



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

*RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2019, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental para el "Proyecto constructivo de terminal ferroviaria en los terrenos del proyecto de interés regional Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura en Mérida (Expaciomérida)", cuya promotora es la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Expte.: IA18/2192. (2019061038)*

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 del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura en Mérida (EXPACIOMÉRIDA) 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.

El objeto de este proyecto de construcción es la definición de la terminal de mercancías de Mérida, así como su conexión a la Línea 516 Mérida – Los Rosales (vía única de ancho UIC no electrificada). De acuerdo al anteproyecto de referencia, la terminal ferroviaria estaría compuesta por un paquete de seis (6) vías, de las cuales tres (3) se emplearán para recepción y expedición de trenes (vías 1 a 3), usándose las tres (3) vías restantes como vías de carga y descarga (vías 4 a 6). No obstante, en el presente proyecto tan solo se procederá a definir una primera fase de actuación, que consistirá en la construcción de un paquete de dos (2) vías, de las cuales una (1) se empleará como vía de carga y descarga, y la otra se empleará para poder realizar las maniobras de las locomotoras.

La nueva terminal ferroviaria de Mérida se ubicará al Sur del término municipal de Mérida, y muy próximo al límite del término municipal de Torremejía. La plataforma está situada a la altura del pk 13+500 de la línea convencional Mérida-Los Rosales, al este de la línea férrea, y contará con dos ramales de enlace con la vía general, uno para incorporarse en cada sentido. El haz de vías, tanto de carga y descarga como de recepción y expedición, se dispondrá en fondo de saco, y en perpendicular a la vía general. Salvo los dos ramales de enlace con la vía general el resto de la actuación estará dentro de los terrenos incluidos en el Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura en Mérida (EXPACIOMÉRIDA).

Se podrá acceder a la terminal desde el propio parque industrial, que presenta su acceso desde la carretera N-630, a la altura de su pk 633. Junto a la N-630 también discurre la Autovía A-66, lo que facilita las conexiones del Parque Industrial Sur de Extremadura.

Las principales actuaciones a definir en el proyecto de implantación de una plataforma logística en el término municipal Mérida, son las siguientes:

- Conexión de la terminal ferroviaria a la línea general, mediante dos escapes ubicados, aproximadamente, en los pk 13+229 y 14+103.
- Vías:
  - De recepción y expedición de trenes (vía 5, con una longitud útil de 560 m).
  - De carga y descarga (vía 6, con una longitud útil de 560 m).
  - Auxiliares de maniobra, denominadas:
    - ◇ Conexión lado norte (con una longitud útil de vía de 45 m).
    - ◇ Conexión sur (con una longitud útil de 700 m), para realizar maniobras entre las vías 5 y 6.
- Instalaciones de señalización para la conexión de la nueva terminal de mercancías, que consistirá en la instalación de un nuevo ENCE (enclavamiento electrónico), y en la modificación de los bloqueos con los enclavamientos colaterales (Calamonte y Almen-dralejo) para la intercomunicación entre ellos.
- Zona de transferencia de cargas que servirá como zona de almacenamiento y de manipulación de mercancías, en la que se procederá a la carga y/o descarga de los trenes, y manipulación de contenedores. Tendrá una anchura de 36 metros, de manera que la zona de acopio ocupe un ancho de 6 metros, suficiente para la colocación de dos filas de contenedores de 40 pies, y a los lados queden dos franjas de 15 m cada una para la manipulación de estos por medios mecánicos (carretillas elevadoras o apiladoras tele-scópicas). La franja destinada al apilamiento de contenedores, hasta una altura máxima de dos contenedores, irá apoyada sobre una losa de hormigón debidamente dimensionada para soportar estas cargas.



- 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 durante las labores de carga/descarga. Estas zonas contarán con las características propias de un recinto industrial, primando los criterios de maniobrabilidad y resistencia al tráfico pesado. Se definirá un vial de acceso al recinto ferroviario que conectará el mismo con la zona actualmente urbanizada en el P.I.R. Parque Industrial Sur de Extremadura, que dista unos 4900 m de la zona objeto de actuación.
- Drenaje de todos los elementos de la terminal de mercancías (vías, viales y plataformas de carga), para la evacuación de aguas tanto del haz ferroviario como de la zona de carga y descarga, y de los viales de acceso.
- Caseta de control de acceso a la terminal, y edificio de oficina, que cumpla con las funciones de servir como oficina para un total de 5 empleados.
- Instalaciones de electricidad, alumbrado, protección contra incendios y telecomunicaciones de la terminal.
- Acometida MT hasta centro de seccionamiento de Compañía y centro de transformación de abonado con dos transformadores.
- Iluminación exterior mediante torres de alumbrado para proyectores con cruceta fija. (No corona móvil).
- El sistema de protección contra incendios (PCI) consistirá en un grupo mixto, bomba eléctrica + bomba diésel + jockey, se emplazaría en caseta próximo al aljibe elevado. El suministro vendría mediante acometida desde red de agua y se incluye también la ejecución de la red de hidrantes.
- Telecomunicaciones: Acometida hasta edificio de servicios por parte de proveedor de comunicaciones. Rack con SAI y enlace a tomas de trabajo, armarios de CCTV y caseta de accesos. Sistema perimetral de cámaras de seguridad.
- Instalaciones del edificio técnico:
  - Fontanería y saneamiento: acometida de red de agua y de saneamiento.
  - Para el ACS del aseo, dado que va a haber duchas, se instalarán colectores solares.
- Disposición de una báscula, en la zona de acceso de vehículos pesados, para pesaje de camiones con capacidad de carga de hasta 60 T.
- Reposición de servicios y servidumbres afectados.
- Cerramiento de la terminal de mercancías, independizándola del dominio ferroviario de ADIF.



