigos «Vía de la Plata».

Medio socioeconómico. Preocupa la posible repercusión del proyecto en las zonas regables, las fincas dedicadas a la ganadería extensiva, los aprovechamientos cinegéticos y en el turismo rural (todo ello sustento económico de muchos municipios de la zona de estudio). También preocupan las posibles afecciones u ocupaciones de las infraestructuras de los núcleos urbanos así como de la calidad de vida en los mismos. Se solicitan estudios predictivos de ruido, y los consiguientes programas de minimización de las molestias, detallando medidas correctoras efectivas. Diputada por Cáceres (Congreso de los Diputados), Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Peraleda de La Mata, Ayuntamiento de Ibor, Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata, Ayuntamiento de Plasencia, Ayuntamiento de Bohonal de Ibor, Ayuntamiento del Casar de Cáceres, RENFE, y Plataforma para la Defensa de La Zona Sur del Parque de Monfragüe.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 31 de junio de 2002, incluyendo una copia de las mismas, destacando, entre otros aspectos, los siguientes: el análisis de afecciones a la integridad de los espacios de la Red Natura 2000; análisis y valoración de la afección a la avifauna, determinando los lugares de nidificación, alimentación y concentraciones post-nupciales, así como núcleos de cría y campeo; análisis y valoración de la afección al patrimonio cultural; y la propuesta de ubicación y valoración ambiental de préstamos y vertederos.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultados.

Durante los años 2002 a 2003 la Dirección General de Ferrocarriles elaboró sendos Estudios Informativos del proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, en los tramos Madrid-Oropesa y Cáceres-Talayuela. Ambos estudios se sometieron al trámite de información pública durante los meses de junio y mayo del 2003 respectivamente.

En concreto, el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (EsIA) de la «Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid –Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela», objeto de la presente declaración de impacto ambiental, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 5 de mayo de 2003 y en el Boletín Oficial de Cáceres de 13 de mayo de 2003.

El trámite de participación pública concluía que las alternativas de trazado A y B eran válidas para su desarrollo posterior. Estas soluciones resolvían la conexión de alta velocidad cumpliendo el conjunto de objetivos de ese primer estudio informativo.

En diciembre del 2004 el Ministerio de Fomento presentó el PEIT incluyendo, en el apartado de «corredores de altas prestaciones» el itinerario Madrid-Cáceres con objetivos orientados al tráfico mixto, no solo viajeros como estaba inicialmente previsto. Esta nueva consideración supuso adecuar algunas características técnicas del trazado. En paralelo, en mayo del 2004, se aprobó la propuesta de la Junta de Extremadura de ampliación de la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno» de 18.396 ha a 116.162 ha, lo que suponía claras implicaciones con las alternativas A y B planteadas.

Los nuevos objetivos del PEIT y la limitación al proyecto de la ampliación de la zona sensible perteneciente a Red Natura 2000, motivan la redacción de un nuevo estudio informativo y EsIA ajustándose a los nuevos condicionantes técnicos y requisitos ambientales, para lo que, junto a

las alternativas seleccionadas en el estudio informativo anterior, se incluyen dos nuevas alternativas (C y D) que evitan la ZEPA ampliada.

La Dirección General de Ferrocarriles somete conjuntamente el nuevo estudio informativo y EsIA al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 30 de mayo de 2006 y en el Boletín Oficial de Cáceres de 31 de mayo de 2006.

Con fecha de 20 de noviembre de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el EsIA y el resultado de la información pública.

Durante el último trámite de información pública se presentaron un total de 45 alegaciones correspondientes a: Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura, Consejería de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico de la Junta de Extremadura, Consejería de Economía y Trabajo de la Junta de Extremadura, Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Dirección de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Agencia Extremeña de la Vivienda, el Urbanismo y el Territorio de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Plasencia, Ayuntamiento de Casatejada, Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata, Ayuntamiento de Talayuela, Ayuntamiento de Cáceres, Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia, Plataforma ciudadana del Norte de Extremadura, Movimiento Social por la Universidad, varias empresas de la zona, asociaciones de vecinos y numerosos particulares.

Una síntesis del resultado del proceso de participación es el siguiente:

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente trata varios asuntos, entre los que destacan los siguientes: utilización de corredores ya existentes; evitar la afección a especies protegidas; evitar afecciones a la hidrología; considerar la posibilidad de evitar el cruce con la autovía EXA1; ajuste de trazado en el p.k. 161+100 para minimizar afecciones al camino Real de Casatejada; ajustes de trazado en el p.k. 170+000 en el arroyo del Charco; petición de medidas estrictas de protección de la avifauna, sobre todo en las zonas de cruce de los ríos Tajo, Almonte y su afluente el Talaván, y en el embalse de Alcántara; enumera las zonas de regadío que pueden verse afectadas; muestran su disconformidad con la localización de la estación de Navalmoral de la Mata (sugieren que en caso de plantear una variante debería trazarse por el norte del núcleo urbano) y la nueva estación de Cáceres (situándola al oeste de la capital como enclave más favorable). Finalmente se pronuncian sobre las alternativas seleccionadas en el estudio informativo del proyecto considerando que no se producen diferencias entre las opciones C y D, considerando de igual grado el impacto global generado por ambas.

La Consejería de Cultura plantea una serie de medidas orientadas a la protección del patrimonio arqueológico, sugiriendo modificaciones puntuales de trazado en áreas de afección directa o la excavación completa de hallazgos localizados. Establece la viabilidad de las dos alternativas seleccionadas, formalizando su preferencia por la alternativa C, aunque considera la D igualmente válida de respetarse el trazado de la Vía de la Plata y un entorno de 100 m a cada lado de la misma. Recomienda una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias a establecer en fases posteriores del proyecto.

La Consejería de Desarrollo Rural plantea criterios y pautas que deben considerarse en la restitución de vías pecuarias (recomendando estructuras de 8 × 5 m para los pasos inferiores y empalizadas de madera en los pasos superiores), así como la garantía de la integridad superficial del dominio público hidráulico.

La Agencia Extremeña de la Vivienda, el Urbanismo y el Territorio de la Junta de Extremadura muestran su disconformidad con la localización de la estación de Navalmoral de la Mata y hace referencia al Plan Territorial de Campo Arañuelo que recoge un espacio de suelo reservado para el pasillo ferroviario al norte del trazado propuesto.

Los ayuntamientos que alegan destacan, entre otras, las siguientes apreciaciones: afección por la interrupción de caminos, vías pecuarias, y arroyos; solicitan la reposición caminos, nuevos pasos de ganado, pantallas acústicas en las zonas cercanas a núcleos de población; describen los efectos negativos de la traza en el desarrollo urbanístico de algunos municipios, etc.

Más de una treintena de alegaciones provienen de particulares, empresas, la Plataforma Ciudadana del Norte de Extremadura y el Movimiento Social por la Universidad. Las principales cuestiones ambientales que recogen atienden a la afección al corredor ecológico del Tiétar y a acuíferos en la zona de Malpartida de Plasencia, afecciones a las dehesas de la zona, y a la fauna y aprovechamiento ganadero asociado a ellas (destaca la dehesa «El Bornizo», donde las alegaciones consideran que se afecta a más hectáreas de alcornocal centenario de las que se dice en el EsIA), afección a la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno», afección a la

finca rústica «Viñas de la Mata», en el Casar de Cáceres, de alto valor paisajístico con afección a viviendas particulares, y a la finca «Fresnedo de la Calera» en Malpartida de Plasencia que resalta por el valor artístico (vivienda del siglo XVIII) y ecológico (jardín botánico) que alberga.

Finalmente, cabe destacar algunas cuestiones no estrictamente ambientales mencionadas en la información pública por: la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, la Consejería de Economía y Trabajo, y la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico, Ayuntamientos y particulares. En su mayoría son relacionadas con el urbanismo, el planeamiento municipal, la comunicación con polígonos industriales, el dinamismo económico de los municipios afectados, afección a viviendas o instalaciones municipales, variaciones de trazado, supresiones o modificaciones de los pasos proyectados, etc. Además, otra cuestión que se repite en estas alegaciones es la opinión de que el trazado debería discurrir paralelo a la Autovía de la Plata en todo el tramo y la disconformidad con la ubicación y/o denominación de las estaciones de Navalmoral de La Mata y Plasencia-Fuentidueñas.

El promotor da respuesta a todas las alegaciones. Las principales contestaciones son:

El diseño y selección de alternativas ha tenido en cuenta las figuras de protección, los espacios pertenecientes a Red Natura 2000, y los elementos ambientales relevantes, intentando minimizar la ocupación sobre estos enclaves de interés natural, además de proponer medidas protectoras y correctoras. Finalmente no recogen los ajustes de trazado solicitados por la Consejería de Agricultura con respecto a arroyos y caminos por no considerarlos ambientales, ni viables según el diseño de la vía.

Informan que la estación de Navalmoral de La Mata no tiene prevista ninguna variante por el norte del núcleo urbano, y mantiene su configuración actual. La denominación de la estación de Plasencia-Fuentidueñas se debe a que Plasencia es el núcleo urbano más próximo y de mayor población a la que la futura estación dará servicio y el apelativo Fuentidueñas viene tomado del paraje en el que está situado un antiguo apeadero. En cuanto a la estación de Cáceres, comunican que no es objeto de este Estudio Informativo.

Se realizará un inventario de plataformas de nidificación de especies incluídas en el Catalogo Regional, en especial en los tramos de paso de los ríos Tajo, Almonte y Talaván, durante la redacción de los proyectos constructivos, en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

Durante la realización del proyecto se programarán las oportunas prospecciones arqueológicas intensivas en coordinación con la Consejería de Cultura.

Está prevista la reposición de la continuidad de la totalidad de las vías pecuarias interceptadas cumpliendo los criterios y pautas marcados por la Consejería de Desarrollo Rural. En caso de posibles cambios puntuales de trazado en el recorrido de las vías pecuarias se informará a dicha Consejería.

Igualmente se ha propuesto la implantación de las obras o estructuras necesarias y la reposición de viales que se ven afectados, de forma que la permeabilidad de los núcleos urbanos no se vea reducida.

Se diseñarán en fases posteriores de proyecto las medidas necesarias para atenuar la contaminación acústica con pantallas antiruido.

b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Con fecha 14 de diciembre del 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita informe a la Dirección General para la Biodiversidad con el fin de que se pronuncie sobre las posibles afecciones que pueda conllevar el proyecto en los espacios de la Red Natura 2000.

Dicho informe se recibe con fecha 12 de marzo de 2007 expresando que la afección no debe considerarse significativa y que las medidas preventivas y correctoras planteadas en el EsIA serán eficaces para minimizar las afecciones. Consideran que no se dan los elementos necesarios para que le sea de aplicación el procedimiento extraordinario del artículo 6 de la Directiva Hábitats. Del informe cabe destacar varios puntos:

Las alternativas C y D optimizan el trazado en la práctica totalidad de su recorrido, ya que discurren siguiendo la línea de infraestructuras ya existentes o en ejecución evitando así que se agudice la fragmentación de la Red Natura 2000 y los hábitats de interés comunitario.

Con el fin de asegurar la permeabilidad faunística de la infraestructura el diseño de los viaductos, túneles, pasos de fauna, etc. se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

La afección sobre el hábitat prioritario 6220 no supone un riesgo para el mantenimiento del estado de conservación favorable dentro del LIC «Cañada del Venero».

