



## **CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RURAL, POLÍTICAS AGRARIAS Y TERRITORIO**

*RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2019, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental para "Proyecto constructivo de terminal ferroviaria en los terrenos de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo en Badajoz", cuya promotora es la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio, en el término municipal de Badajoz. Expte.: IA18/2104. (2019060640)*

La Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, en su artículo 73 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, regulado en la subsección 1.ª de sección 2.ª del capítulo VII, del título I, de la ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El "Proyecto constructivo de terminal ferroviaria en los terrenos de la plataforma logística del suroeste europeo en Badajoz" se encuentra encuadrado en el apartado c) del grupo 7, del anexo V de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

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

### 1. Objeto, descripción y localización del proyecto.

La Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura pretende impulsar y desarrollar el transporte de mercancías por ferrocarril de la región, con el objetivo de que las empresas extremeñas puedan verse beneficiadas con una disminución de los costes de importación – exportación de mercancías.

La infraestructura se construirá anexa a los terrenos de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo.

El objeto de este Proyecto de Construcción es la definición de la Terminal de Mercancías de Badajoz, así como su conexión a la Línea 508 Badajoz – Km 517,6 (Frontera), a la altura de los pppk 513+433 y 515+878. Las principales actuaciones incluidas en el proyecto son las siguientes:

- Conexión de la terminal ferroviaria a la línea general.
- Haces de vías tanto de recepción y expedición de trenes, como de carga y descarga.
- Vías auxiliares de maniobra necesarias.
- Instalaciones de señalización para la conexión de la nueva terminal de mercancías.
- Zona de transferencia de cargas que servirá como zona de almacenamiento y de manipulación de mercancías.
- Viales de acceso a la terminal de mercancías, que permitan establecer la conexión de los recintos ferroviarios con la red viaria exterior, así como una zona para el estacionamiento de vehículos pesados.
- Drenaje de todos los elementos de la terminal de mercancías (vías, viales y plataformas de carga).
- Caseta de control de acceso a la terminal, y edificio de oficina.
- Instalaciones de electricidad, alumbrado, protección contra incendios y telecomunicaciones de la terminal.
- Disposición de una báscula para pesaje de camiones.
- Reposición de servicios y servidumbres afectados.
- Cerramiento de la terminal de mercancías.

La terminal ferroviaria de mercancías se unirá a la actual vía general mediante tres escapes ubicados, aproximadamente, en los pk 513+503 (una vez rebasado el PS de la avenida Joaquín Valverde), 514+297 (unos metros antes del PS de la autovía A-5) y 515+878. Estos dos últimos escapes permitirán que un tren procedente de Portugal pueda acceder desde la vía general a la vía de maniobras y a la terminal ferroviaria, respectivamente. Además, desde la propia terminal, saldrá una vía adicional de maniobras que discurrirá en paralelo con la vía general hasta conectar con la vía 2 de la Estación de Badajoz. Para realizar esta conexión será necesaria la demolición de un pequeño muelle.

Entre las vías de carga y descarga, se dispondrá una zona pavimentada de 36 m de anchura, que servirá como zona de almacenamiento y de manipulación de las mercancías. Dentro de esta zona, se reservará una franja destinada al apilamiento de contenedores, la cual irá apoyada sobre una losa de hormigón debidamente dimensionada para soportar estas cargas.

También, se definirá una zona de viales, que permitan establecer la conexión de los recintos ferroviarios con la red viaria exterior, así como una zona para el estacionamiento de



vehículos pesados. Estas zonas contarán con las características propias de un recinto industrial, primando los criterios de maniobrabilidad y resistencia al tráfico pesado. En la zona de acceso de vehículos pesados se dispondrá una báscula para camiones con capacidad de carga de hasta 60 T.

Así mismo se incluyen los trabajos necesarios para el control de las operaciones ferroviarias de la plataforma ferroviaria definida con la línea Ciudad Real – Badajoz – Frontera Portuguesa, que consistirá en la ampliación del ENCE (Enclavamiento electrónico) de Badajoz existente y en la instalación de un nuevo Controlador de Objetos en la nueva terminal ferroviaria de Badajoz, dependiente del ENCE de Badajoz, para la operación ferroviaria de la nueva terminal, en ancho ibérico. Asimismo, se procederá a la modificación del bloqueo con el enclavamiento colateral para la intercomunicación entre ellos.

Además, se definen dos elementos arquitectónicos que consistirán en una pequeña edificación destinada a cumplir con las funciones del control de accesos, y un edificio adicional que cumpla con las funciones de servir como oficina para un total de 5 empleados; así como la red de drenaje que se estima necesaria para la evacuación de aguas tanto del haz ferroviario como de la zona de carga y descarga, y de los viales de acceso y también se han definido otras instalaciones complementarias y la reposición de servidumbres y servicios afectados. Por último, se ha definido el cerramiento de la plataforma logística, independizándola del dominio ferroviario de ADIF, pero que permitiría la ampliación de la plataforma logística en el futuro, en el caso de que resulte necesario.