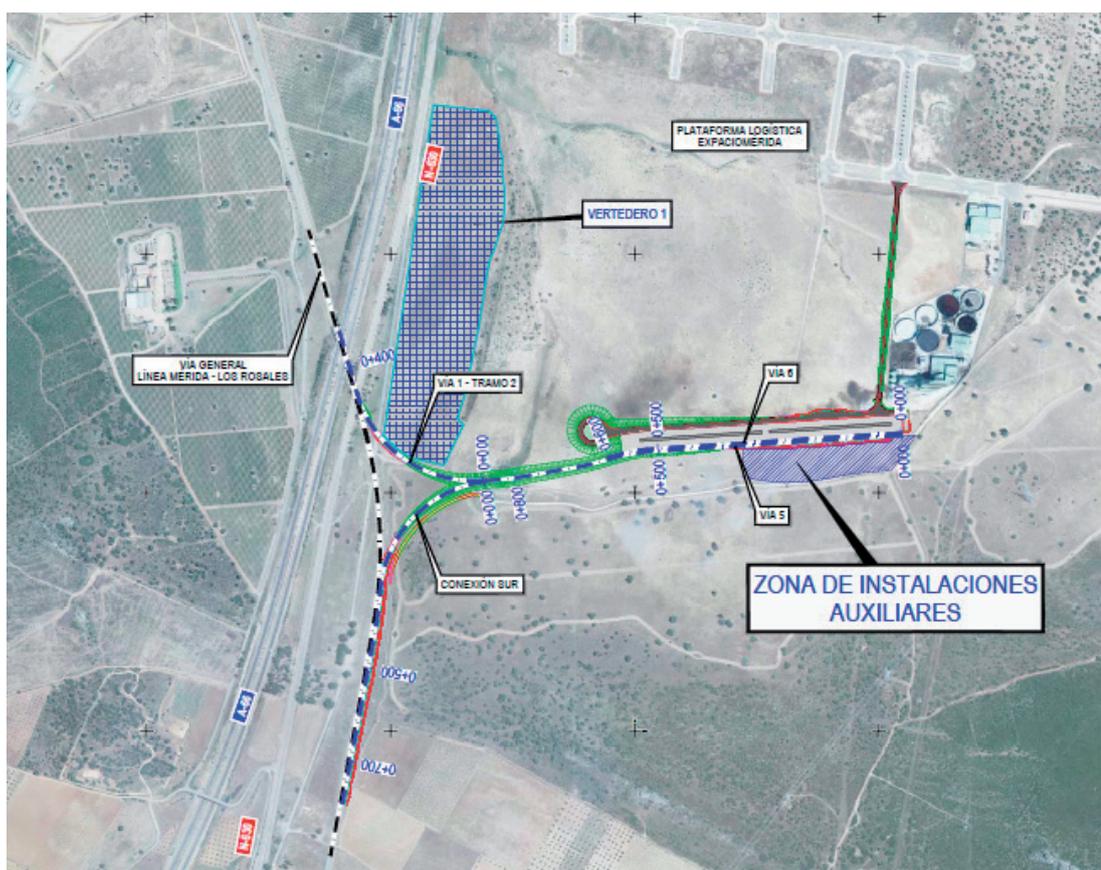
- Como zona de instalaciones auxiliares (ZIA), para el desarrollo de las obras se ha propuesto una zona ubicada al sur de las vías 5 y 6, justo en la zona en la que se ubicarían en un futuro el resto de vías de la terminal, dentro de los terrenos de la propia terminal ferroviaria. Dicha zona será desmantelada y restaurada a la finalización de las obras.
- En cuanto al movimiento de tierras aparejado a la realización de las obras de construcción de la plataforma ferroviaria, se puede resumir así:
  - Los rellenos en la formación de terraplén de la plataforma ferroviaria y viales, así como el material para relleno en saneo ascendiendo a un total de 317.102,80 m<sup>3</sup> y será procedente de cantera.
  - El material granular para firmes de viales y capas de asiento ferroviarias asciende a un total de 34.510,50 m<sup>3</sup>, siendo en su totalidad material procedente de cantera.
  - El total de material resultante de la excavación asciende a 106.221,20 m<sup>3</sup>. Desde el punto de vista geotécnico este volumen de material es inadecuado y no es apto para su empleo en la construcción de la plataforma, por lo que será trasladado a un emplazamiento fuera de la obra, resultando así un volumen sobrante de 167.246,40 m<sup>3</sup> una vez aplicado el coeficiente de paso y considerado el excedente de tierra vegetal.
- En el proyecto se han estudiado, como fuente de suministro de los materiales pétreos necesarios en la obra, todas las graveras y canteras existentes en las zonas relativamente cercanas al trazado y que se encuentran autorizadas.
- Como opción prioritaria para acomodar el volumen de material sobrante de la obra se optará por entregarlas a gestor autorizado o bien a explotaciones mineras con planes de restauración autorizado que requieran de material para su restauración.