Con fecha 13 de febrero del 2007 se solicita informe a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio

Ambiente de la Junta de Extremadura. En dicho escrito recibido con fecha 25 de septiembre 2007, indican que se mantendrá la integridad de los espacios de la Red Natura 2000, tanto en su conjunto como individualmente, siempre que se cumplan las medidas propuestas por el EsIA y una serie de indicaciones particularizadas para los elementos más singulares del medio en el que se ubica la actuación que se han incluido en el cuerpo de la presente Declaración. Cabe destacar que en el informe expresan su preferencia por la alternativa D por los siguientes motivos:

Porque su trazado se considera más adecuado en los cruces con la ZEPA «Riberos del Almonte», LIC «Río Almonte» y ZEPA «Embalse de Alcántara» y por estar más alejada de la ZEPA «Embalse de Talaván».

Porque se encuentra más alejado del entorno de nidos de especies de fauna que la opción C.

Con fecha 1 de octubre de 2007 se recibe en la DGCyEA otro escrito de aclaración sobre el informe anterior en el que recalcan que la alternativa D es la valorada más positivamente e insisten en que la mencionada Dirección General del Medio Natural, una vez definido el trazado exacto en el proyecto de obra realizará un estudio de la afección a la especie *Armeria genesiana subsp. Belmonteae* para que en el caso de que se afecte alguna población de esta especie se proceda a la traslocación de los individuos afectados.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

En el estudio informativo del tramo Cáceres-Talayuela, objeto de la presente declaración, se han analizado cuatro alternativas. Dos (alternativas A y B) que resultaron seleccionadas en el anterior estudio informativo (2003) y dos (alternativas C y D) de nuevo trazado planteadas en esta fase (2006).

Todas ellas proponen distintas opciones de trazado al norte del Parque Nacional de Monfragüe, dos (A y B) por dentro del límite de la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno» y dos (C y D) exteriores de nueva concepción (con tramo común a las alternativas A y B en su parte inicial, pero con una modificación llamada variante ZEPA que salva el mencionado espacio de Red Natura 2000).

Un resumen de las principales características de las alternativas planteadas en el EsIA es el siguiente:

Alternativa	Longitud (km)	Préstamos (m³)	Vertederos (m³)
A	126,803	1.584.494	6.699.863
B	128,021	1.610.624	5.497.006
C	127,014	1.625.144	9.841.199
D	127,540	1.650.888	9.771.263

Del resultado del análisis multicriterio del estudio informativo se concluye que la alternativa D es la mejor valorada según criterios de trazado, tiempos de recorrido, geología y geotecnia, planeamiento urbanístico, hidrología y drenaje, estructuras y túneles, estaciones e intercambiadores, electrificación, impacto ambiental, y presupuesto. Los resultados del multicriterio para la alternativa C son muy similares.

Las alternativas finalmente seleccionadas por la Dirección General de Ferrocarriles son la C y D. Ambas tienen su origen en el p.k. 139+604,274 en el límite del término municipal de Oropesa (Toledo) con Talayuela (Cáceres), coincidiendo con el punto final del tramo anterior entre Madrid y Oropesa. El trazado discurre hasta Casatejada adosado a la línea de ferrocarril existente (Madrid-Valencia de Alcántara). A partir del p.k. 166+168 comienzan los más de 42 km de la Variante ZEPA que discurren, salvando la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno», por el corredor de la Autovía de Navalmoral de La Mata-Plasencia (cortándola en dos ocasiones), en los términos municipales de El Toril y Malpartida de Plasencia. En el p.k. 208+554 vuelven a coincidir con el trazado de las alternativas A y B, y es en esta última localidad donde gira al sur manteniendo una orientación sensiblemente paralela a la Autovía de la Plata. Las dos alternativas seleccionadas tienen un trazado común hasta el entorno del p.k. 233+000 al salir del túnel de la sierra de Santa Marina, donde la alternativa C discurre paralela a la Autovía de la Plata hasta el término municipal de Santiago de Campo, conectando posteriormente con el acceso ferroviario existente a la ciudad de Cáceres. Por su parte, la alternativa D cruza la Autovía de la Plata antes del p.k. 240+000, y sigue el corredor de la línea actual de ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara hasta unirse al corredor ferroviario actual de acceso a Cáceres.

4.2 Impactos de las alternativas elegidas.

Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, una vez consideradas las consultas previas, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas en el periodo de información pública, son los siguientes:

Espacios naturales protegidos, taxones de la Directiva Hábitats, flora y fauna amenazada.

Con respecto a la pérdida o modificación de hábitats, y su influencia en la fauna, el EsIA incluye medidas al respecto con el fin de controlar la ocupación de los mismos, entre las que destacan las siguientes:

Se emplearán cerramientos metálicos y no se abrirán nuevos caminos utilizando los existentes entre los pp.kk.:

LIC «Cañada del Venero» pp.kk. 143+300-147+900 Tramo Común A/B. LIC «Río Tiétar» y ZEPA «Río y Pinares del Tiétar», pp.kk. 18+100 –18+550 Variante ZEPA.

LIC «Arroyos Barbaón y Calzones» pp.kk. 29+450 –29+800 y pp.kk. 32+800-32+900 Variante ZEPA.

ZEPA «Embalse de Alcántara» pp.kk. 242+250 –242+500, 248+800 –249+150 Alternativa B.

Entorno al p.k. 249+200 Alternativa B, tramo del río Almonte con presencia de ictiofauna de interés.

Se pondrán jalonamientos plásticos en áreas sensibles de fauna dentro de las IBAs y en los hábitats prioritarios localizados en diferentes puntos del recorrido, concentrándose en:

IBAs n.º 306, 298, 305, 299, 295, y 294.

pp.kk. 139+604-149+600, 154+000-162+750, 164+500-166+168. Tramo Común A/B.

pp.kk. 0+000-16+800 Variante ZEPA.

pp.kk. 243+200-244+500, 246+000-248+100, 249+100-258+200, 258+800-264+250. Alternativa B.

Estudio de especies de vegetación singulares. De acuerdo con lo indicado por la Consejería de Industria, Turismo y Medio Ambiente, previo al inicio de las obras, los técnicos de la mencionada Consejería estudiarán la distribución de las especies *Marsilea batardae*, *Serapias perez Chiscanoi* y *Armeria genesiana Subsp. Belmonteae* y propondrán al promotor la traslocación de aquellas especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas que puedan resultar afectadas, y la generación de hábitats similares a los ocupados, a lugares donde se garantice su conservación.

Con respecto a la minimización de las alteraciones sobre la vegetación, a petición de la Junta de Extremadura, se deberán realizar las siguientes medidas:

Se realizará un inventario ambiental en detalle de la riqueza faunística y de la singularidad botánica del pinar histórico de La Bazagona. Con el fin de recuperar los valores ambientales de los pinares se recuperarán masas boscosas de los pinares del Tiétar, se ejecutarán trabajos selvícolas de mantenimiento de estos pinares al menos durante la fase de obras, y se repoblarán enclaves próximos, en coordinación con la Junta de Extremadura.

Se establecerá un plan específico de prevención de incendios que deberá ser validado por los responsables del Servicio de Prevención y Extinción de Incendios de la Junta de Extremadura y que se enmarque dentro del Plan de Prevención de Incendios Forestales de esta comunidad, aprobado por Decreto 86/2006, de 2 de mayo.

En lo referente a recuperación de hábitats para la fauna y a solicitud de la Junta de Extremadura se ejecutarán las siguientes medidas:

Los túneles en desuso de la línea actual serán objeto de un estudio para su puesta en valor como refugio de quirópteros dotándolos de los elementos precisos para favorecer su colonización.

Los viaductos se dotarán de pequeñas oquedades, diseñadas a medida del vancejo real (vulnerable según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas), para que se produzca la colonización con éxito.

Para evitar el efecto barrera, asegurar la permeabilidad del territorio atravesado por la traza y minimizar el riesgo de atropello o choque se adoptan en el EsIA diversas medidas entre las que destacan las siguientes:

El promotor considera «lugar para la ubicación de un paso específico de fauna» aquel en el que concurren alguna de las siguientes circunstancias: ausencia de permeabilidad del trazado, no coincidencia entre las obras de drenaje y otras estructuras con las zonas de paso natural de fauna, presencia significativa de pequeños, medianos y/o grandes vertebrados, fraccionamiento de poblaciones, y separación de hábitats complementarios.

Una vez definido el trazado, la Dirección General de Ferrocarriles se compromete a realizar un estudio detallado de movilidad de fauna y de instalación de pasos específicos, considerando la sinergia y coordinación con la existencia en el territorio de tramos de la Autovía de La Plata, la A-66, la EX-A1, etc. En la ubicación de los citados pasos se tendrá en cuenta el comportamiento de la fauna en cuanto a dominios vitales, áreas de campeo, rutas de desplazamiento, vaguadas que actúen como corredor natural, hábitats complementarios, etc.

El estudio de impacto ambiental señala que se instalará un paso de fauna cada 10 km, como mínimo, en aquellas zonas que exista una elevada densidad de grandes mamíferos. Además, el promotor indica que en las proximidades del Puerto de los Castaños, entre los pp.kk. 225+000-225+700, se instalarán varios pasos específicos para fauna.

En esta fase del estudio informativo se comprometen a ejecutar la adecuación de la totalidad de las obras de drenaje planteadas a lo largo del trazado.

A petición de la Junta de Extremadura, los resultados del estudio condicionarán la ubicación, características y número de pasos necesarios. Estos se definirán a nivel de proyecto previo informe de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente.

Igualmente, se introducirán medidas en los drenajes longitudinales del trazado del tipo rampas que permitan el escape desde el fondo de la obra hasta la coronación en el terreno natural o de relleno.

Se garantizará el acceso a la estructura de paso mediante rampas, se cubrirán con tierra vegetal y se sembrarán con especies adaptadas a elevados niveles de humedad con el fin de que ofrezcan cierta cobertura visual como apantallamiento y sean fáciles de localizar por la fauna, se utilizarán soleras de piedra que minimicen la erosión y mejoren su aceptación por los vertebrados terrestres, se instalarán resaltes que separen la zona de drenaje de la de paso, etc.

Vallado de cerramiento de tipo cinagético en el que se estima un dispositivo de escape por kilómetro en cada sentido. Estos dispositivos tendrán un tamaño máximo para dejar pasar mamíferos del tamaño de un tejón, pero no practicables por personas para asegurar la seguridad de la vía.

Además, están proyectados cerca de una decena de cerramientos adicionales para anfibios en varios puntos del trazado como el entorno del LIC Cañada del Venero (en concreto se deberá instalar un cerramiento adicional en las inmediaciones del arroyo Zanjón a petición de la Junta de Extremadura), en el Pantano Barona, en las proximidades del Tiétar y otros.

Complementariamente a todas estas medidas asumidas por el promotor, con respecto al efecto barrera, y a petición de la Junta de Extremadura, se deberán llevar a cabo las siguientes medidas complementarias:

Para asegurar la permeabilidad a los ungulados silvestres se deberán utilizar cerramientos de calibre igual o superior a 2,5 mm., no se permitirá el uso de mallazo, se podrá utilizar alambrada con luz no superior a 10x10 cm. en su metro inferior que evite el paso de pequeños mamíferos, se deberá estudiar los lugares de posible paso de ciervos para subir la alambrada hasta los 2 m, se debe realizar un estudio sobre la posibilidad de establecer un mayor número de falsos túneles de anchura mínima de 20 m y provistos de tierra vegetal.