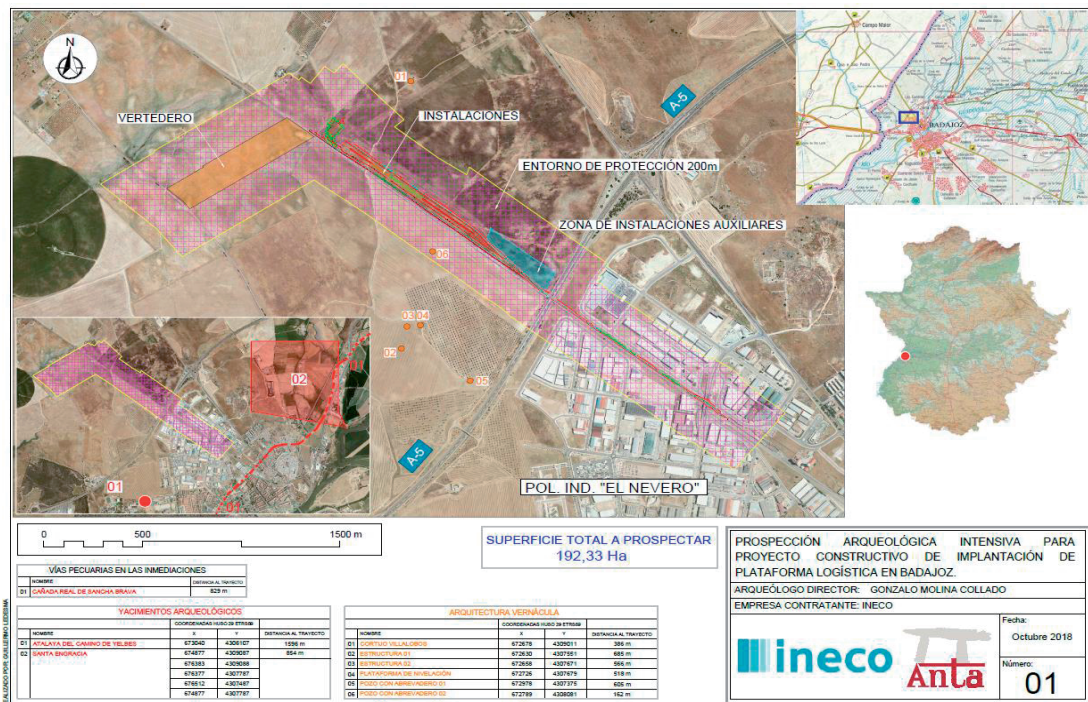
Para las instalaciones auxiliares (Z.I.A.) para el desarrollo de las obras se ha propuesto una zona ubicada dentro de los terrenos de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo. Dicha zona será desmantelada y restaurada a la finalización de las obras.

El movimiento de tierras para la ejecución de las obras se resume en que el total excavado asciende a 210.715,60 m<sup>3</sup> (que desde el punto de vista geotécnico es en su totalidad material inadecuado, material que no es apto para la obra), resultando, una vez aplicado el coeficiente de paso, un volumen sobrante de 263.394,50 m<sup>3</sup> que será trasladado a un destino final fuera de la obra; las necesidades de material para las distintas unidades de obra asciende 191.620,842 m<sup>3</sup>, que será procedente de cantera, pues no se proyecta la apertura de nuevos préstamos, recurriéndose a canteras existentes con autorización en vigor.

Para el destino final de los materiales excedentarios de la obra en el estudio de impacto ambiental se han valorado distintos emplazamientos (10). Escogiéndose definitivamente la alternativa correspondiente al denominado V-10, que se localiza sobre una única parcela, de referencia catastral 06900A148000930000JU, en el entorno de las coordenadas X = 671 928 e Y = 4 308 638 (Datum ETRS89 Huso UTM 29). Las



tierras sobrantes de la excavación de la obra se trasladarían a esta única parcela, con una superficie de 117.356 m<sup>2</sup> y pendiente media del 3,10 % y uso mayoritario tierras arables, esta instalación no se ubica sobre espacios de interés natural ni figuras protegidas, no posee ninguno de los cauces considerados en el estudio de capacidad y carece de superficie arbolada. No forma parte de núcleos de población y otros asentamientos humanos, ni de vías de transporte.



## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha de 26 de noviembre de 2018, se recibe en el Servicio de Protección Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente, remitido por el Servicio de Transportes de la Dirección General de Transporte, de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, la solicitud de evaluación de impacto ambiental simplificada acompañada del documento ambiental del proyecto.