No obstante, al objeto de contar con alternativas a esta opción se realiza en el presente documento un estudio de zonas con posibilidad de albergar los materiales excedentarios. Se han estudiado 7 emplazamientos aptos para el depósito del material sobrante con capacidad para albergar el excedente de tierras inertes. Entre las zonas estudiadas se destaca como la más recomendable por su proximidad a la obra y sus características ambientales la designada como vertedero V1, escogiéndose por encontrarse anejo a la obra. Se localiza al Norte de la nueva terminal ferroviaria corresponde a una única parcela, con una superficie total de 116.014 m<sup>2</sup>, se ha definido respetando la servidumbre del Arroyo del Pueblo, la vía de la Plata y la vía pecuaria "Cordel de Torremejías". Si se proyecta una altura de 1,5 metros, la capacidad total del vertedero alcanzaría 174.021 m<sup>3</sup>.

- Estudio de alternativas en el Documento Ambiental:

- La ubicación del proyecto está condicionada por la situación de las vías ferroviarias actuales y los accesos por carretera.
- La definición de la plataforma, en cuanto a ubicación, delimitación y características, atiende a las conclusiones de un análisis funcional de la explotación ferroviaria y del Anteproyecto previo, considerando factores condicionantes de espacio derivados del planeamiento y de la distribución de las diversas instalaciones existentes en la terminal ferroviaria, del espacio Red Natura situado al sur de la actuación, que ha sido evitado por la superficie de la terminal.
- Respecto a la alternativa "0", mantenimiento de la situación actual, no permitiría el fomento del transporte de mercancías ni el desarrollo económico de la región, no dando por lo tanto cobertura a los objetivos del proyecto, por lo que es desestimada.

La imagen siguiente muestra el emplazamiento y distribución de las principales actuaciones que forman parte del proyecto de la terminal ferroviaria.





## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha de 14 de diciembre 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, el cual tiene fecha de diciembre de 2018.

Con fecha de 24 de enero de 2019, 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	X
Ayuntamiento de Mérida	
Dir. Gral. de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural (Consortio Ciudad Monumental de Mérida)	X
Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas	X
Ecologistas en Acción	
Asociación para la defensa de la Naturaleza y de los recursos de Extremadura (ADENEX)	
Scdad. 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 22 de marzo de 2019, en el que realiza las siguientes indicaciones, en el ámbito de sus competencias:
  - Cauces, zona de servidumbre, zona de policía y riesgo de inundación: La terminal ferroviaria proyectada afectaría al cauce del arroyo del Pueblo y un arroyo tributario del anterior por la margen derecha, pertenecientes a la MASp "Río Guadiana VI", que constituyen el dominio público hidráulico del Estado, definido en el artículo 2 del texto refundido de la Ley de Aguas (TRLA), aprobado por el Real Decreto 1/2001, de 20 de julio. Cualquier actuación que se realice en el dominio público hidráulico requiere autorización administrativa previa. Así mismo, de acuerdo con los artículos 6 y 7 del Reglamento del dominio público hidráulico, los terrenos 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.
  - Consumo de agua: La documentación aportada no cuantifica las necesidades hídricas totales de la actividad. Si se indica que el edificio de control y oficinas cuentan con acometida de agua y de saneamiento. Cuando el abastecimiento de agua se realizara desde la red municipal, la competencia para el suministro es del propio Ayuntamiento, siempre y cuando disponga de los derechos de uso suficiente.
  - Vertidos al DPH: La documentación aportada no cuantifica las aguas residuales que se producirán en la actuación. Según lo dispuesto en el artículo 101.2 del texto refundido de la Ley de Aguas, le correspondería al ayuntamiento de Mérida emitir la autorización de vertido a la red municipal de saneamiento, debiéndose cumplir tanto los límites cuantitativos como cualitativos que se impongan en el correspondiente Reglamento u Ordenanza municipal de vertidos en la red de saneamiento. En el caso de que se pretenda realizar un vertido directo o indirecto al Dominio Público Hidráulico de aguas residuales susceptibles de contaminar, incluidas las aguas pluviales procedentes de colectores y drenajes, el promotor deberá solicitar la pertinente autorización de vertido, conforme a lo dispuesto en



el artículo 100 del texto refundido de la Ley de Aguas. Para ello 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.

- La Comisión Técnica del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida, en reunión de fecha 3 de abril de 2019, acordó por unanimidad emitir "Informe sectorial de patrimonio cultural en relación al proyecto de Terminal Ferroviaria en el PIR Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura, promovido por la Dirección General de Transporte en el término municipal de Mérida". En este informe se recoge que:
- El proyecto se encuentra en la Zona V del Yacimiento Arqueológico de Mérida.
  - Con motivo de este proyecto y con anterioridad a la solicitud de informe sectorial formulada por la Dirección General de Medio Ambiente se ha realizado una prospección arqueológica intensiva, realizada con número de intervención 1598, en la cual se han prospectado 86.89h.
  - Como resultado de la prospección superficial intensiva se ha documentado como elemento más destacable la calzada romana "Vía de la Plata", que discurre y atraviesa la zona prospectada por su lado oeste y que se encontraría afectada de forma directa en uno de sus puntos por las obras de construcción de este proyecto. Teniendo en cuenta el margen de protección (200 m) sería conveniente la modificación del proyecto y el traslado de las construcciones a realizar. Si no fuese posible el traslado de las infraestructuras será necesaria la excavación arqueológica de la calzada romana en esta zona.
  - También durante la prospección han aparecido algunos materiales, muy rodados y localizados de forma dispersa, de cronología romana que podrían pertenecer al yacimiento de la "Dehesa de Areito" localizado a unos 900 m. al norte de la zona prospectada.
  - Como último elemento arqueológico detectado durante la prospección señalar la presencia de un canto trabajado de cuarcita perteneciente a la etapa prehistórica.
  - Además de la posible excavación de la calzada romana, en el resto del espacio a construir se deberá realizar el seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras durante la obra.
  - Conforme a lo establecido en el artículo 9.39 del PGOU del Plan Especial de Protección – PGOU de Mérida, la obra debe ser previamente autorizada por el Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida, dictaminando esta entidad la intervención arqueológica necesaria a la vista de la ubicación definitiva de las instalaciones.



- Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Dirección General de Medio Ambiente emite informe, con fecha de 22 de marzo de 2019, en el que realiza las siguientes indicaciones, en el ámbito de sus competencias:

Áreas Protegidas y valores ambientales:

- La actividad solicitada se encuentra incluida muy parcialmente dentro del lugar de la Red Natura 2000: Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA) "Sierras Centrales y Embalse de Alange" (ES0000334).

Según 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 Natura 2000 en Extremadura), la actividad se encuentra en:

- ◇ Zona de Interés (ZI).
- ◇ Zona de Uso General (Zug).

- Valores ambientales:

En el ámbito de la ZEPA se localizan especies del anexo I de la Directiva de Aves 2009/147/CE, hábitats y especies de los anexos I y II de la Directiva de Hábitats 92/43/CEE, o a especies del anexo I del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001):

- ◇ Águila real (*Aquila chrysaetos*), especie catalogada como "Vulnerable" (CREAEX, Decreto 37/2001) y nidificante en "Sierra Grajera", a unos 1900 metros.
- ◇ Águila perdicera (*Aquila fasciata*), especie catalogada como "Sensible a la alteración de su hábitat" (CREAEX, Decreto 37/2001) y nidificante en "Sierra de San Serván", a unos 2000 metros.
- ◇ Además también existen especies de flora, rodales de narcisos y orquídeas *Narcissus fernandesii*, *Orchis papilionacea* especies catalogadas como "de interés especial" (CREAEX, Decreto 37/2001), *Orchis champagneuxii* y *Serapias lingua* y la hibridación de *O. papilionacea* X *O. champagneuxii*., aledaños a la zona de actuación.

- La actividad no se encuentra incluida dentro de otros espacios de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura (Ley 8/98, de 26 de junio, de Conservación de la Naturaleza y Espacios Naturales de Extremadura).

Valoración del grado de afección:

La conexión ferroviaria propuesta parte de la línea general de ferrocarril "Mérida – Los Rosales", ya existente, y afecta tanto a parcelas con uso agropecuario como a superfi-



cie declarada como suelo urbano, según se ha podido comprobar en las referencias catastrales de las parcelas señaladas.

Visto todo lo anterior, este órgano, en ejercicio de las competencias atribuidas en el Decreto 208/2017, de 28 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio y de acuerdo con lo previsto en el artículo 56 quater de la Ley 8/1998, y en el Decreto 110/2015, informa favorablemente siempre que se adopten las medidas correctoras que se proponen, las cuales se incorporan en el condicionado del presente Informe de Impacto Ambiental.

No obstante, la actividad se desarrollará teniendo en cuenta lo establecido en el Plan Director de la Red Natura 2000 en Extremadura, así como el Plan de Gestión de la ZEPA "Sierras Centrales y Embalse de Alange" (Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Ecológica Europea Natura 2000 en Extremadura).

### 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 que la superficie total afectada por el proyecto es de 205.780,17 m<sup>2</sup> (repartidos entre la terminal, las conexiones y el vertedero, al que le corresponde 116.014,00 m<sup>2</sup> de la superficie) especificando que la ocupación definitiva es de 89.766,17 m<sup>2</sup> y el resto corresponde a la ocupación temporal (aquella que se restaurará convenientemente tras la finalización de las obras); a la vista de lo cual se aprecia que el proyecto conlleva la afección a una elevada superficie de suelo.

En cuanto al consumo de recursos ligados a la ejecución del proyecto, se distingue entre los que son requeridos durante la fase de obras (etapa constructiva) de los que se empleen durante las fase de funcionamiento (etapa operativa). Así, durante la etapa operativa el consumo de recursos naturales (hormigón, madera, mezclas bituminosas, acero, áridos, agua, etc.) y energía (suministro eléctrico y combustibles) tendrá una mayor importancia que durante la posterior fase operativa (en la que el consumo se centrará en los suministros energéticos eléctricos y combustibles y agua). Como especialmente significativo cabe señalar el movimiento de tierras que se acometerá durante la fase constructiva, que se resumen en:



- Material procedente de cantera (existentes con autorización en vigor): 358.295,26 m<sup>3</sup>.
- Material sobrante (inapropiado para su empleo en la obras y con destino final fuera de esta): 167.246,40 m<sup>3</sup>.

En la etapa constructiva los impactos estarán asociados a las actividades propias para la ejecución de las obras de la terminal, accesos y conexiones: la presencia y actividad de vehículos, camiones y maquinaria, las actividades de desbroce, excavación, ejecución de edificios, instalación de vía, etc. Se trata de actividades limitadas espacialmente y temporalmente a esta etapa, que finalizarán al cierre de la obra y puesta en funcionamiento de la terminal.