Evaluación en detalle de todas las interconexiones (pasos de fauna) que actualmente están establecidas, principalmente las que están ligadas a corrientes de agua. Cuando se vean afectadas zonas de remonte de peces se instalará la parte inferior del marco unos centímetros por debajo de la lámina de agua para evitar escalones insalvables.

El Arroyo Grande del Charco Salado alberga numerosas aves acuáticas y limita con la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno» por lo que el viaducto que sobre él se diseña debe dotarse de la señalización adecuada para evitar la colisión de la avifauna y la instalación de cerramientos adicionales para anfibios.

En lo que atañe a la afección por ruido y vibraciones, específico para la fauna, el EsIA recoge el siguiente compromiso:

Realizar un programa de voladuras, despejes y desbroces fuera de los periodos de cría y nidificación de la avifauna singular existente en el entorno.

Las infraestructuras de suministro eléctrico (subestaciones y líneas eléctricas de nueva construcción) están localizadas en las IBAs 298 «Monfragüe» y 294 «Malpartida de Cáceres –Arroyo de la Luz» no existiendo alternativa de ubicación pues todo el recorrido está dominado por estas figuras. El EsIA recoge que para su implantación en el territorio se han seleccionado enclaves carentes de méritos ambientales y patrimoniales.

La subestación «La Bazagona» se localiza en una zona con dedicación agraria en regadío y rodeada por la autovía Navalmoral-Plasencia y la traza de la línea de alta velocidad. Su acometida eléctrica tiene una longitud de 555 metros. La subestación «Las Capellanías» se ubica en un entorno antropizado (polígono industrial rodeados de grandes infraestructuras). Su línea eléctrica mide 1.550 metros.

Las posibles afecciones de dichas infraestructuras eléctricas no se consideran significativas en el EsIA, pero se asumen medidas de minimización del impacto por colisión y electrocución de avifauna en zonas de elevado interés. Estas medidas consisten en que todos los tendidos eléctricos aéreos de suministro de energía eléctrica a la línea de alta velocidad en los tramos que discurren por zonas de interés consideradas dentro de las áreas de importancia para las aves, así como en todas las áreas de ZEPAs dispondrán de protecciones y señalizaciones con elementos visuales. Los pp.kk. de actuación son:

Área de invernada para la grulla: entre los pp.kk. 139+604 y 148+500 Tramo común A/B.

ZEPA Río y Pinares del Tiétar: entre los pp.kk. 18 +100 –18+550 Variante ZEPA.

ZEPA Embalse de Alcántara: entre los pp.kk. 242+250 –242+500, 248+800-249+150 Alternativa B.

La subestación eléctrica «Las Capellanías» y su línea de acometida, con p.k. 273+150 de la Alternativa B por estar incluida en las IBAs n.º 298 y 294 detalladas anteriormente.

Debido a que en el EsIA recogen como medida especial, para las dos acometidas, la posible ejecución subterránea de determinadas líneas de suministro eléctrico que atraviesen ZEPAs o incluso IBAs, a petición de la Junta de Extremadura se enterrarán los 555 m de línea eléctrica proyectada para la Bazagona, además se estudiará la posibilidad de poner bajo cubierta la subestación.

Además el EsIA recoge una extensa propuesta de medidas a desarrollar en fases posteriores del proyecto básico y de construcción, de forma específica para cada problemática que se realizará de manera consensuada con las administraciones competentes.

Un resumen de las propuestas planteadas en el EsIA por el promotor para subsanar la pérdida de hábitats en espacios de Red Natura afectados por la nueva vía, que deberán ser detallados y validados por la Junta de Extremadura en fases posteriores de estudio, es el siguiente:

Realización de estudios del LIC/ZEPA afectado y los hábitats en la zona, adquisición de terrenos de cultivo para regenerar áreas de encinar y pastizal, planes de gestión de dehesas, convenios con ganaderos para acotar zonas en regeneración, labores selvícolas, etc.

Inventario de zonas húmedas, creación y regeneración de charcas, restauración de riberas y sotos del área de actuación y selección de otras zonas de posible de actuación, restauración de graveras abandonadas en zonas de dominio público hidráulico, estabilización y defensa contra la erosión de ríos, creación de pozas y frezaderos artificiales, etc.

Estudio de bandas de amortiguación en torno a zonas de relevancia ambiental y acondicionamiento de las mismas.

Labores de divulgación y formación de los agentes implicados en el proyecto.

Las actuaciones más destacadas propuestas en el EsIA dirigidas al mantenimiento de las especies prioritarias en el conjunto de los espacios de Red Natura afectados por la nueva vía, que deberán ser detallados y validados por la Junta de Extremadura en fases posteriores de estudio, son:

Creación de grupos de trabajo, para cada especie y zona sensible, coordinados por un equipo director.

Realización de censos de población, estudios de poblaciones reproductoras, radioseguimiento, localización de puntos de nidificación, refugio y distribución, estudios de poblaciones de presas y/o predadores, etcétera.

Estudios de mortalidad de avifauna por electrocución y choque en tendidos eléctricos.

Adquisición y gestión de zonas clave para especies como águila imperial, cigüeña negra, aves esteparias, etc.

Plan de actuación en función de los resultados de los estudios anteriormente descritos.

Labores de divulgación y formación de los agentes implicados en el proyecto.

Paisaje. Préstamos y vertederos. Restauración ambiental.

El EsIA indica que, una vez calculados los movimientos de tierra de cada alternativa, el promotor previa consulta a la Junta de Extremadura determinó la existencia y localización de canteras para obtener el material necesario y/o susceptibles de recibir excedentes.

De las propuestas de la Junta de Extremadura resultantes de estos contactos y de la visita de campo se localizan, describen y cartografían en el EsIA las zonas a utilizar. Proponen 11 emplazamientos para los préstamos y 19 como vertederos, distribuidos a lo largo del trazado.

En el proyecto constructivo se comprometen a realizar una cartografía de clasificación ambiental del territorio, con una zonificación del mismo, para la localización exacta con detalle, de los elementos permanentes o temporales (préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc.) en la que se tengan en cuenta criterios paisajísticos. A requerimiento de la Junta de Extremadura, cabe destacar que el promotor ha de contemplar, dentro de las zonas de exclusión para el depósito de materiales, aquellos ecosistemas constituidos por charcas y lagunas artificiales, ya que constituyen un espacio clave para artrópodos y aves.

El estudio incluye medidas encaminadas a la restauración ambiental y a la minimización de los cambios en el entorno. La integración paisajística se realizará en taludes, embocaduras de túnel, obras de fábrica, préstamos y vertederos y zonas de instalaciones auxiliares. Consisten en el correcto diseño de los elementos de obra (respeto de las formas de

relieve aledañas, redondeo de aristas, suavizado de pendientes, etc.), labores de revegetación (plantaciones, hidrosiembras, etc.) y mantenimiento de plantaciones (riegos, podas, abonado, etc.). En el EsIA las principales plantaciones vienen detalladas especificando los pp.kk. que abarcarán. En resumen se realizarán de forma lineal con el fin de ocultar y minimizar la intrusión visual de terraplenes de grandes desarrollos en varios puntos del trazado que coinciden con edificaciones, núcleos urbanos, autovía, carretera nacional, estación de Plasencia-Fuentidueñas, estación de Cañaveral, camino de la Plata, etc.

En lo que a restauración ambiental se refiere la Junta de Extremadura plantea la posibilidad de crear un complejo lagunar aprovechando zonas de extracción de áridos.

La ubicación, características y medidas de restauración de préstamos y vertederos definitivas deberán contar con informe previo de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente.

Hidrología.

Con el fin de minimizar o corregir los impactos en el sistema hidrológico el promotor asume diversas medidas. Las más destacadas son:

Adecuado diseño y dimensionamiento de las obras de fábrica en cauces y vaguadas, y de cunetas y bajantes que permitan la continuidad del sistema de drenaje natural. Para la alternativa D son 174 obras de drenaje trasversal.

En el caso de estructuras tipo puente, viaductos u obras de paso sobre los cauces (Arroyo de Sta. María, Arroyo de Carnaceo, Arroyo Grande del Charco, Río Tiétar, Arroyo de Valdelinares, Arroyo Pizarroso, Río Tajo en el embalse de Alcántara, Río Talaván, Río Almonte en el embalse de Alcántara, entre otros) se realizarán de forma que los estribos queden al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, a ambos lados del cauce, cumpliendo el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido sobre la ley de aguas, sin perjuicio de lo establecido para la protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

Se proyectan barreras de retención de sedimentos en ambos márgenes de los cauces permanentes interceptados por la traza o muy cercanos a la misma, en previsión de posibles arrastres de sólidos. Estos diques consistirán en alineaciones de balas de paja de cereal apiladas y ligeramente enterradas. En el EsIA se describen sus características y localizan en: Arroyo de Sta. María, Arroyo Manco, Arroyo Carnaceo, Arroyo Grande del Charco, Pantano de Barahona, Arroyo Cañadillas, Río Tiétar, Arroyo Grande, Arroyo Talaván. Estos dispositivos serán inspeccionados periódicamente y se sustituirán en caso de deterioro o colmatación. Se retirarán una vez concluidas las obras.

Con el fin de prevenir vertidos accidentales, procedentes del cambio de aceites o acopio de sustancias peligrosas, se instalarán al menos 9 balsas de decantación a lo largo del trazado para la alternativa D. Su localización se dispone en el cruce con los ríos Tiétar, Tajo, y Almonte, en todas las embocaduras de los túneles proyectados y en las zonas de instalaciones auxiliares (en la cartografía y texto aparecen para la alternativa D 2 entre el p.k. 18+100 y 18+500, al menos 1 en el p.k. 40+300, al menos 1 en el p.k. 227+000, al menos 1 en 227+620, 2 entre el p.k. 244+600 y 246+000 y 2 entre 248+500 y 249+500). Dichas balsas serán objeto de seguimiento para establecer la periodicidad de vaciado y gestión de lodos. Igualmente serán desmanteladas una vez concluidas las obras.

Se elaborará y aplicará un plan de calidad medioambiental que recoja todos los procedimientos encaminados a disminuir el riesgo de contaminación y que a su vez incluya también un plan de gestión de residuos.

Además siguiendo las indicaciones de la Junta de Extremadura el proyecto constructivo contemplará que el suministro de áridos para la obra no provenga del río Tiétar.

Patrimonio cultural.

Dentro de la zona de actuación se localizan, según el EsIA, un total de 205 elementos del patrimonio y unas 30 vías pecuarias. Se recoge un inventario y cartografía de los mismos y se incluyen medidas para la minimización de los posibles impactos.

En el EsIA destacan por su cercanía a la traza varios elementos del patrimonio (El Calamoco, arroyo de la Charca, El Cuervo, y tres no identificados en la alternativa D) a los que se le aplicará como medida de protección un cerramiento metálico.

A continuación se concretan una serie de medidas que, aun siendo asumidas de manera general por el promotor en el EsIA, conviene especificar a mayor nivel de detalle según las indicaciones aportadas en el trámite de información pública por la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura.