Con fecha de 5 de diciembre de 2018, la Dirección de Programas de Impacto Ambiental realiza consultas a las Administraciones Públicas afectadas y las personas interesadas que se relacionan en la tabla adjunta. Se han señalado aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental.



RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTAS RECIBIDAS
Confederación Hidrográfica del Guadiana	Sí
Ayuntamiento de Badajoz	
Dir. Gral. de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural	Sí
Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas	Sí
Ecologistas en Acción	
Asociación para la defensa de la Naturaleza y de los recursos de Extremadura (ADENEX)	
Sdad. Española de Ornitología, SEO BIRD/LIFE	

Seguidamente se resumen las respuestas recibidas durante la fase de consultas:

— Confederación Hidrográfica del Guadiana emite informe, con fecha de 25 de enero de 2019, en el que realizan las siguientes indicaciones, en el ámbito de sus competencias:

- Cauces, zona de servidumbre, zona de policía y riesgo de inundación: La terminal ferroviaria no afectará a cauces que constituyan el dominio público hidráulico del Estado, definido en el artículo 2 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas (TRLA), ni a las zonas de servidumbre y policía.

De acuerdo con los artículos 6 y 7 del Reglamento del DPH, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, los terrenos (márgenes) que lindan con los cauces, están sujetos en toda su extensión longitudinal a:

- ◇ Una zona de servidumbre de 5 metros de anchura para uso público, con los fines siguientes: protección del ecosistema fluvial y del DPH; paso público

peatonal, vigilancia, conservación y salvamento; y varado y amarre de embarcaciones en caso de necesidad.

- ◇ Una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condiciona el uso del suelo y las actividades que se desarrollen. De acuerdo con el artículo 9 del mismo Reglamento, cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces (que incluye también la zona de servidumbre para uso público) precisará autorización administrativa previa del Organismo de cuenca. Dicha autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las Administraciones Públicas.

Algunos de los vertederos propuestos ocuparían una pequeña parte de la zona de policía del arroyo de la Gudiña y de un arroyo tributario del Río Gevora, por lo que en el caso de mantener esa ubicación habría que solicitar autorización para dicha ubicación. En las zonas de vertedero se deberán adoptar las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 16 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, según el cual los predios inferiores están sujetos a recibir las aguas que naturalmente y sin obra del hombre desciendan de los predios superiores, así como la tierra o piedras que arrastren en su curso. Ni el dueño del predio inferior puede hacer obras que impidan esta servidumbre, ni el del superior que la agraven. Deberán proyectarse las medidas necesarias para evitar el impacto sobre la hidrología que puede provocar la remoción de tierras durante los trabajos junto con su posterior arrastre pluvial, al generar un incremento del aporte de sólidos a los cauces. Se podrán rellenar las áreas topográficamente deprimidas respecto al terreno original hasta alcanzar esa cota. Compactando el relleno adecuadamente.

- Consumo de agua: La documentación aportada no indica si la terminal ferroviaria requiere agua para su funcionamiento. Las captaciones directas de agua – tanto superficial como subterránea – del dominio público hidráulico son competencia de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, el artículo 93.1 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico establece que todo uso privativo de las aguas no incluido en el artículo 54 del TRLA requiere concesión administrativa.
- Vertidos al DPH: Según la documentación aportada, “en las zonas de instalaciones auxiliares se instalará, con anterioridad al vertido a su destino final de las aguas generadas en estas instalaciones, una balsa de decantación de sólidos en suspensión. El dimensionamiento de este tipo de balsas se hará en función del caudal de escorrentía que llegará a la balsa a partir de la superficie a drenar y la precipitación máxima esperada para un tiempo de retorno determinado. (...)Las balsas de decantación contarán con un sistema de depuración compuesto de decantación, filtración y precolación de tal manera que posibiliten efectivamente las operaciones de decantación y desbaste de sólidos en suspensión, así como la adecuación del pH, mediante la adición de reactivos”.



Se consideran vertidos los que se realicen directa o indirectamente tanto en las aguas continentales como en el resto del dominio público hidráulico, cualquiera que sea el procedimiento o técnica utilizada. Conforme a lo establecido en el artículo 245 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que cuente con la previa autorización.