En la etapa operativa las afecciones serán las derivadas, por un lado de la permanencia de la propia infraestructura, y por otro de las tareas asociadas a su funcionamiento y mantenimiento:

- Presencia de la terminal, edificios técnicos asociados, viales de acceso de tráfico rodado y conexión ferroviaria.
- Mantenimiento y operaciones (maniobras carga y descarga, almacenaje, etc) de la propia terminal, así como generación de residuos y vertidos accidentales.
- Funcionamiento y mantenimiento de los medios de transporte de mercancías (redes y vehículos como trenes y camiones) intervinientes en las operaciones de la terminal.

En cuanto a la generación de residuos, el promotor determina que la mayor parte de los residuos se generarán durante la fase de construcción y tendrán carácter inerte, básicamente tierras de excavación y hormigón que son susceptibles de ser destinados a las operaciones de valorización; durante la fase de funcionamiento la generación de residuos se deberá a las actividades de la terminal (carga y descarga), presencia de trabajadores, y labores de limpieza y mantenimiento. En ambas fases se plantea la necesidad de implementar sendos Planes de Gestión para los residuos que se generan en cada una de ellas.

Así, cabría considerar el incremento global en el consumo de recursos (tanto para la fase de obras como para la de funcionamiento).

#### b. Ubicación del proyecto.

Las actuaciones a ejecutar se proyectan en las inmediaciones y dentro de los propios terrenos del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura en Mérida (EXPACIOMÉRIDA), del que se ha concluido la 1.<sup>a</sup> fase de urbanización, y que cuenta con DIA publicada en el DOE n.º 164, de 25 de



agosto de 2008. Es un área antropizada, que históricamente se dedicada al aprovechamiento agropecuario extensivo hasta la implantación del polígono industrial. En concreto, la superficie de la terminal se dedicaba a cultivos de secano, y hoy al aprovechamiento ganadero.

Se trata de un terreno cercano a la carretera N-630 Vía de la Plata, a la vía de ferrocarril y a la autovía A-66. En el ámbito de estudio la vía pecuaria "Cordel de Torremejía o Calzada Romana" es coincidente en su mayor parte con el trazado de la carretera N-630, las actuaciones que se proyectan no afectarían a la vía pecuaria ya que la conexión con el ferrocarril existente se realiza sobre la estructura que cruza el Cordel de Torremejía.

El entorno donde se desarrollan las actuaciones del presente proyecto es fundamentalmente rural y sin edificaciones ni usos sensibles, como residenciales, docentes o sanitarios, a menos de 200 m del entorno. Los núcleos de población más cercanos son la localidad de Torremejía a 3,5 km y la urbanización de Miralrío a más de 4 km.

En las inmediaciones del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura se encuentran asentadas otras instalaciones e industrias (las más cercanas serían las Bodegas Santa Marina, el ECOPARQUE de Mérida y la planta de generación de energía por biomasa); dentro del propio Parque de Desarrollo Industrial en los terrenos colindantes con la plataforma se encuentra la industria Consorcio Oleicota Extremeño, y además se plantea la instalación de otras industrias.

De la consulta realizada al Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas se pone de manifiesto que la superficie donde se encuadra el proyecto se encuentra incluida muy parcialmente dentro del lugar de la Red Natura 2000: Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA) "Sierras Centrales y Embalse de Alange" (ES0000334), se indica también que en el ámbito de la ZEPA se localizan especies protegidas (fauna y flora). Y se señalan una serie de medidas cuyo cumplimiento evitará la generación de impactos.

La terminal ferroviaria proyectada afectaría al cauce del arroyo del Pueblo y un arroyo tributario del anterior por la margen derecha, pertenecientes a la MASp "Río Gadiana VI", que constituyen el dominio público hidráulico del Estado. Además, se producirán afecciones en las zonas de recarga de los acuíferos, debidas a la impermeabilización de superficies, los vertidos accidentales, etc.

En lo que respecta al Patrimonio Cultural, según el informe de la Comisión Técnica del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida, el proyecto se encuentra en la Zona V del Yacimiento Arqueológico de Mérida. Como resultado de la prospección superficial intensiva que se realizó se ha documentado como elemento más destacable la calzada romana "Vía de la Plata", que discurre y atraviesa la zona prospectada por su lado

oeste y que se encontraría afectada de forma directa en uno de sus puntos por las obras de construcción de este proyecto. También durante la prospección han aparecido algunos materiales, muy rodados y localizados de forma dispersa, de cronología romana que podrían pertenecer al yacimiento de la "Dehesa de Areito" localizado a unos 900 m. al norte de la zona prospectada, y, como último elemento arqueológico detectado durante la prospección, señalar la presencia de un canto trabajado de cuarcita perteneciente a la etapa prehistórica. Así, según dicho informe sería conveniente la modificación del proyecto y el traslado de las construcciones a realizar, y si no fuese posible el traslado de las infraestructuras será necesaria la excavación arqueológica de la calzada romana en esta zona. Por lo que dicho informe concluye que su sentido favorable está condicionado a la ejecución de la intervención arqueológica necesaria a la vista de la ubicación definitiva cuando se presente ante el Consocio de la Ciudad Monumental de Mérida el proyecto de ejecución.