Con carácter previo a la ejecución del proyecto:

Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la zona de afección de las instalaciones, así como áreas de acopios y

préstamos para localizar, delimitar y caracterizar los yacimientos arqueológicos, paleontológicos o elementos etnográficos que pudieran localizarse a tenor de estos trabajos. El equipo encargado de realizar este trabajo deberá ser multidisciplinar y contar al menos con un especialista en tecnología lítica prehistórica y en arte rupestre o, en su defecto, con el asesoramiento (avalado por escrito), de un especialista o profesor especializado en estas materias. Con las conclusiones de este informe se determinarán las medidas correctoras pertinentes, que de manera preferente establecerán la conservación de los restos como criterio básico.

Durante la fase de ejecución del proyecto:

Control y seguimiento arqueológico por parte de técnicos cualificados de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución del proyecto de referencia. El control arqueológico será permanente y a pie de obra, y se hará extensivo a todas las obras de construcción, desbroces iniciales, instalaciones auxiliares, redes de abastecimiento, distribución y saneamiento, destocados, replantes, zonas de acopios, caminos de tránsito y todas aquellas otras actuaciones que derivadas de la obra generen los citados movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural.

Si durante los trabajos de seguimiento se detectara la presencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por las actuaciones derivadas del proyecto de referencia, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección y, previa visita y evaluación por parte de técnicos de la Dirección General de Patrimonio, se procederá a la excavación completa de los hallazgos localizados. En el caso que se considere oportuno, dicha excavación no se limitará en exclusiva a la zona de afección directa, sino que podrá extenderse hasta alcanzar la superficie necesaria para dar sentido a la definición contextual de los restos y a la evolución histórica del yacimiento. Asimismo, se acometerán cuantos procesos analíticos (dataciones, botánicos, faunísticos, etc.) se consideren necesarios para clarificar aspectos relativos al marco cronológico y paleopaisajístico del yacimiento afectado.

Finalizada la documentación y emitido el informe técnico exigido por la legislación vigente (art. 9 del Decreto 93/97 Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura), se emitirá en función de las características de los restos documentados, autorización por la Dirección General de Patrimonio para el levantamiento de las estructuras localizadas con carácter previo a la continuación de las actuaciones en este punto, previa solicitud por parte de la empresa ejecutora de las obras, y con aceptación expresa de las medidas compensatorias.

Medidas adicionales.

Protección y adecuación para la visita pública de los restos excavados que no vayan a quedar soterrados por las obras de referencia y que se consideren lo suficientemente significativos por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural como para considerar su puesta en valor. La adecuación de los restos deberá ser definida mediante un programa museográfico sometido a aprobación preceptiva a la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Publicación de Memoria Técnica de los trabajos arqueológicos realizados, exigida por la legislación vigente (art. 10 del Decreto 93/97-Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura). La publicación se ajustará a los criterios de edición establecidos por la Dirección General de Patrimonio en sus series arqueológicas habituales.

Todas las actividades aquí contempladas se ajustarán a lo establecido al respecto en el Título III de la Ley 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura y en el Decreto 93/97 Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura.

Referente a la reposición de los tramos de vías pecuarias, que se vean interrumpidos por el trazado y el mantenimiento del paso por ellos durante la fase de obras, se detalla que se garantizará tanto su continuidad como sus características mediante la reposición de los caminos, elementos singulares y servicios afectados. Se instalarán 11 pasos superiores para la alternativa D.

Medio socioeconómico.

El promotor se compromete a identificar, caracterizar y valorar las afecciones del ruido y vibraciones sobre el medio humano. Una vez se determinen los niveles y «zonas sensibles» se aplicarán las medidas anticipadas en el EsIA para minimizar las emisiones sonoras. Se describen las características, altura, estabilidad, estética, materiales, etc. que han de cumplir estos dispositivos reductores de ruido y se proponen varias tipologías: caballones de tierra revegetados, pantallas delgadas de elementos prefabricados y pantallas mixtas.

Según el EsIA la banda de afección sonora se estima en 41 m para cumplir el requisito de no sobrepasar los 65 dB (A) por el día y 55 dB (A) por la noche. En consecuencia en la cartografía del estudio vienen marcadas las zonas en las que se prevé, de antemano, la instalación de pantallas acústicas. Son cerca de un total de 2 kilómetros, entre los pp.kk. 151+700

y 153+200 del trazado, dispuestos repartidos a ambos lados de la línea de alta velocidad, para evitar las afecciones en el núcleo urbano de Navalmoral de La Mata.

En lo que respecta a la permeabilidad territorial se asumen la reposición de carreteras y caminos en los puntos de cruce con la línea de alta velocidad mediante pasos inferiores y superiores. Además se comprometen a llevar a cabo una planificación espacial de las obras para evitar cortes en la N-630, disponiendo desvíos provisionales cuando sea necesario, convenientemente señalizados, para asegurar las comunicaciones entre municipios.

5. Condiciones al proyecto.

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental y los informes recibidos de las administraciones ambientales implicadas, se establecen las siguientes condiciones añadidas, que resumen y completan, a las ya recogidas en el punto 4 de la presente Declaración:

Estudio de distribución de las especies *Marsilea batardae*, *Serapias perez chiscanoi* y *Armeria genesiana Subsp. Belmonteae* previo al inicio de las obras en coordinación con la Junta de Extremadura.

Inventario ambiental y labores de recuperación del pinar histórico de La Bazagona.

Plan específico de prevención de incendios acorde al Plan de Prevención de Incendios Forestales de Extremadura.

Estudio de movilidad de fauna. La instalación de pasos de fauna se realizará de acuerdo con los resultados obtenidos, previo informe de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Se coordinará la ubicación de los pasos específicos para fauna que se vayan a instalar en la línea de alta velocidad con los de las carreteras y ferrocarril que discurren en el entorno del proyecto.

Independientemente de las medidas, diseño de pasos de fauna y de vallados perimetrales contemplados en el EsIA se cumplirá como mínimo las dimensiones, distancias, disposición, estructura, materiales etc. establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

Tal y como indica el estudio de impacto ambiental se estudiará la disposición de caballones de tierra vegetal para proteger las zonas húmedas del LIC «Cañada del Venero», medida que deberá contar con el informe favorable de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Instalación de cerramientos de características especiales para asegurar la permeabilidad a los ungulados silvestres, e instalación de cerramiento adicional para anfibios al menos en el Arroyo Grande del Charco Salado y en el Arroyo Zanjón.

Según indicaciones del EsIA la separación entre conductores de las acometidas eléctricas es de 0.7 m para conductores sin aislar y con zona de posada sobre cruceta y de 1.5 m para el resto. Se considera que las medidas asumidas son insuficientes ya que la envergadura de las aves de gran relevancia en la zona puede llegar a superar los 2 m. Por lo tanto:

La línea eléctrica y subestación de las Capellanías cumplirá de base los requerimientos marcados en el Decreto 47/2004, de 24 de abril, por el que se dictan las Normas de Carácter Técnico de adecuación de las líneas eléctricas para la protección del medio ambiente en Extremadura. Pero además, dada la importancia faunística de la zona de actuación, se deberán seguir todas las medidas que la Junta de Extremadura considere fundamentales, en cuanto a tipo, número y disposición de aislamientos, prohibición de alargaderas, distancias entre conductores, separación entre fase y cable de tierra, tipo de crucetas, medidas disuasorias para evitar la nidificación en las crucetas, etc.

La línea eléctrica de la subestación de la Bazagona se enterrará y se realizará un estudio sobre la posibilidad de poner bajo cubierta la subestación.

El proyecto constructivo de las acometidas eléctricas y subestaciones se realizará teniendo en cuenta estas consideraciones y de manera coordinada con la Junta de Extremadura.

Medidas para acondicionar los túneles en desuso para quirópteros y los nuevos viaductos para vencejos.

Por lo que respecta a las vías pecuarias, en el EsIA se enumeran y reflejan en la cartografía los pasos superiores o inferiores en los que se van a realizar las reposiciones, detallando los pp.kk. del trazado en los que se ubican. También se describe brevemente el diseño y el tipo de adecuación a implantar (pantallas de madera, etc.).

Dichas reposiciones seguirán las pautas marcadas al efecto por la Consejería de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura y serán sometidas a aprobación por este organismo. En todo caso se seguirán las indicaciones de la Ley 3/1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias, y el Decreto

49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura. En general, los criterios para la reposición de las vías pecuarias afectadas serán los siguientes:

Realización del paso correspondiente a la reposición del trazado de la vía pecuaria en el mismo punto en que dicha vía pecuaria queda interceptada o lo mas próximo a él.

Los pasos serán específicos para el tránsito ganadero y estarán adaptados al efecto.

Se dará la amplitud (anchura y gálibo) suficientes para el tránsito ganadero.

Se considerarán zonas de exclusión para el depósito de materiales (además de los resultantes de la zonificación a realizar por el promotor) aquellos ecosistemas constituidos por charcas y lagunas artificiales.

De acuerdo con la solicitud de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, la ubicación final de préstamos y vertederos deberán contar con su informe previo.

Se restaurarán las zonas de extracción de áridos como humedales para la fauna.

Si bien el EsIA estima la banda de afección sonora del proyecto y propone medidas antirruido en el entorno de Navalmoral de La Mata, el promotor se compromete a realizar un estudio de ruido y vibraciones en detalle. Por lo que el proyecto constructivo incluirá un estudio acústico, de acuerdo a lo exigido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la citada Ley del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

En dicho estudio se incluirán las medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad que se señalen, prestando especial atención a los mencionados espacios de la Red Natura 2000. Los resultados del estudio acústico determinarán las «zonas sensibles» y las medidas de protección que habrán de instalarse previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Estas medidas en caso de localizarse en áreas de la Red Natura 2000 deberán diseñarse en coordinación con los gestores/director de dicho espacio protegido y contar con la aprobación de la Junta de Extremadura.

El estudio tendrá en cuenta el efecto conjunto con otras vías de comunicación. Finalmente se incluirá una adecuación paisajística y estética de las medidas de protección.

El Plan de Vigilancia Ambiental incorporará campañas de medición durante la fase de explotación para comprobar los niveles esperados y la efectividad de las medidas mitigadoras realizadas.

6. Especificaciones para el seguimiento.

Se incluye un plan de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que se superan los impactos previstos o si son insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La vigilancia ambiental contempla tanto la fase de construcción como de explotación. Los controles más destacados son:

En la fase de obras: el seguimiento de la calidad del aire, de los movimientos de tierras, de protección de los cauces, de retirada de tierra vegetal, de la protección de las formaciones vegetales, de las labores de restauración, de la protección de la fauna sobre todo en las épocas identificadas como críticas, de protección de los espacios protegidos y zonas sensibles de la Red Natura 2000, y de las afecciones al medio socioeconómico, al paisaje y al patrimonio cultural.