En el caso de realizar algún vertido, directo o indirecto, al dominio público hidráulico, el promotor deberá solicitar la pertinente autorización de vertido, como se expone a continuación:

- ◇ Autorización de vertido: La autorización de vertido tendrá como objeto la consecución del buen estado ecológico de las aguas superficiales y buen estado de las aguas subterráneas, de acuerdo con las normas de calidad, objetivos ambientales y las características de emisión e inmisión establecidas en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y en el resto de normativa en materia de aguas. Especificará las instalaciones de depuración necesarias y los elementos de control de su funcionamiento, así como los límites cualitativos y cuantitativos que se impongan a la composición del efluente.
- ◇ Competencia para emitir la autorización de vertido: Cuando el vertido se realice en el ámbito de la gestión de la Confederación Hidrográfica, corresponde a este Organismo de cuenca emitir la citada autorización. Se deberá presentar solicitud y declaración de vertido, según modelo aprobado que se encuentra a disposición de los interesados en cualquiera de las sedes de esta Confederación del Guadiana y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica ([www.miteco.gob.es](http://www.miteco.gob.es)) o en esta Confederación ([www.chguadiana.es](http://www.chguadiana.es)), incluyendo la documentación que en ella se indica.
- Sistemas de control de los vertidos del agua residual: Según lo dispuesto en la Orden Ministerial ARM/1312/2009, de 20 de mayo, por la que se regulan los sistemas para realizar el control efectivo de los volúmenes de agua utilizados por los aprovechamientos de agua del dominio público hidráulico, de los retornos del agua al propio dominio público hidráulico y de los vertidos al mismo, en aplicación a todas las captaciones y vertidos, cualquiera que sea el título jurídico habilitante del mismo, sus características, su tamaño y finalidad, se informa que los titulares de vertidos autorizados al dominio público hidráulico quedan obligados a instalar y mantener a su costa un dispositivo en lámina libre para realizar un control de los volúmenes evacuados.

En cualquier caso, se estará a lo dispuesto en la correspondiente autorización de vertido, en el caso de que esta se resuelva favorablemente, y a los parámetros contaminantes y limitaciones que en ella se establezcan.



- La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural informa que recibido el informe de la prospección arqueológica, el cual ha sido negativo en cuanto a la presencia de materiales arqueológicos dispersos en superficie, se establecen las siguientes medidas:

Durante la fase de desbroce superficial del área será obligatorio un 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. El control arqueológico será permanente y a pie de obra y será extensivo a todas las obras de construcción, desbroces iniciales, instalaciones auxiliares, caminos de tránsito, etc. Si como consecuencia de estos trabajos se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por las actuaciones derivadas del proyecto, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección, se balizará la zona para protegerla del tránsito, se realizará una primera aproximación cronocultural de los restos, y se definirá la extensión máxima del yacimiento en superficie.

Estos datos serán remitidos, mediante informe técnico a la Dirección General de Patrimonio Cultural que cursará visita de evaluación con carácter previo a la emisión de informe necesidad de excavación completa de los hallazgos localizados. En el caso de que se considere oportuno, dicha excavación no se limitará tan solo a la zona de excavación directa, sino que podrá extenderse a la superficie necesaria para dar sentido a la definición contextual de los restos y la evolución histórica del yacimiento. Así mismo se acometerán cuantos procesos analíticos (dataciones, botánicos, faunísticos, etc.) se consideren necesarios para clarificar aspectos relativos al marco cronológico y paleopaisajísticos del yacimiento afectado. Finalizada la intervención arqueológica y emitido el informe técnico exigido por la legislación vigente (art. 9 del Decreto 93/1997, regulador de la actividad arqueológica en Extremadura), se emitirá, en función de la naturaleza de los restos documentados, autorización por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural para el levantamiento de las estructuras localizadas con carácter previo a la continuación de las actuaciones en ese punto, previa solicitud por parte de la empresa ejecutora de la obras.

Todas las actividades aquí contempladas se ajustarán a lo establecido en el título III de la Ley 2/1999, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura en el Decreto 93/1997, regulador de la actividad arqueológica en Extremadura, así como en la Ley 3/2011, de 17 de febrero, de modificación de la Ley 2/1999.

- Se ha recabado el informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, de fecha 25 de febrero de 2019, en el que se señala que la actividad no se encuentra incluida en espacios de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura y no afecta a hábitats de interés comunitario o especies protegidas.



### 3. Análisis según los criterios del anexo X.

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 subsección 1.ª de la sección 2.ª del capítulo VII, del título I, según los criterios del anexo X, de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

#### a. Características del proyecto.

El documento ambiental recoge la superficie total afectada por el proyecto, que para la ocupación definitiva es de 101.292,31 m<sup>2</sup> y para la ocupación temporal (aquella que se restaurará convenientemente tras la finalización de las obras) es de 34.155,37 m<sup>2</sup>, la cual conlleva la afección a una elevada superficie de suelo.