No se interceptan terrenos adscritos al dominio público forestal.

c. Características del potencial impacto.

Se realiza un análisis de los impactos potenciales que ocasionaría el proyecto en el medio ambiente, concluyendo que el proyecto es compatible con el medio ambiente, gracias a la aplicación de medidas preventivas y correctoras.

Así, a la vista de las actuaciones, que forman parte del proyecto, potencialmente generadoras de impactos, y de las posibles medidas preventivas y correctoras a aplicar, sintetizando por factores ambientales, el carácter del impacto se resume en:

- **Atmósfera:** Durante la fase de obras se podría incrementar significativamente la emisión a la atmósfera de gases y partículas contaminantes en el propio emplazamiento del proyecto y su entorno cercano, por lo que se deberán aplicar las medidas planteadas para minimizar sus efectos. No obstante, una vez en funcionamiento habrá una mejoría global respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub>, al minimizarse el transporte de mercancías por carretera; aunque, restringiéndose al entorno más inmediato, perdurará una afección moderada por el incremento de contaminantes. Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras.

Así mismo, al no existir receptores humanos sensibles no se considera afección acústica y vibratoria sobre éstos, pero se deberá asegurar, mediante estudios posteriores incluidos dentro de la vigilancia y seguimiento ambiental.

- **Geomorfología y suelo:** Las afecciones se concentrarán principalmente durante las fase de obras, por ocupación y modificaciones topográficas, así como un posible riesgo de contaminación por vertidos accidentales. Este riesgo también podría extenderse más allá de esta fase, también es susceptible de producirse durante la fase de funcionamiento. Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras.



- Hidrología e hidrogeología: Este proyecto intercepta el dominio público hidráulico del estado (cauces y otros elementos hidrológicos superficiales, como la charca existente en el espacio a ocupar por las vías de conexión), así como la modificación de la escorrentía en la zona de cabecera del Arroyo del Pueblo. La afección sobre la hidrología superficial durante la fase de construcción será significativa, pero compatible en caso de aplicarse las correspondientes medidas preventivas y correctoras. En menor medida se producirán afecciones, tanto durante la fase de obras como en la de funcionamiento, sobre las aguas superficiales y subterráneas debidas a la impermeabilización de superficies, los vertidos accidentales y de un tratamiento inadecuado de los efluentes generados. Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras.

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.

- Vegetación: Los impactos (por riesgo de incendios, ocupación de habitats y destrucción de la vegetación) se consideran de carácter compatible siempre que se apliquen las correspondientes medidas preventivas y correctoras, entre las que se incluye, como de especial importancia, la identificación y localización de las especies de flora protegida presentes y su traslocación a un emplazamiento adecuado, así como la instalación de una pantalla vegetal con especies autóctonas.
- Fauna: En la etapa constructiva la afección más significativa se daría por el posible ahuyentamiento (derivado principalmente del nivel de ruido generado). En fase de explotación los efectos ambientales del proyecto serán negativos sobre la fauna silvestre, y estarán derivados de la presencia de la propia infraestructura ferroviaria, por ello sería necesario aplicar las correspondientes medidas, conforme los criterios y recomendaciones establecidas por el grupo de Trabajo sobre Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte:

[https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragm\\_habitats\\_causa\\_transp.aspx](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragm_habitats_causa_transp.aspx).

Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras.

- Espacios protegidos, Red Natura 2000: Se valora una afección moderada, siempre que se adopten medidas correctoras.
- Paisaje: Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras que contribuyan a integrar la plataforma en el medio donde se ubica.

- Socioeconómica: Beneficioso, siendo en si mismo uno de los objetivos del promotor, que pretende dinamizar la zona. Si tendría un efecto negativo el posible incremento en el riesgo de accidentes de tráfico debido al efecto barrera de la infraestructura.
- Patrimonio cultural: Compatible, limitado a la fase de obra (movimiento de tierras), condicionado a la ejecución de la intervención arqueológica necesaria a la vista de la ubicación definitiva cuando se presente ante el Consocio de la Ciudad Monumental de Mérida el proyecto de ejecución.

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 las medidas recogidas en el condicionado ambiental que sigue.

Respecto a los efectos acumulativos y sinérgicos, teniendo en cuenta todas las actuaciones contempladas en el proyecto, así como las actuaciones relativas al proyecto de urbanización del polígono industrial, junto con las instalaciones industriales que allí también se emplazan, se implementarán medidas preventivas y compensatorias para minimizar sus efectos. Considerando estas medidas, y su seguimiento posterior, mediante las medidas de control propuestas en el programa de vigilancia ambiental, no se esperarían impactos significativos derivados de la ejecución del proyecto.

Sobre el impacto residual, entendiendo aquel como el de manifestación cierta y permanente a pesar de la aplicación de medidas correctoras, no puede basarse en una cuantificación real al no existir datos previstos de actuaciones y consecuencias posteriores, por lo que su importancia y forma de corregir o minimizar, es una de las funciones atribuidas al Plan de Vigilancia Ambiental. Así, durante el seguimiento deberán acometerse estudios complementarios (estudios específicos y censos periódicos previamente al inicio de las obras, durante estas y durante la fase operativa), que valoren las afecciones del proyecto, principalmente sobre la fauna, para que en su caso definan nuevas medidas correctoras a implementar y así reducir el impacto residual. Principalmente, aunque no de forma exclusiva, se estudiará los efectos derivados de la presencia de la propia infraestructura ferroviaria. Esta generará impactos producidos por el incremento en los niveles sonoros, el incremento del riesgo de mortalidad de aves por colisión con los trenes, cerramientos y otros elementos de la infraestructura y la magnificación del efecto barrera para la fauna terrestre por el añadido de esta nueva infraestructura adosada a las líneas de ferrocarril (amplificado por la futura intensificación del tráfico ferroviario), autovía y carretera nacional que ya existen en el mismo entorno, pudiendo provocar en el paraje conocido como Puerto de Sevilla un "cuello de botella" para el normal tránsito de la fauna.