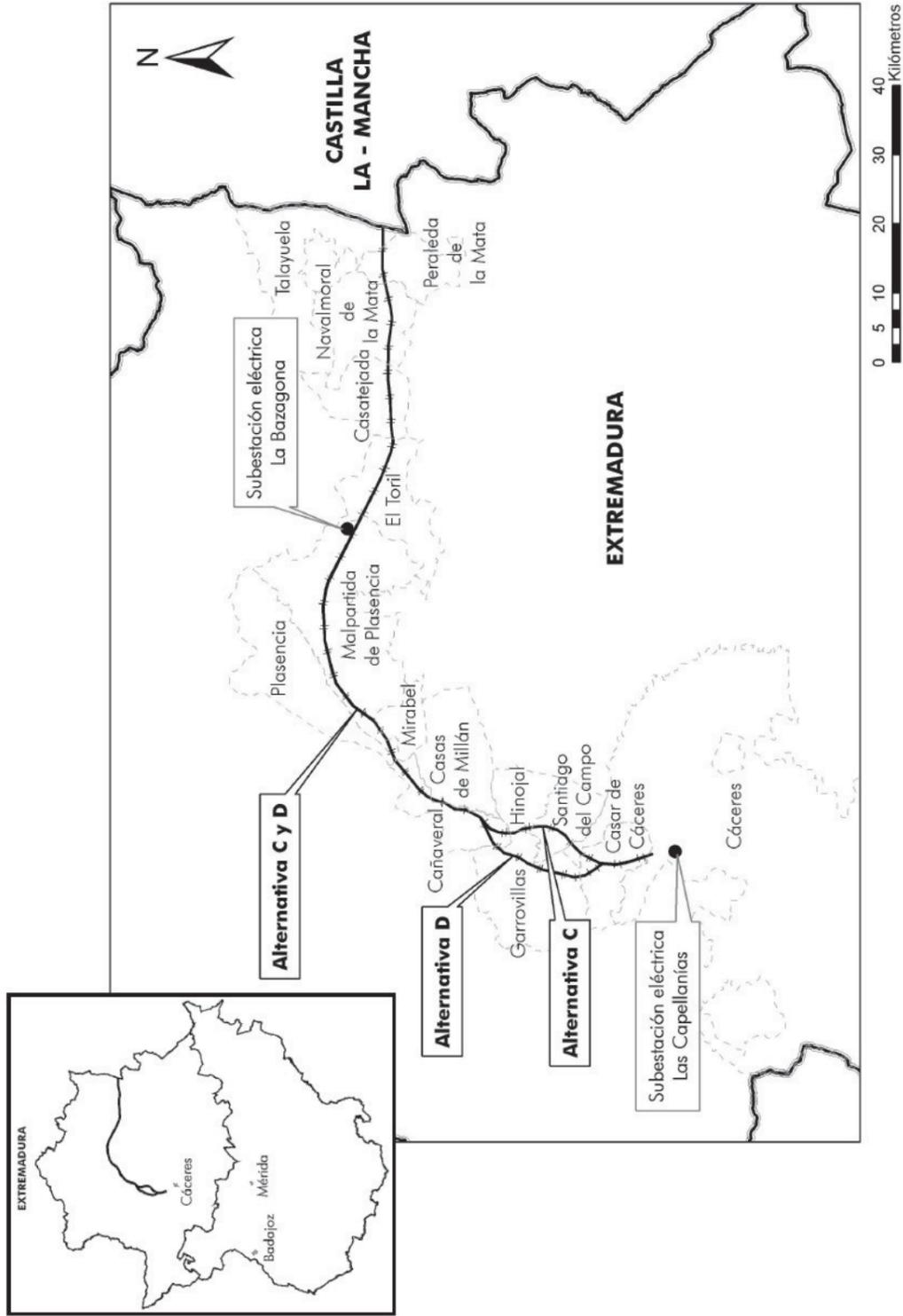
En la fase de explotación: controles del nivel de ruidos, de la eficacia de las medidas para la permeabilidad faunística, de las destinadas a la protección de los espacios protegidos, y la verificación de la integración paisajística de la obra.

El EsIA incluye un Plan de Seguimiento Ambiental con el fin de vigilar el cumplimiento de las medidas, citadas en el punto 4 de la presente Declaración, encaminadas a garantizar los niveles de conservación de los espacios naturales protegidos y las especies y hábitats que albergan.

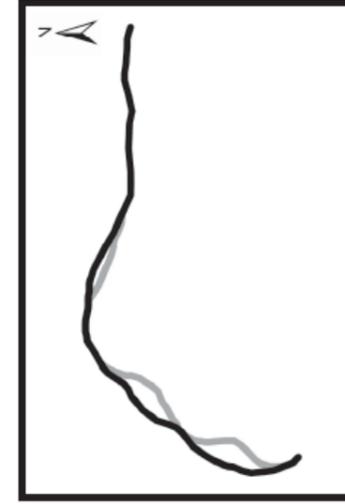
Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al estudio informativo del proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la Declaración de Impacto Ambiental.

Los resultados del plan de vigilancia ambiental quedarán plasmados en informes técnicos que se elaborarán trimestralmente y que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas.

Con objeto de llevar a cabo el control de las obras desde el punto de vista ambiental, vigilando la aplicación y eficacia de las medidas correctoras y proponiendo, si fuera necesario, la modificación de las mismas o medidas complementarias, el promotor se encargará de constituir con anterioridad al inicio de las obras una Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras integrada, al menos, por representantes de las administraciones siguientes: la Dirección General de Calidad y Evalua-



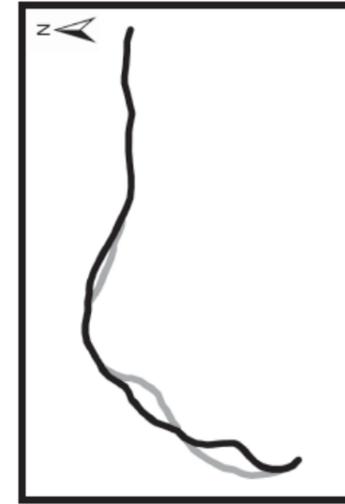
Alternativa B



Alternativa D
(seleccionada)



Alternativa A



Alternativa C

APÉNDICE 2. APROBACIÓN DEL E.I. CÁCERES-TALAYUELA

Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE 285, de 27 de noviembre de 1992), se hace pública la notificación de las resoluciones dictadas por el Ilmo. Sr. Director General de Tráfico por la que se acuerda la iniciación de procedimiento para la declaración de nulidad del canje de permiso de conducción extranjero por el correspondiente español, a las personas que a continuación se relacionan, ya que habiéndose intentado la notificación en el último domicilio conocido, esta no se ha podido practicar.

El procedimiento se tramitará conforme a lo dispuesto en los artículos 102 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, pudiendo formularse alegaciones dentro de los diez días hábiles siguientes a la presente notificación, así como proponer la práctica de las pruebas que estime procedente, mediante escrito que habrá de dirigirse a la Dirección General de Tráfico, C/ Josefa Valcárcel, n.º 44, Madrid 28027.

Nombre y apellidos: John Raúl Chumpitaz Godoy. DNI/TR: 53495865G.

Madrid, 18 de diciembre de 2007.–El Jefe Provincial de Tráfico de Madrid, Cristóbal Cremades Rodríguez.

595/08. **Anuncio de la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid por el que se notifica resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se acuerda la declaración de nulidad de pleno derecho del permiso de conducción español obtenido por canje de permiso de conducción extranjero.**

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 59.5 y 61 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE 285, de 27 de noviembre de 1992), se hace pública la notificación de las resoluciones dictadas por el Ilmo. Sr. Director General de Tráfico por la que se acuerda la declaración de nulidad de pleno derecho del permiso de conducción español obtenido por canje de permiso de conducción extranjero, a las personas que a continuación se relacionan, haciéndoles saber que esta resolución agota la vía administrativa y contra la misma no cabe recurso alguno en dicho ámbito, sin perjuicio de la facultad de interponer recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9.b en relación con el artículo 8.2b) de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Apellidos y nombre: Ángel Bolívar Méndez Aucanshala. DNI/TR: X3699323A.

Apellidos y nombre: Juan Guerra Ruiz. DNI/TR: X4241889E.

Apellidos y nombre: Patricio Abelardo Hango Pomboza. DNI/TR: X1821097A.

Apellidos y nombre: José Jorge Carrera Toapanta. DNI/TR: X3778400Y.

Madrid, 17 de diciembre de 2007.–El Jefe Provincial de Tráfico de Madrid, Cristóbal Cremades Rodríguez.

MINISTERIO DE FOMENTO

611/08. **Resolución de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental, relativa al expediente de Expropiación Forzosa de los bienes y derechos afectados por las obras de ejecución del Proyecto Clave: 12-GR-3161, Retaluzado de Desmorte. Autovía del Mediterráneo. Tramo: Albuñol-Adra. Término Municipal: Albuñol.**

Con fecha 26 de noviembre de 2007, la Dirección General de Carreteras aprobó el proyecto reseñado y ordenó a esta Demarcación la incoación del expediente de expropiación forzosa de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes conforme lo establecido en el artículo 8 de la vigente Ley de Carreteras de 29 de julio de 1988, tal aprobación lleva implícitas las

declaraciones de utilidad pública y necesidad de ocupación, a los fines de expropiación, ocupación temporal o imposición o modificación de servidumbres.

Mediante Ley de 27 de diciembre de 2001, de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado, que en su artículo 77 modifica el artículo 8 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, se declara la urgente ocupación de los bienes y derechos afectados por las mencionadas obras. A tenor de ello, la tramitación del correspondiente expediente expropiatorio se ha de ajustar a lo previsto en el artículo 52 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y concordantes de su Reglamento, de 26 de abril de 1957.

En consecuencia, haciendo uso de las facultades que le otorga el artículo 98 de la citada Ley de Expropiación Forzosa y atendiendo a lo señalado en las reglas 2 y 3 de su artículo 52, así como a lo previsto en el artículo 56.2 de su Reglamento, esta Demarcación ha resuelto:

Primero.–Incoar el Expediente de Expropiación Forzosa en los términos y a los efectos previstos en el artículo 21.1 y 36.2 de la Ley de Expropiación Forzosa.

Segundo.–Publicar la relación de interesados, bienes y derechos en el tablón de anuncio del Ayuntamiento de Albuñol y en el de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental. Además de en los medios antes citados, del señalamiento se dará cuenta a los interesados mediante citación individual y a través de la inserción del presente Anuncio en el diario «IDEAL» de Granada, así como en el Boletín Oficial de la Provincia de Granada y en el Boletín Oficial del Estado. La publicación en los Boletines Oficiales, a tenor de lo previsto en el artículo 59.5 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común de 26 de noviembre de 1992, servirá como notificación a los posibles interesados no identificados, a los titulares de bienes y derechos afectados que sean desconocidos y a aquellos de los que se ignore su paradero.

Tercero.–Convocar a los propietarios que figuran en dicha relación para que asistan al levantamiento de las Actas Previas a la Ocupación que tendrá lugar en las dependencias del mencionado Ayuntamiento durante los días y horas que se especifican en aquella y al final de esta Resolución, sin perjuicio de trasladarse al terreno afectado, si se estima necesario.

A dicho acto deberán comparecer los titulares de los bienes y derechos que se expropián por sí o representados por persona provista de Poder debidamente autorizado, aportando los documentos acreditativos de su titularidad y el último recibo del Impuesto Sobre Bienes Inmuebles, pudiendo hacerse acompañar –a su costa– de Peritos y de Notario, si así lo estiman oportuno.