El consumo de recursos (suministros energéticos eléctricos y combustibles, hormigón, madera, mezclas bituminosas, acero, áridos, agua, etc) se produce mayoritariamente durante la fase de construcción (asociado a la ejecución de las obras de construcción), y en menor medida también durante la fase de funcionamiento (aunque en este periodo los recursos que se requieren se restrinjan a suministros energéticos eléctricos y combustibles, agua, etc). Dentro de este capítulo requiere una especial atención el movimiento de tierras, las necesidades de material para las distintas unidades de obra asciende 191.620,842 m<sup>3</sup>, que será procedente de cantera, pues no se proyecta la apertura de nuevos préstamos, recurriéndose a emplazamientos existentes con autorización en vigor. Así mismo el destino final fuera de la obra del material excavado en esta y que no es apto para su empleo en la misma supone una ocupación de suelo con una superficie de 117.356 m<sup>2</sup> (que deberá ser acondicionado convenientemente).

En relación con el consumo de agua se deberá garantizar la disponibilidad de recursos hídricos suficientes para satisfacer la previsión de nuevas demandas de agua generadas por el proyecto, debiendo extremar las medidas preventivas y correctoras a fin de evitar que se puedan ver afectados otros aprovechamientos de aguas con autorización en vigor.

#### b. Ubicación del proyecto.

Las actuaciones a ejecutar se proyectan junto a los terrenos de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo en Badajoz, de los que se ha concluido la 1.ª fase de urbanización. Se trata de un área antropizada, históricamente dedicada a cultivos de secano, e inmediata al núcleo urbano de Badajoz del que la separa la autovía A-5.

El entorno afectado por el proyecto no se encuentra incluido en ningún espacio de la Red Natura 2000 ni se identifican hábitats de interés comunitario o especies protegidas.

No se han localizado materiales arqueológicos en superficie durante las prospecciones realizadas, por lo que cabe la realización de un seguimiento arqueológico durante la fase de obras.

No se interceptan terrenos adscritos al dominio público pecuario ni forestal.

Este proyecto no intercepta ningún cauce ni otros elementos hidrológicos superficiales, así mismo, los cauces más cercanos se encuentran a una distancia considerable del ámbito del proyecto, por tanto, no se prevé afección alguna sobre la hidrología superficial durante la fase de construcción. No obstante se producirán afecciones en las zonas de recarga de los acuíferos, debidas a la impermeabilización de superficies, los vertidos accidentales, etc.

Atendiendo a la ubicación del proyecto, próximo a zonas urbanas de uso industrial del norte de la ciudad de Badajoz, uno de los principales factores a evaluar es el de las molestias por ruidos y vibraciones generadas por el proyecto en su fase de funcionamiento, ya que los niveles actuales de inmisión, debidos al tráfico viario y al tráfico ferroviario existente, se verán incrementados a partir de la puesta en servicio de la nueva estación intermodal. Con objeto de analizar los niveles sonoros en el entorno de la estación, el promotor incluye en el documento ambiental un estudio de ruidos y vibraciones efectuado sobre un área equivalente a la zona de influencia del proyecto. El objeto del citado estudio es evaluar los niveles de inmisión actuales y previstos tras la puesta en servicio de la nueva estación, así concluye que atendiendo al uso de las edificaciones que se encuentran en el ámbito de estudio, las cuales se encuentran dentro de una zona de uso industrial (según la zonificación acústica existente para la ciudad de Badajoz), y con las circulaciones previstas para el año horizonte de 2022, los resultados del estudio acústico muestran la no superación de ninguno de los índices de ruido en la fachada de dichas edificaciones. No obstante, se deberán acometer nuevos estudios durante la fase de funcionamiento de las instalaciones que avalen los ya realizados, para garantizar que se cumplan los objetivos de calidad acústica exigidos por la legislación vigente.

#### c. Características del potencial impacto.

En cuanto a la extensión, magnitud, complejidad, probabilidad, duración y reversibilidad de los impactos ambientales identificados en los puntos anteriores, no se aprecia que éstos puedan ocasionar efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se ejecuten las medidas planteadas por el promotor en el documento ambiental y en el condicionado ambiental que sigue.

Respecto a los efectos acumulativos y sinérgicos, teniendo en cuenta todas las actuaciones contempladas en el proyecto junto con las actuaciones relativas al proyecto de urbanización de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo en Badajoz (tanto para la fase de obras como para la de funcionamiento) podrían generarse efectos sinérgicos



que deberán ser minimizados con la aplicación de medidas de compensatorias (principalmente de reforestación). Así, cabría destacar el incremento global en el consumo de recursos (entre ellos los energéticos) y generación de residuos por la acumulación de ambas actuaciones.