#### 4. Resolución.

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

##### 4.1. Medidas para incluir en el proyecto (preventivas y compensatorias):

En ningún caso se dejará la incorporación de estas medidas para fases posteriores a la redacción del proyecto, siendo crucial para la correcta integración ambiental del mismo incluir estas medidas preventivas y compensatorias.

4.1.1. 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.

4.1.2. En lo que respecta a las afecciones sobre la vegetación:

- Se valorará la posible afección al rodal de flora protegida aledaña a la zona de actuación, estableciendo la superficie y la traslocación de las especies de flora protegida en caso de que se vieran afectada.
- En cuanto al arbolado autóctono silvestre (encinas) se deberá adaptar el proyecto minimizando al máximo las posibles afecciones al mismo. Para ello solo se cortarán aquellos ejemplares que se vean directamente afectados por la ocupación definitiva de las obras de la plataforma, dejando intacto al resto (todos aquellos que se emplacen en zonas de uso temporal). Sobre aquellos ejemplares que se encuentren próximos conviene dejar una distancia de seguridad de 1,5 veces el diámetro de la copa y tomar las medidas de protección adicionales que sean necesarias para asegurar su supervivencia.
- Realizar una adecuada gestión del suelo vegetal natural, se preservará y mantendrá el suelo natural de todas las superficies afectadas por la obra, para ello:
  - La maquinaria solo podrá actuar y transitar por las superficies que sean estrictamente necesarias.
  - El suelo natural de las superficies que vayan a ocuparse será retirado previamente al inicio de los trabajos y acopiado de forma conveniente en un lugar adecuado al efecto.
  - Una vez se finalice la obra este suelo previamente acopiado será utilizado en las tareas de restauración, extendiéndose sobre todas las nuevas

superficies generadas (taludes de vías, viales y plataforma, restauración del depósito de tierras V-1, zona de instalaciones auxiliares, etc...) y de cualquier otro suelo que haya sido alterado por la ejecución del proyecto.

- Respecto a la eliminación de los restos vegetales que se generen, bajo ningún concepto se procederá a su eliminación mediante quema, se procederá a su tratamiento mediante astilladora móvil de forma que el material resultante sea incorporado junto con el suelo vegetal en las tareas de restauración de la zona afectada por las obras.

4.1.3. Como medida compensatoria por la eliminación de la charca existente en las coordenadas UTM X= 728.828 e Y= 4.300.637 (Huso 29, ETRS-89), puesto que será completamente ocupada por las vías, se adaptará un área cercana como hábitat acuático-lacustre de características similares a esta. Esta actuación deberá estar completamente ejecutada al inicio de las obras, de forma que la comunidad biológica dependiente de esta charca se pueda trasladar al nuevo emplazamiento, sin padecer importantes trastornos.

4.1.4. Se debe incorporar un Plan de Integración Ambiental y Paisajístico, el cual debe recoger las medidas compensatorias relativas a la afección al entorno, y especialmente las relacionadas con la cubierta vegetal. Básicamente consistiría en la definición de un plan de revegetación e integración paisajística para el conjunto de la obra, incluyendo una pantalla vegetal, la revegetación de los taludes generados y cualquier otra zona afectada por la obra y/o sus instalaciones auxiliares.

- La propuesta del Plan de Reforestación deberá, al menos, recoger:

- Las zonas donde se acometan las actuaciones, plasmándose gráficamente tanto la situación general como los detalles para su ejecución (sobre ortofoto, planos y perfiles), definiéndose con precisión las superficies donde se realizarán las plantaciones. Se propone que como primera opción se emplacen las plantaciones en el terreno expropiado anejo a las nuevas vías que se construirán. También podrán localizarse tanto por los bordes como en zonas colindantes (cunetas, caminos de servicio o glorietas, incluso sobre elementos de estabilización del talud como mantas de coco, gaviones, etc....) tras procederse al extendido del suelo vegetal previamente recuperado.
- El modo de realizar las plantaciones en las condiciones que garantice la viabilidad de los ejemplares plantados (época del año más adecuada, medidas imprescindibles para la supervivencia de los plántones como cercas, tubos protectores y jaulones antiherbívoros), así como los trabajos de mantenimiento imprescindibles (riegos de apoyo durante al menos el primer verano,...) y la reposición de marras.