Conforme establece el artículo 56.2 del Reglamento de Expropiación Forzosa, publicada dicha Resolución y hasta el momento en que se proceda al Levantamiento de las citadas Actas Previas a la Ocupación, los interesados, así como todas aquellas personas cuyos derechos o intereses legítimos hayan podido omitirse al elaborar la relación de bienes y titulares afectados, podrán formular por escrito ante esta Demarcación (avenida de Madrid, n.º 7. Primera planta. Granada), cuantas alegaciones estimen oportunas, a los solos efectos de subsanar posibles errores que se hayan podido producir al confeccionar la relación de bienes y derechos afectados.

Para su mejor información, y durante el periodo señalado, los interesados tendrán a su disposición los planos parcelarios de expropiaciones y relación de interesados, bienes y derechos afectados en el Ayuntamiento de Albuñol y en las dependencias de esta Demarcación de Carreteras.

Ayuntamiento de Albuñol, día 28 de enero de 2008 a las 11:30 horas.

Finca n.º 39 A. Superf.: 10.324 m². Titular: Ramón Martín Manzano y María Trinidad Montferrer Montoro. Citación a las once horas y treinta minutos.

Finca n.º 39 N-M1-1. Superf.: 17.173 m². Titular: Ramón Martín Manzano y María Trinidad Montferrer Montoro. Citación a las once horas y treinta minutos.

Finca n.º 45-M1-1. Superf.: 224 m². Titular: Ramón Martín Manzano y María Trinidad Montferrer Montoro. Citación a las once horas y treinta minutos.

Granada, 17 de diciembre de 2007.–El Jefe de la Demarcación, Juan Francisco Martín Enciso.

1.695/08. **Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo del proyecto «Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto)».**

1. Antecedentes.–El estudio informativo del proyecto de referencia fue aprobado provisionalmente por el Director General de Ferrocarriles el 22 de mayo de 2006, ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública y oficial de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.3 del Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, «BOE» del 31 de diciembre de 2004), y en el Real Decreto 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental.

La información pública se anunció en el «BOE» de fecha 30 de mayo de 2006. El estudio informativo se analizaron las alternativas posibles, descartando justificadamente las más desfavorables teniendo en consideración los criterios necesarios para efectuar la comparación. En la fase a escala 1:5.000, que proporciona un mayor grado de definición, se confirmaron a las alternativas C y D como las soluciones propuestas en el estudio informativo.

Durante el proceso de información oficial y transcurrido el plazo de un mes previsto en el artículo 10.3 de Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario se han recibido informes de los siguientes organismos a los que se solicitó informe oficial:

Junta de Extremadura, Dirección de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Junta de Extremadura, Dirección General de Patrimonio Cultural. Junta de Extremadura, Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico. Junta de Extremadura, Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura, Consejería de Economía y Trabajo. Junta de Extremadura, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Extremadura, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, Centro de Formación Agraria. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Dirección General de Carreteras. Ayuntamiento de Plasencia. Ayuntamiento de Casatejada. Ayuntamiento de Navalморal de la Mata. Ayuntamiento de Talayuela. Ayuntamiento de Cáceres. Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia.

Durante el periodo hábil de información pública se han presentado los siguientes escritos con observaciones:

Plataforma Ciudadana del Norte de Extremadura, Movimiento Social por la Universidad, don José Ignacio Gutiérrez Cueto, don Francisco Penís Santos, «La Taurina del Norte, S. A.», don Alfonso Alcalde Onrubia, don Pablo Rubio Redondo, don Manuel Mendoz Corsini, doña M.ª del Rosario Sánchez-Ocaña López de Berges, don Juan Carlos Rodríguez Rodríguez, doña M.ª Jesús Sánchez-Ocaña Sánchez-Ocaña, doña M.ª Isabel Sánchez-Ocaña Sánchez-Ocaña, don Tomás Saturnino Yuste Mirón, doña M.ª Dolores Yuste García, don Adolfo Alcalde Gil Delgado, don Santiago Alcalde de Oñate, don Luis Blas Aritio, don Elías Collado Porras, don Alberto Matías Herrerueta, don José Antonio Muñoz Mohedano y don Jose M.ª Mateos Gómez, doña M.ª Luisa Alcalde Gil-Delgado, don Javier Leal Muro, don Jaime Durán Luaces, don Rafael Barril Núñez, doña Almudena Villalta Pérez, doña Teresa Andradá Daza, don Francisco Vivas Carrero, don Eugenio Gabriel López, don José M.ª Gómez Barrantes, don Miguel Alberto Martín Matías, don José Luis Martín Matías, don Ricardo Martín Matías, doña Petra María Matías Mariño y «Miguel Alberto Martín Sánchez e Hijo, S. L.», don Juan José López Vivas (Asociación de Vecinos de las Viñas la Mata).

Durante el proceso de información pública y oficial del estudio informativo y por lo que se refiere al trazado, una vez estudiadas las alegaciones y las prescripciones de la declaración de impacto ambiental (DIA), se adopta como solución a desarrollar en los proyectos constructivos la denominada alternativa D, cuyo origen se sitúa en el pk 139+604 en el límite del término municipal de Oropesa (Toledo) con Talayuela (Cáceres), coincidiendo con el punto final del tramo anterior entre Madrid y Oropesa, el trazado discurre hasta Casatejada adosado a la línea de ferrocarril existente Madrid-Valencia de Alcántara, superada esta localidad el trazado se dispone en paralelo a la

autovía de Navalморal de la Mata-Plasencia, donde gira al sur manteniendo una orientación sensiblemente paralela a la autovía de la Plata, en el entorno del pk 239+300 cruza la autovía de la Plata, aproximándose, tras cruzar los ríos Tajo y Almonte, al trazado de la línea actual del ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara. El trazado discurre al oeste del corredor ferroviario actual en el término municipal de Casar de Cáceres, finalizando en el pk 267+144, antes de acceder a la ciudad de Cáceres.

2. Declaración de impacto ambiental.–Con fecha 20 de noviembre de 2006 se remite al Ministerio de Medio Ambiente el expediente de información oficial y pública para su preceptiva declaración de impacto ambiental. Con fecha 8 de noviembre de 2007 («BOE» de 6/12/2007), se ha producido la declaración de impacto ambiental del tramo Cáceres-Talayuela (tráfico mixto).

3. Informe de la Subdirección de Planes y Proyectos.–La Subdirección de Planes y Proyectos, elevó con fecha 17 de diciembre de 2007 la propuesta de aprobación del expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo del proyecto «Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto)».

4. Resolución.–A la vista de todo lo expuesto anteriormente esta Secretaría de Estado resuelve lo siguiente:

1.º Hacer constar que el expediente reseñado cumple con lo preceptuado en el artículo 10 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

2.º Aprobar el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo, seleccionando como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la denominada alternativa D, cuyo origen se sitúa en el pk 139+604 en el límite del término municipal de Oropesa (Toledo) con Talayuela (Cáceres), coincidiendo con el punto final del tramo anterior entre Madrid y Oropesa, el trazado discurre hasta Casatejada adosado a la línea de ferrocarril existente Madrid-Valencia de Alcántara, superada esta localidad el trazado se dispone en paralelo a la autovía de Navalморal de la Mata-Plasencia, donde gira al sur manteniendo una orientación sensiblemente paralela a la autovía de la Plata, en el entorno del pk 239+300 cruza la autovía de la Plata, aproximándose, tras cruzar los ríos Tajo y Almonte, al trazado de la línea actual del ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara. El trazado discurre al oeste del corredor ferroviario actual en el término municipal de Casar de Cáceres, finalizando en el pk 267+144, antes de acceder a la ciudad de Cáceres.

Se excluye de esta aprobación la construcción de la nueva estación de Plasencia entre los pp.kk. 210+040 y 211+017.

3.º En los sucesivos proyectos constructivos que desarrollen la alternativa seleccionada, tengan en cuenta las siguientes prescripciones:

3.1 Las establecidas en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

3.2 Durante la redacción de los proyectos constructivos, se llevarán a cabo los contactos pertinentes con los organismos, instituciones y personas interesadas, a fin de considerar en cada caso las soluciones adoptadas.

Madrid, 21 de diciembre de 2007.–El Secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán Gracia.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

1.271/08. **Anuncio de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones por el que se publica la Resolución de fecha 22 de octubre de 2007, sobre la cancelación de la inscripción efectuada en el Registro de operadores de redes y servicios de comunicaciones electrónicas correspondiente a la entidad Lebara España, Sociedad Limitada, como persona autorizada para prestar servicios de comunicaciones electrónicas (Expediente RO 2007/896).**

No habiendo resultado posible la notificación a la entidad Lebara España, Sociedad Limitada, como interesada

en el expediente RO 2007/896, por causas no imputables a esta Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, se procede, de acuerdo con lo establecido en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a notificar por este medio que, con fecha 22 de octubre de 2007, el Secretario de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones ha resuelto:

Primero.–Cancelar la inscripción efectuada en el Registro de Operadores de redes y servicios de comunicaciones electrónicas de la entidad Lebara España, Sociedad Limitada, como persona autorizada para prestar los servicios de comunicaciones electrónicas a terceros de reventa del servicio telefónico fijo mediante la comercialización de tarjetas prepago y del servicio telefónico fijo disponible al público.

Segundo.–Cancelar, en el Registro público de numeración, la asignación otorgada a la entidad Lebara España, Sociedad Limitada, en virtud de las Resoluciones dictadas por esta Comisión en fechas 27 de mayo de 2004, 23 de septiembre de 2004 y de 7 de mayo de 2004, de los dos bloques de numeración corta 1405 y 1406 y de un Código de Selección de Operador (CSO) 107092 pertenecientes al Plan Nacional de Numeración Telefónica.

Igualmente cancelar la asignación efectuada a la citada entidad, por Resolución de esta Comisión de fecha 31 de mayo de 2004, de un bloque de un Código de Puntos de Señalización Naciones (CPSN) 10-1534.

Tercero.–En el plazo de seis meses, computados desde el día siguiente a la fecha de notificación de esta Resolución, la entidad Lebara España, Sociedad Limitada, deberá presentar la declaración de los ingresos brutos de explotación obtenidos en el presente ejercicio económico, aún en el caso de que no se haya realizado ninguna actividad, a los efectos de la liquidación de la tasa general de operadores.

Cuarto.–La presente Resolución será notificada por esta Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones a la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, a los efectos oportunos.

Asimismo, se pone de manifiesto que contra la presente Resolución que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse, con carácter potestativo, recurso de reposición ante el Consejo de esta Comisión en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su notificación o, directamente, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a su notificación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48, apartado 17, de la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones, la Disposición adicional cuarta, apartado 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y el artículo 116 del la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y sin perjuicio de lo previsto en el número 2 del artículo 58 de la misma Ley.

El texto íntegro de la Resolución puede ser consultado en la sede de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, sita en la calle Marina número 16-18, 08005 Barcelona.

Barcelona, 9 de enero de 2008.–Por Delegación del Consejo de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones (Resolución de 18 de diciembre de 1997; Boletín Oficial del Estado de 29 de enero de 1998), el Secretario del Consejo y de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, Ignacio Redondo Andreu.