En cuanto al efecto acumulativo sobre la hidrología superficial y subterránea, la evaluación realizada sobre estas actuaciones considera este efecto como de menor importancia. Aunque sí podrían darse efectos negativos derivados de la contaminación del agua y del suelo como consecuencia de vertidos accidentales y de un tratamiento inadecuado de los residuos generados, abarcando tanto la fase de obras como la posterior de funcionamiento. Así, debe contemplarse la prevención y mitigación de estos efectos mediante medidas protectoras como la impermeabilización de las zonas auxiliares (parques de maquinaria, zona de lavado y mantenimiento de maquinaria), la ubicación de dichas zonas en puntos alejados de la red fluvial, así como instalación de contenedores estancos para la decantación de aguas procedentes de zonas de lavado de hormigoneras, la instalación de separadores de grasas, instalación de barreras para evitar el arrastre de sólidos en suspensión a los cauces, etc. Considerando estas medidas, y su seguimiento posterior mediante las medidas de control propuestas en el programa de vigilancia ambiental, no se esperarían impactos significativos sobre el agua y el suelo derivados de la ejecución del proyecto.

En fase de explotación los posibles efectos ambientales negativos sobre la fauna silvestre por el efecto barrera de la infraestructura ferroviaria, el incremento en los niveles sonoros y molestias y el incremento del riesgo de mortalidad por colisión con los trenes, cerramientos y otros elementos de la infraestructura, así como por electrocución con el tendido eléctrico, serán minimizados y evitados con la adopción de las medidas protectoras que se describen más adelante.

En relación con el consumo de agua y los vertidos al dominio público hidráulico, la Confederación Hidrográfica del Guadiana ha emitido el correspondiente informe durante el periodo de consultas, señalando que ambos aspectos requerirán de la obtención de la correspondiente autorización.

Respecto a la generación de residuos durante la fase de obras el proyecto prevé una cantidad cifrada en más de 361.639,20 toneladas. La promotora determina que la mayor parte de los residuos tendrán carácter inerte, básicamente tierras de excavación y hormigón en menor medida. No obstante, el contratista adjudicatario de las obras deberá elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de Residuos de Obra en el que se detallarán las previsiones para la recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en obra, prestando especial atención a la gestión de aceites usados. Durante la fase de explotación la generación de residuos se limitará a las actuaciones de mantenimiento de la infraestructura.

Durante la fase de obras se prevé un incremento en las emisiones de CO<sub>2</sub>, partículas y polvo, ruidos y vibraciones, susceptibles de ocasionar efectos negativos.



No obstante, en previsión de la adopción de las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y el control propuesto en el programa de vigilancia ambiental, no se prevén efectos que ocasionen un deterioro significativo del estado actual de la calidad del aire en el entorno afectado por el proyecto.

En fase de explotación las emisiones de gases de efecto invernadero se debe a la energía consumida por los trenes en sus circulaciones, proceden de la combustión del gasóleo para el movimiento de los trenes diésel e indirectamente de las emisiones derivadas del consumo de energía eléctrica de los trenes eléctricos.

Actualmente no existen especies ni hábitats protegidos en la zona de actuación.

Del informe de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural se desprende que no existe afección al patrimonio arqueológico conocido, no obstante se plantean un medidas preventivas para el caso de que existiera patrimonio no reconocido en superficie.

El proyecto se ubica en una zona antropizada, anexo a una zona de uso industrial, por lo que no es previsible que se produzca una significativa alteración del medio perceptual.

#### 4. Resolución.

Se considera que la actividad no causará efectos ambientales significativos siempre y cuando se adopten las medidas protectoras y correctoras establecidas en el condicionado ambiental que se expone a continuación.

##### 4.1. Medidas en fase pre-operativa (Obras):

4.1.1. Se deberán instalar sistemas que faciliten que las aguas residuales sean gestionadas y tratadas de forma separada, según su procedencia, antes de proceder al vertido. Debe contemplarse la prevención y mitigación de estos efectos mediante medidas protectoras como la impermeabilización de las zonas auxiliares (parques de maquinaria, zona de lavado y mantenimiento de maquinaria), la ubicación de dichas zonas en puntos alejados de la red fluvial, así como instalación de contenedores estancos para la decantación de aguas procedentes de zonas de lavado de hormigoneras, la instalación de separadores de grasas, instalación de barreras para evitar el arrastre de sólidos en suspensión a los cauces, etc.

4.1.2. Todas las instalaciones dedicadas a albergar residuos o sustancias peligrosas (tales como áreas de almacenamiento, puntos limpios, etc.) deberán disponer de los suficientes elementos de seguridad que eviten la dispersión



accidental en el medio de estas sustancias. Se almacenarán dentro de una edificación que cuente con techumbre y paramentos en al menos tres de los cuatro lados, así como solera impermeabilizada y cubeto de retención en caso de fuga.

4.1.3. Se instalará una pantalla vegetal en la parte del perímetro de las instalaciones que pudieran producir un menoscabo del medio perceptual.

4.1.4. En lo referente a ruidos y vibraciones, se deberán cumplir las prescripciones de calidad acústica establecidas en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y en el Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones. Se evitarán las afecciones con la aplicación de las medidas que sean necesarias para que la maquinaria utilizada se ajuste a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras.