- En relación con las plantas a emplear, deberá tener en cuenta:
  - El cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, sobre comercialización de materiales forestales de reproducción (BOE n.º 58, de 8 de marzo de 2003). Se incorporará copia del certificado de procedencia de los plantones emitido por el vivero suministrador.
  - Se emplearán especies arbóreas y arbustivas autóctonas, como por ejemplo: *Quercus rotundifolia*, *Quercus coccifera*, *Prunus bourgaeana*, *Pistacia lentiscus* o *Retama sphaerocarpa* y, en el caso de que se realicen las plantaciones en terrenos con mayor disponibilidad de aguas subsuperficiales (vaguadas y/o zonas encharcables) las especies que se emplearán serán: *Fraxinus angustifolia*, *Crataegus monogyna* y *Rosa canina*.
- 4.1.5. Las construcciones deberán estar integradas paisajísticamente, empleando materiales y tonos acordes al entorno.
- 4.1.6. Respecto al depósito de tierras sobrantes incluido en el estudio de impacto ambiental (V-1), este 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.
- 4.1.7. El proyecto definitivo deberá incluir la instalación de sistemas de saneamiento que faciliten que las aguas residuales sean gestionadas y tratadas de forma separada, según su procedencia, antes de proceder a su vertido. Contemplando diferentes redes de saneamiento y drenaje para las distintas tipologías de aguas:
  - Las aguas sanitarias asimilables a las domésticas, que podrán verterse a la red de saneamiento de la urbanización, cuando dispongan de la pertinente autorización de vertido.
  - Las aguas que puedan haber tenido contacto con las zonas de trabajo (zona de maniobra, carga y descarga, taller y parque de maquinaria, etc.) a las



que deberá aplicarse un pretratamiento, al menos, pasar por un separador de hidrocarburos.

- Las aguas que no hayan tenido ningún contacto con las instalaciones, correspondientes a la intercepción de la escorrentía natural, que podrán encauzarse cuando se disponga de la correspondiente autorización del organismo de cuenca.

4.1.8. Debe completarse la prevención y mitigación de los efectos nocivos, sobre el suelo y las aguas, de los posibles vertidos accidentales mediante la aplicación de 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.

4.1.9. La Comisión Técnica del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida, en su informe de fecha 3 de abril de 2019 señala que sería conveniente la modificación del proyecto y el traslado de las construcciones a realizar. Si no fuese posible el traslado de las infraestructuras será necesaria la excavación arqueológica de la calzada romana en esta zona. Además de la posible excavación de la calzada romana, en el resto del espacio a construir se deberá realizar el seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras durante la obra. Y concluye que, conforme a lo establecido en el artículo 9.39 del PGOU del Plan Especial de Protección – PGOU de Mérida, la obra debe ser previamente autorizada por el Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida, dictaminando esta entidad la intervención arqueológica necesaria a la vista de la ubicación definitiva de las instalaciones.

#### 4.2. Medidas en fase pre-operativa (fase de obras):

4.2.1. 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.

4.2.2. 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.

- 4.2.3. 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.
- 4.2.4. 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.).
- 4.2.5. La balsa de decantación propuesta en la zona de instalaciones auxiliares debe contar con las medidas preventivas que eviten la rotura de la balsa, así como colocar dispositivos de salida para fauna para evitar la muerte por ahogamiento de los que pudieran caer en ella.
- 4.2.6. 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.
- 4.2.7. 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.
- 4.2.8. En el caso de que las obras impliquen trabajos de desbroce de matorral, corta o poda de arbolado sería necesaria la autorización del Servicio Forestal de la Dirección General de Medio Ambiente.
- 4.2.9. Para la instalación del cerramiento se considerará lo establecido en el Decreto 22/2013, 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.

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

- 4.3.1. 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.
- 4.3.2. Se controlará la inmisión de gases y el vertido de cualquier sustancia contaminante provenientes de todas las instalaciones y maquinaria que intervengan mediante su adecuado mantenimiento y continua puesta a punto.
- 4.3.3. 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).
- 4.3.4. También serán de aplicación, cuando corresponda, aquellas medidas incluidas para la fase de obra.

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

- 4.4.1. 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.
- 4.4.2. 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.

#### 4.5. Medidas de carácter general.

- 4.5.1. 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.

4.5.2. 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.

#### 4.6. Programa de vigilancia ambiental.

4.6.1. 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.

4.6.2. 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.

4.6.3. El plan de vigilancia ambiental incluirá, entre otras actuaciones, la realización de visitas periódicas 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 elaboraran para tratar cualquier incidencia con trascendencia ambiental que pudiera darse durante la obra y/o el funcionamiento de la instalación.

4.6.4. Los informes extraordinarios deberán abarcar las afecciones reales del proyecto sobre el medio, por lo que prestarán especial atención, entre otras cosas, a:

- Estudios y censos de fauna y de la flora protegida presente en el entorno.
- Incremento del nivel de ruido en el entorno, y su posible repercusión sobre la fauna (avifauna).

El objetivo de estos estudios/informes es poder implementar, en caso necesario, nuevas medidas correctoras que permitiesen paliar los impactos que no se

hubieran previsto durante la evaluación, en el caso de que se produzcan. Por lo que el primero de ellos deberá acometerse previamente al inicio de las obras.

Estos estudios y censos deberán remitirse al órgano ambiental, para su valoración, como parte del Plan de Vigilancia y seguimiento ambiental del proyecto.

4.6.5. 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.

4.6.6. 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 del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Sur de Extremadura en Mérida (EXPACIOMÉRIDA)", 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 publicado 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 al promotor de obtener el resto de autorizaciones sectoriales o licencias que sean necesarias para la ejecución del proyecto.

Mérida, 22 de abril de 2019.

El Director General de Medio Ambiente,  
PEDRO MUÑOZ BARCO

• • •