1.673/08. **Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se otorga a «Enagás, Sociedad Anónima», Autorización Administrativa, Aprobación de Proyecto y Reconocimiento, en concreto, de Utilidad Pública para la construcción del Gasoducto «Almería-Chinchilla (Eje Transversal)».**

La empresa «Enagás, Sociedad Anónima», ha solicitado autorización administrativa y aprobación del proyecto de instalaciones para la construcción del gasoducto

«Almería-Chinchilla (Eje Transversal)», así como reconocimiento, en concreto, de su utilidad pública al amparo de lo previsto en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos.

El gasoducto «Almería-Chinchilla (Eje Transversal)» integra los gasoductos «Almería-Lorca» y «Lorca-Chinchilla», que se encuentran incluidos en el documento de planificación gasista denominado «Revisión 2005-2011 de la planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2002-2011», aprobado con fecha 31 de marzo de 2006, por el Consejo de Ministros. Los gasoductos «Almería-Lorca» y «Lorca-Chinchilla» se encuentran relacionados entre los proyectos que amplían la capacidad de transporte y la seguridad del sistema gasista, y figuran clasificados, como grupo de planificación, con categoría A Urgente, en la que se incluyen los proyectos de infraestructuras cuya aprobación no está sujeta a ningún tipo de condicionante; indicándose que su puesta en servicio está prevista para el año 2008 y 2009 respectivamente.

El gasoducto «Almería-Chinchilla (Eje Transversal)» ha sido diseñado para el transporte de gas natural a una presión máxima de servicio de 80 bares, por lo que deberá formar parte de la red básica de gasoductos de transporte primario, definida en el artículo 59 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y permitirá la conexión e integración en dicha red del futuro gasoducto submarino de interconexión con Argelia, así como la gasificación de las provincias de Almería, Murcia y Albacete.

La referida solicitud de la empresa «Enagás, Sociedad Anónima», así como el proyecto de las instalaciones y su Addenda 1, en el que se incluye la relación concreta e individualizada de bienes y derechos afectados por la mencionada conducción de gas natural así como los planos parcelarios, han sido sometidos a trámite de información pública y de petición de informes a organismos, en las provincias de Almería, Murcia y Albacete, de acuerdo con lo previsto en el Título IV del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural. Asimismo ha sido sometida a trámite de información pública y de petición de informes a organismos la Addenda 2 a dicho proyecto, posteriormente presentada por «Enagás, Sociedad Anónima», mediante la que se modifica el diámetro del gasoducto 42 pulgadas, de acuerdo con lo previsto en la planificación gasista citada anteriormente, y se introducen pequeñas variaciones al trazado aceptadas como consecuencia de la información pública del proyecto original y su Addenda 1.

Como consecuencia de dichos trámites de información pública se han recibido diversos escritos de entidades y particulares formulando alegaciones, las cuales hacen referencia a que se subsanen ciertos errores en la referida relación de bienes y derechos afectados por las nuevas instalaciones; afecciones a la actividad desarrollada en las fincas y al aprovechamiento urbanístico de las mismas; incompatibilidad de las obras con los planes de ordenación urbanística; impacto medioambiental de las instalaciones; afecciones a arroyos, manantiales y a vallados e instalaciones de riego; peligrosidad de las instalaciones; espesor de las tuberías; falta de notificación individualizada; solicitudes de desarrollo de la red de distribución; coordinación con planes gestionados por otros organismos; propuestas de desplazamiento de ubicación de las instalaciones; y, finalmente, que se realicen las valoraciones adecuadas de los daños que puedan ocasionarse durante las obras de construcción de las instalaciones que deberán dar lugar a las correspondientes indemnizaciones y compensaciones económicas.

Trasladadas las alegaciones recibidas a la empresa «Enagás, Sociedad Anónima», para el estudio y consideración, en su caso, de las manifestaciones formuladas, de acuerdo con lo previsto en los artículos 79 y 97 del citado Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre; la citada empresa ha emitido escritos de contestación con respecto a las cuestiones suscitadas.

En relación con las alegaciones que plantean la existencia de algún error o disconformidad con lo recogido en la relación concreta e individualizada de bienes y derechos afectados por la conducción de gas natural, la empresa peticionaria tomó nota para proceder a las correcciones pertinentes, previas las oportunas comprobaciones. En lo que se refiere a las alegaciones que solicitan la expropiación en pleno dominio de las fincas afectadas, se señala que esta sólo podrá autorizarse cuando la servi-

**APÉNDICE 3. ADJUDICACIÓN DEL P.C. MALPARTIDA DE PLASENCIA-RAMAL DE CONEXIÓN
MADRID-PLASENCIA**

INTECSA-INARSA, S.A.
D. Diego Pairet Iglesias

Fax: 915 67.38.05
Pilar.fernandez@intecsa-inarsa.es

ASUNTO: Adjudicación del contrato de SERVICIOS DE CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA. TALAYUELA - CÁCERES. TRAMO: MALPARTIDA DE PLASENCIA - RAMAL DE CONEXIÓN MADRID - PLASENCIA. 3.17/20830.0309 (P01717)

El Órgano de Contratación de ADIF-Alta Velocidad, ha resuelto con fecha 10 de abril de 2018, adjudicar el Contrato epigrafiado a esa empresa por un importe de:

- base imponible	486.618,69 €
- total IVA (21%)	102.189,92 €
- total con IVA	588.808,61 €

y un plazo de ejecución de 12 meses, por considerar su oferta la económicamente más ventajosa, por tratarse de un procedimiento abierto con varios criterios de adjudicación y haber obtenido una puntuación técnica de 47,50 puntos y una puntuación económica de 46,89 puntos, resultando la mejor puntuación global del procedimiento.

Una vez examinada la citada documentación se procederá a la firma del correspondiente documento contractual para lo cual deberán aportar la siguiente documentación en la dirección que más adelante se indica:

- Certificados originales de hallarse al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social.
- Justificante del Depósito de la Garantía Definitiva establecida en el PCP, y depositado en la Caja General de Depósitos por importe de 48.661,90 €. Dicho Depósito deberá realizarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la recepción de esta comunicación.
- Justificante de abono a ADIF-Alta Velocidad de la cantidad de **801,82€**, en concepto de pago del anuncio de licitación, en la cuenta del **BBVA ES29 0182 2370 4502 0156 7564**. (es imprescindible indicar en el justificante de abono el número del expediente objeto de esta adjudicación).
- Documentación justificativa relativa a los medios personales y materiales exigidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas.

DIRECCIÓN GENERAL FINANCIERA Y CORPORATIVA
Dirección de Compras y Contratación.

C/ Hiedra, s/n
28036 Madrid

Tel. (+34) 917 744 838/04
Fax. (+34) 917 67.44.90
www.adif.es

La resolución objeto de la presente notificación pone fin a la vía administrativa y contra la misma podrá interponer, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la recepción de este escrito, recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid. Sin perjuicio de ello podrán, potestativamente, interponer en el plazo de un mes recurso de reposición ante el mismo órgano que ha dictado la Resolución que se notifica, conforme a lo que establecen los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento administrativo común, o ejercitar cualquier otro recurso que estime procedente.

Asimismo y de conformidad con lo dispuesto en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, artículos 101 y siguientes y con arreglo al procedimiento previsto en los mismos, podrá interponer reclamación ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales en el plazo de 15 días hábiles a contar desde el siguiente al de la recepción de la presente notificación.

Madrid, 13 de abril de 2018

El Subdirección de Contratación	
	
Fdo:	Mariano Garrote Heras (En virtud de la Encomienda de Gestión de ADIF-AV a ADIF de fecha 31 de diciembre de 2013)

Es imprescindible para la tramitación de este expediente que nos remitan la confirmación de recepción de la presente comunicación.

DIRECCIÓN GENERAL FINANCIERA Y CORPORATIVA
Dirección de Compras y Contratación.

C/ Hiedra, s/n
28036 Madrid

Tel. (+34) 917 744 838/04
Fax. (+34) 917 67.44.90
www.adif.es

**APÉNDICE 4. APROBACIÓN DE GASTO DEL CONTRATO MENOR PARA EL ESTUDIO
INFORMATIVO DEL RAMAL DE CONEXIÓN MADRID-PLASENCIA.**

Nº expediente: 2020F1090001

PROPUESTA DE APROBACIÓN DEL GASTO DEL CONTRATO MENOR DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO: "LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA. TALAYUELA-CÁCERES. TRAMO: RAMAL DE CONEXIÓN MADRID PLASENCIA".

Examinados los antecedentes del expediente de contratación del contrato menor de referencia.

Con fecha de 8 de junio de 2020, se acordó iniciar la tramitación del expediente de conformidad con lo establecido en los artículos 118 y 131 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y 72 del Reglamento General de la Ley de Contratos (R.D. 1098/2001).

El presupuesto del contrato asciende a la cantidad de 18.089,50 €, al que corresponde un importe de 21% de IVA de 3.139,50 € y se abonará en un único pago.

El plazo de ejecución es de TRES (3) MESES.

El adjudicatario propuesto es INTECSA-INARSA, S.A.

En el presente contrato menor se ha seguido la tramitación prevista en la Instrucción 1/2019, de 28 de febrero de 2019, de la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación, sobre los Contratos menores regulados en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

No procede la intervención previa del gasto de conformidad con lo establecido en el artículo 151a) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, correspondiendo la aprobación del gasto al Secretario General de las Infraestructuras, por delegación de la Secretaría de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y el ordenamiento del pago al Subdirector General de Planificación Ferroviaria, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución de 23 de julio de 2012 sobre delegación de competencias (BOE de 25-07-2012).

ESTE SERVICIO es de parecer, que procede:

Autorizar el gasto de 18.089,50 €, de los que 14.950,00 € corresponden al presupuesto del contrato y 3.139,50 € al 21% de IVA, que habrá de abonarse con cargo a la Sección 17, Servicio 20, Programa 453A, Aplicación 601 del Presupuesto de Gastos del Estado, importe del **CONTRATO MENOR DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO: "LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA. TALAYUELA-CÁCERES. TRAMO: RAMAL DE CONEXIÓN MADRID PLASENCIA"**, distribuido de acuerdo con las siguientes anualidades:

AÑO	Importe sin IVA (€)	IVA (€)	Importe con IVA (€)
2020	14.950,00 €	3.139,50 €	18.089,50 €

EL COORDINADOR

Gonzalo Díaz García
(firmado electrónicamente)

LA JEFA DE SERVICIO

Soledad Valverde Pérez
(firmado electrónicamente)

Aprobado
EL SECRETARIO DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA
EL SECRETARIO GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
(Resolución 23-07-2012; BOE 25-07-2012)

Julián López Milla
(firmado electrónicamente)

**APÉNDICE 5. RESOLUCIÓN SOBRE LA NO NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
ORDINARIA.**

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

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

Antecedentes de hecho

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

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

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

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

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

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

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

Con fecha 18 de junio de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí

cve: BOE-A-2020-5180
Verificable en <https://www.boe.es>

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo. MITECO.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Cáceres.	Sí
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí ⁽¹⁾
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí
Secretaría General de Desarrollo Rural y Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General de Planificación, Formación y Calidad Sanitaria y Sociosanitaria. Consejería de Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura e Igualdad. Junta de Extremadura.	Sí
Diputación Provincial de Cáceres.	No
Ayuntamiento de Plasencia (Cáceres).	No
Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia (Cáceres).	No
WWF/ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Extremadura.	No
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX).	No
Asociación Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	No
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos (SECEM).	No

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

⁽¹⁾ Responde la Dirección General de Sostenibilidad de la Consejería para la Transición Ecológica y la Sostenibilidad de la Junta de Extremadura

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

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

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

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

cve: BOE-A-2020-5180
Verificable en <https://www.boe.es>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, informa favorablemente el proyecto y considera que no causará impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor y las propuestas por dicho organismo. Asimismo, señala que el proyecto no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000, de acuerdo al informe de afección a Red Natura 2000 que es anexo. De acuerdo con lo anterior, propone el cumplimiento de una serie de medidas para minimizar el impacto ambiental producido por el proyecto, las cuales han sido asumidas por el promotor y se recogen en el apartado c) Características del potencial impacto de la presente Resolución.