4.1.5. Se aplicarán las medidas protectoras y correctoras para evitar las inmisiones a la atmósfera, tales como riegos, instalación de cubiertas y paramentos para cobijar los principales elementos generadores de polvo, etc.

4.1.6. El depósito de tierras sobrantes incluido en el estudio de impacto ambiental (V10) se diseñará de forma que no genere un impacto visual. Se tendrá en cuenta respetar la distancia de seguridad a linderos, los taludes se diseñarán con pendientes suaves y estables, con formas similares a las existentes en el entorno evitando las aristas y líneas rectas (recordando un terreno ondulado con lomas y vaguadas). Su superficie se cubrirá con la tierra vegetal existente en la zona a ocupar, previamente retirada y acopiada adecuadamente. Para completar su integración paisajística y ambiental los terrenos serán objeto de reforestación en toda su superficie (pie de talud, talud y zona superior) con especies arbóreas y arbustivas autóctonas, procediendo a aplicar los trabajos de mantenimiento correspondientes (tales como ruegos, etc), así como la reposición de marras que fuera necesaria.

4.2. Medidas en fase operativa o de funcionamiento de la plataforma intermodal:

4.2.1. Se extremarán las medidas de control en las operaciones de carga y descarga de todos los productos y materias primas. No se almacenarán al descubierto ni sobre terreno natural los contenedores de sustancias potencialmente peligrosas.

4.2.2. El mantenimiento de la maquinaria y el repostaje de combustible se efectuará en un lugar adecuado para ello, debe realizarse dentro de un espacio que evite su propagación y dispersión por el entorno y que incorpore sistemas de



seguridad en caso de vertidos accidentales (solera impermeable, cubeto de retención, foso de captura de vertidos, etc.).

- 4.2.3. En caso de derrame accidental de combustibles, lubricantes, disolventes, aditivos químicos o cualquier otra sustancia peligrosa, se actuará de forma que se restaure el suelo afectado. Se procederá a la inertización mediante absorbente, extrayéndose la parte de suelo contaminado que será recogido y transportado por gestor autorizado para su posterior tratamiento.
- 4.2.4. Se controlará la inmisión de gases y contaminantes provenientes de todas las instalaciones y maquinaria utilizados mediante su continua puesta a punto.
- 4.2.5. En lo referente a ruidos y vibraciones durante la fase de funcionamiento se deberán cumplir las indicaciones señaladas anteriormente para la fase de obras. No obstante, se deberán acometer nuevos estudios durante la fase de funcionamiento de las instalaciones que corroboren los ya realizados, que sirvan para garantizar que se cumplan los objetivos de calidad acústica exigidos por la legislación vigente; y, en caso se aplique de las medidas correctoras necesarias
- 4.2.6. Con objeto de reducir la contaminación lumínica a las instalaciones de alumbrado exterior les serán de aplicación las disposiciones relativas a contaminación lumínica, recogidas en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07. Por lo que para el diseño de las luminarias se deberá previamente acometer el correspondiente estudio de las instalaciones de alumbrado, teniendo en cuenta utilizar sistemas de alumbrado que incorporen criterios de iluminación sostenible con los que se reduzca el consumo energético y se minimice la contaminación lumínica nocturna de las instalaciones (iluminación en puntos bajos dirigida hacia el suelo con un diseño tal que proyecten la luz por debajo del plano horizontal, sistemas automáticos de regulación del flujo luminoso y/o de encendido y apagado selectivo de lámparas, instalación de lámparas que proporcionen alta eficiencia energética del alumbrado y que no emitan luz blanca rica en longitudes de onda corta (azules y UV).
- 4.2.7. Todos los residuos generados durante la actividad se tratarán según las disposiciones establecidas en la vigente Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Los residuos peligrosos serán gestionados por alguno de los gestores autorizados por la Dirección General de Medio Ambiente. Estos deberán ser retirados periódicamente, el tiempo máximo para el almacenamiento de residuos peligrosos dentro de las instalaciones no podrá exceder de seis meses.



#### 4.3. Medidas a aplicar a la finalización de la actividad:

4.3.1. Si una vez finalizada la actividad, se pretendiera el uso de las instalaciones para otro uso distinto, deberán adecuarse las instalaciones y contar con todas los informes y autorizaciones exigidas para el nuevo aprovechamiento.

4.3.2. En todo caso, al finalizar las actividades se deberá dejar el terreno en su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, y retirando todos los escombros y residuos que serán entregados a gestor autorizado.

#### 4.4. Medidas de carácter general.

4.4.1. Serán de aplicación todas las medidas correctoras propuestas en este condicionado ambiental y las incluidas en el estudio de impacto ambiental, mientras no sean contradictorias con las primeras.

4.4.2. Se deberá dar a conocer el contenido del presente informe de impacto ambiental y de las medidas protectoras y correctoras del proyecto a todos los operarios que vayan a realizar las diferentes actividades. Para ello se dispondrá permanentemente en la obra de una copia del presente informe de impacto ambiental, del documento ambiental y de cualesquiera otra autorización o informe sectorial relevante para el desarrollo del proyecto.

4.4.3. Las afecciones sobre dominio público hidráulico, vías pecuarias, carreteras, vías y caminos públicos u otras infraestructuras y servidumbres existentes deberían contar con los permisos de ocupación pertinentes. Respecto a la ubicación y construcción se atenderá a lo establecido en la Normativa Urbanística Municipal y la autorización ambiental, correspondiendo al Ayuntamiento y la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio respectivamente, las competencias en estas materias.

#### 4.5. programa de vigilancia ambiental.

4.5.1. El promotor deberá elaborar un Plan de Vigilancia Ambiental que amplíe el seguimiento propuesto en el estudio de impacto ambiental, y además, designará un Coordinador Medioambiental que se encargue del seguimiento y vigilancia ambiental del proyecto.

4.5.2. El Coordinador Medioambiental que se designe será el responsable del seguimiento ambiental de las instalaciones (verificación del cumplimiento del informe de impacto ambiental y de las medidas contenidas en el documento ambiental del proyecto), se responsabilizará del cumplimiento del Plan de Vigilancia Ambiental (de elaborar y presentar los correspondientes

informes de seguimiento), además de informar a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de cualquier cambio, modificación y/o ampliación sobre el proyecto original.

- 4.5.3. El Plan de Vigilancia Ambiental incluirá, entre otras actuaciones, la realización de visitas estratégicas y la elaboración y remisión, a esta Dirección General de Medio Ambiente, de los correspondientes informes de seguimiento, tanto ordinarios como extraordinarios o de incidencia. Los informes ordinarios deben incluir los informes iniciales, periódicos y finales, elaborados tanto para la fase de obras como para la de funcionamiento. Los informes extraordinarios se elaborarán para tratar cualquier incidencia con trascendencia ambiental que pudiera darse durante la obra y/o el funcionamiento de la instalación.
- 4.5.4. Durante la fase de obras los informes ordinarios tendrán una periodicidad trimestral, durante la fase de funcionamiento se emitirán anualmente, con opción a una revisión de esta temporalidad posteriormente al segundo año, en función de los resultados obtenidos. Los informes ordinarios deberán contener, al menos, la siguiente información:
- Datos de las visitas de inspección a las instalaciones (personal inspector, fecha, estado general de la restauración, incidencias...).
  - El seguimiento de las afecciones sobre los diferentes factores ambientales, como la biosfera, la gea, la hidrosfera, la atmósfera, el patrimonio histórico y cultural o la población humana.
  - La verificación de la eficacia y correcto cumplimiento de las medidas del presente informe.
  - Gestión de las distintas categorías de residuos generados en el conjunto de las instalaciones, y los justificantes de entrega a Gestor Autorizado.
  - Cualquier otra incidencia que sea conveniente resaltar.
  - Además, se incluirá un anexo fotográfico (en color) y cartográfico de detalle para ilustrar, cuando sea necesario, el contenido del informe.
- 4.5.5. En base a las observaciones y comprobaciones resultantes de la vigilancia y seguimiento ambiental de las instalaciones se podrá exigir implementar las medidas suplementarias que sean necesarias para paliar los nuevos impactos ambientales que pudieran surgir.





Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta del Servicio de Protección Ambiental, esta Dirección General de Medio Ambiente resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la subsección 2.ª de sección 2.ª del capítulo VII, del título I, y el análisis realizado con los criterios del anexo X de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, que no es previsible que el "Proyecto constructivo de terminal ferroviaria en los terrenos de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo en Badajoz", vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la subsección 1.ª de la sección 2.ª del capítulo VII del título I de dicha ley.

Este informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Diario Oficial de Extremadura, no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de cinco años desde su publicación.

Su condicionado podrá ser objeto de revisión y actualización por parte del órgano ambiental cuando:

- Se produzca la entrada en vigor de nueva normativa que incida sustancialmente en el cumplimiento de las condiciones fijadas en el mismo.
- Cuando durante el seguimiento del cumplimiento del mismo se detecte que las medidas preventivas, correctoras o compensatorias son insuficientes, innecesarias o ineficaces.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 76.6 de la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Esta resolución se hará pública a través del Diario Oficial de Extremadura y de la página web de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio (<http://extremambiente.gobex.es/>), debiendo entenderse que no exime a la promotora de obtener el resto de autorizaciones sectoriales o licencias que sean necesarias para la ejecución del proyecto.

Mérida, 7 de marzo de 2019.

El Director General de Medio Ambiente,  
PEDRO MUÑOZ BARCO

• • •