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

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

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

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

Con fechas 7 de octubre y 7 de noviembre de 2019 se reciben en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental respuestas del promotor, donde aporta la información complementaria solicitada y da respuesta a las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras adicionales propuestas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

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

a) Características del proyecto

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

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

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

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

Para la electrificación del ramal de conexión Madrid-Plasencia (2.183 m) y el tramo de la línea existente Monfragüe-Plasencia (1.526 m) a 25 kV en corriente alterna, se proyecta la instalación de un sistema de línea aérea de contacto con las siguientes características principales:

- Catenaria tipo C-350 simple poligonal atirantada en todos los perfiles, vertical, con péndola en Y, sin flecha en el hilo de contacto y formada por un sustentador, un hilo de contacto y péndolas equipotenciales, compensada mecánicamente y apta para circular a 350 km/h. El proyecto prevé la instalación de 62 postes, uno cada 60 m en trayecto.

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

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

- Postes, ménsulas y pórticos, de acero galvanizado, de altura entre 8 y 12,5 m, cimentados en hormigón armado de tipo cilíndrico, dinteles y resto de elementos y componentes del sistema, a ejecutar dentro de la plataforma ferroviaria actual.

El proyecto no contempla la ejecución de nuevas subestaciones ni acometidas eléctricas.

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

Agua: 561 m³.

Hormigón: 1.870 m³.

Madera: 4.543 m³.

Acero: 204.093 t.

Durante la ejecución de los trabajos el promotor estima la generación de aproximadamente 51.581 m³ de residuos de construcción y demolición (principalmente tierras y piedras de excavación), de carácter inerte. Estos residuos, tras los procesos de recogida selectiva y clasificación en obra, son susceptibles de ser reutilizados o destinados a zonas de préstamos y vertederos utilizados por la plataforma de la LAV, o bien destinados a las operaciones de valorización, de acuerdo con lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Los residuos peligrosos generados serán gestionados por gestores autorizados, de acuerdo a la normativa aplicable.

b) Ubicación del proyecto

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

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

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

El inicio del ramal de conexión Madrid-Plasencia se localiza sobre la ZEC ES4320060 «Arroyos Barbaón y Calzones», espacio incluido en la Red Natura 2000. Dicho tramo se ubica dentro de una Zona de Interés (ZI) de acuerdo con la zonificación establecida en su Plan de Gestión (Anexo V del Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Ecológica Europea 2000 en Extremadura). Al sur de la zona de actuación, a aproximadamente 4 km del ramal proyectado, se localizan la ZEC ES4320077 «Monfragüe» y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000014 «Monfragüe y las Dehesas del Entorno».

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Características del potencial impacto

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

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

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

Calidad atmosférica y ruido

Durante la fase de obras, la afección sobre la calidad atmosférica se produce principalmente por la emisión de las partículas contaminantes que generan los motores de combustión de la maquinaria y vehículos de obra y por el incremento de partículas en suspensión debido al movimiento de tierras, excavaciones, voladuras, etc. El promotor considera que dichas emisiones atmosféricas temporales no son significativas ni tienen incidencia en los efectos del cambio climático. Durante la fase de explotación, las emisiones contaminantes procederán del tráfico ferroviario, sin que el promotor prevea incrementos significativos de las emisiones a la atmósfera en relación con las circulaciones existentes en la línea convencional y futuras en la LAV Madrid-Extremadura.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone, entre otras medidas el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra, de tal forma que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas y ruido, etc.

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

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

Geomorfología y edafología

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

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

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

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

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

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

Respecto a la edafología, el proyecto supone la ocupación permanente de una superficie aproximada de 50.211 m². Por otro lado, la circulación de maquinaria y vehículos de obra por los caminos existentes y viales puede suponer la compactación del suelo, mientras que existe el riesgo potencial de contaminación del mismo por derrames o vertidos accidentales de aceites y combustibles procedentes de los mismos.

Hidrología superficial y subterránea

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

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

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

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

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

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

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

Espacios protegidos. Flora y fauna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para aumentar la visibilidad de la catenaria y reducir el riesgo de colisión de la avifauna se dispondrán, en la medida de lo posible, todos los cables a la misma altura. El promotor, propone la señalización adicional de los cables, cada 20 o 25 m, en los tramos de línea férrea a electrificar que discurren en áreas de interés para la fauna, mediante espirales salvapájaros de PVC de color naranja hechas a medida para el diámetro del cable. Se analizará asimismo la necesidad de instalar dispositivos antiposada en los pórticos (tejadillos) o dispositivos tipo «paraguas» con las puntas protegidas en los postes.

Por otra parte, existe riesgo de mortalidad de aves por atrapamiento en los postes de catenaria que tienen una estructura completamente cerrada, salvo por su parte superior, pudiendo afectar a especies como el cernícalo y, en mayor medida, a especies comunes. Según el promotor, el sistema de catenaria propuesto presenta los postes en estructura de celosía, por lo que a priori es poco probable el riesgo de atrapamiento. No obstante, en el proyecto constructivo se velará por no instalar postes cerrados para evitar el riesgo de atrapamiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paisaje

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

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

Patrimonio cultural y vías pecuarias

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

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

En caso de localización de restos arqueológicos, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección, se balizará la zona para preservarla de tránsitos, se realizará una primera aproximación cronocultural de los restos y se definirá la extensión máxima del yacimiento en superficie. Estos datos serán remitidos al órgano

competente de la Junta de Extremadura, quien determinará la necesidad de excavación completa de los hallazgos localizados. En el caso que se considere oportuno, dicha excavación podrá extenderse hasta alcanzar la superficie necesaria para dar sentido a la definición contextual de los restos y a la evolución histórica del yacimiento. Asimismo, se acometerán cuantos procesos analíticos (dataciones, botánicos, faunísticos, etc.) se consideren necesarios, para clarificar aspectos relativos al marco cronológico y paleopaisajístico del yacimiento afectado.

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

Medio socioeconómico

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

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

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

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

Programa de vigilancia ambiental

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

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

Durante el programa de vigilancia ambiental se llevarán a cabo principalmente actuaciones de delimitación y jalonamiento de la zona de ocupación de las obras, de las instalaciones auxiliares y de los caminos de acceso; control de los movimientos de tierras, de la gestión de residuos y de las medidas de protección de la calidad del aire y ruido, de los suelos, de la vegetación, de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico e hidrogeológico, de la fauna, de los espacios naturales protegidos, del patrimonio histórico-cultural y vías pecuarias, de los servicios existentes y la permeabilidad territorial, y de la integración y restauración paisajística.

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

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

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

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

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

El proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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

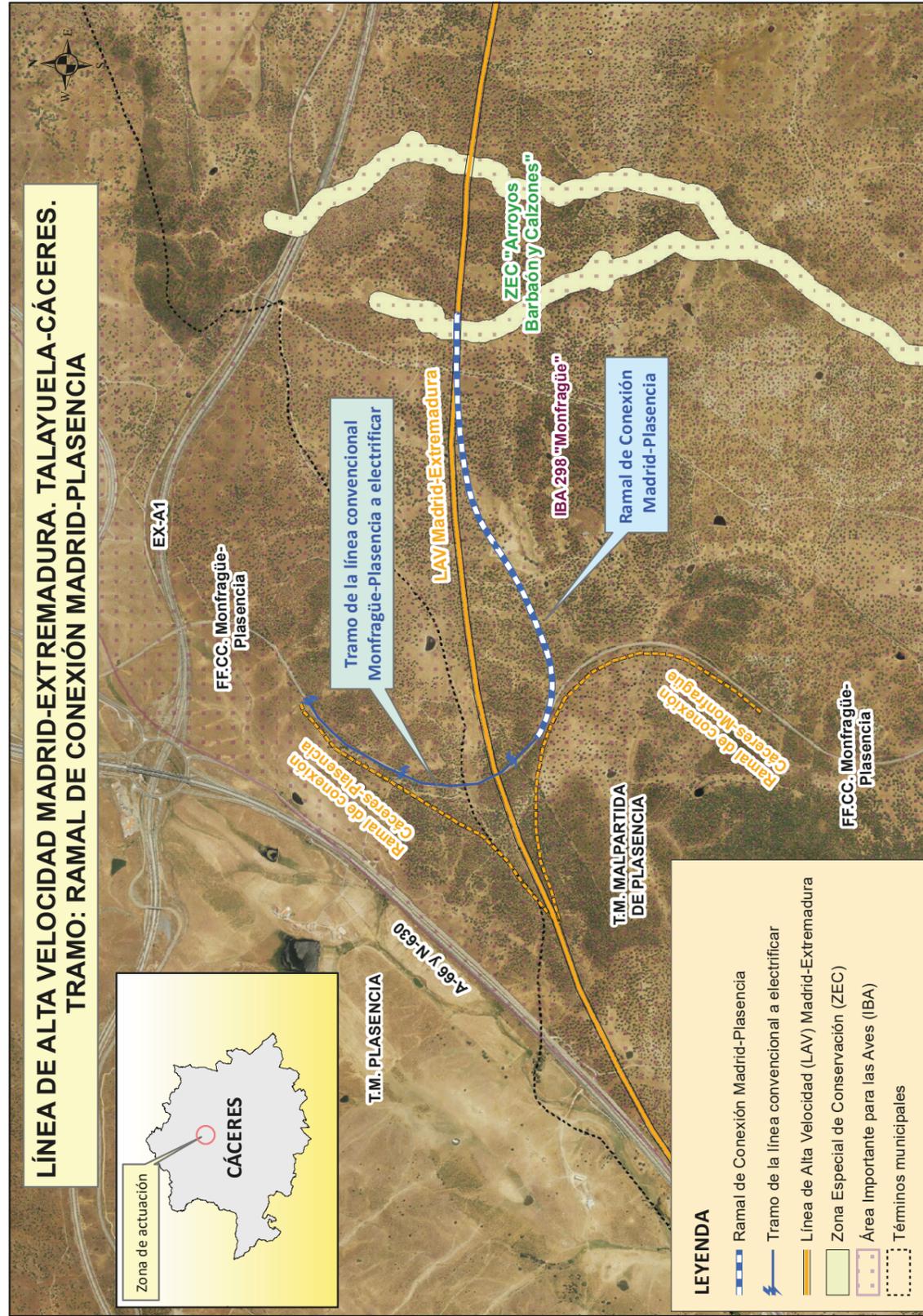
En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Ramal de conexión Madrid-Plasencia», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

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

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

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



cve: BOE-A-2020-5180
Verificable en <https://www.boe.es>