



*RESOLUCIÓN de 6 de mayo 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 del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Norte de Extremadura en Navalmoral de la Mata (Expacionavalmoral)", cuyo promotor es la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio, en el término municipal de Navalmoral de la Mata. Expte.: IA19/0060. (2019061150)*

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 Norte de Extremadura en Navalmoral de la Mata (Expacionavalmoral) 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.

El objeto de este proyecto de construcción es la definición de la terminal ferroviaria de mercancías de Navalmoral de la Mata, así como su conexión a la Línea 500 Bifurcación Planetario – Valencia de Alcántara a la altura de su pk 196+500.

La terminal ferroviaria de Navalmoral de la Mata, se localiza al este de dicho municipio, aproximadamente a unos 4 km al este de la estación de Navalmoral de la Mata. La conexión con el ferrocarril actual y la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura se sitúa en el término municipal de Peraleda de la Mata, por lo tanto esta actuación tiene lugar en los términos municipales de Navalmoral de la Mata y de Peraleda de la Mata, ambos pertenecientes a la provincia de Cáceres, Comunidad Autónoma de Extremadura. La terminal ferroviaria se ubicará en el extremo sur de los terrenos que forman parte del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Norte de Extremadura en Navalmoral de la Mata (Expacionavalmoral). Su emplazamiento será colindante con la línea férrea Bifurcación Planetario – Valencia de Alcántara, que

discurre por el sur de los terrenos reservados para la plataforma ferroviaria, mediante una vía única sin electrificar. Paralela a esta vía discurrirá la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura (LAV), cuya plataforma actualmente está en ejecución. Se han propuesto varios ramales que sirvan de enlace entre sí para estas vías ferroviarias y con la plataforma intermodal que se está evaluando.

A la terminal ferroviaria se podrá acceder por carretera desde el propio parque industrial, que tiene uno de sus accesos desde la carretera A-5, a la altura de su pk 178.

Las principales actuaciones que conforman el proyecto son las siguientes:

- Conexión de la terminal ferroviaria a la línea general, actualmente en servicio, así como a la LAV Madrid – Extremadura, que se encuentra en ejecución.

La terminal ferroviaria se unirá a la actual vía general mediante un desvío ubicado, aproximadamente, en el pk 196+003. A su vez, se proyectarán dos desvíos que conectarán la actual línea Bifurcación Planetario – Valencia de Alcántara, con la vía derecha de la línea de alta velocidad Madrid – Extremadura proyectada (actualmente se encuentra ejecutada la plataforma de la misma hasta aproximadamente el pk 196+000, mientras que el tramo comprendido entre este pk y la población de Navalморal de la Mata se encuentra en avanzado estado de redacción de proyecto).

- Vías tanto de recepción y expedición de trenes, como de carga y descarga.

La terminal ferroviaria estará compuesta por un paquete de 2 vías, de las cuales una se empleará para la carga y descarga de trenes, y la otra se empleará como vía de maniobras. Estas vías estarán comunicadas en su parte final mediante una bretelle para permitir movimientos de las locomotoras entre las mismas.

- Vías auxiliares de maniobra necesarias.

Dado que la LAV Madrid – Extremadura reemplazará a la actual línea, se ha considerado que la terminal ferroviaria podrá emplear el tramo de vía actual situado entre los PP.KK. 192+950 y 196+200, aproximadamente, como vía de maniobras para realizar los movimientos que sean necesarios de los trenes dentro de la terminal.

- Instalaciones de señalización para la conexión de la nueva terminal de mercancías.

En el Proyecto se incluyen las instalaciones necesarias para el control de las operaciones ferroviarias de la nueva terminal, que consistirá en la modificación del ENCE (Enclavamiento electrónico) de Navalморal de la Mata existente y en la instalación de un nuevo Controlador de Objetos en la nueva terminal ferroviaria de Navalморal de la Mata.



- Zona de transferencia de cargas que servirá como zona de almacenamiento y de manipulación de mercancías.

Se define una zona, denominada de transferencia de cargas, en la que se procederá a la carga y/o descarga de los trenes, y manipulación de contenedores. Esta zona tendrá una anchura de unos 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 contenedores por medios mecánicos (carretillas elevadoras o apiladoras telescópicas). 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.

Se definirá un vial de acceso al recinto ferroviario que conectará el mismo con la zona actualmente urbanizada en el Parque Industrial Expacionavalmoral. Una vez dentro del recinto ferroviario se ha definido un vial de servicio que permitirá el acceso de los vehículos pesados a la zona de carga y descarga de contenedores. Estos viales contarán con 2 carriles, uno para cada sentido, de 3,5 m de anchura. Todos estos viales contarán con las características propias de un recinto industrial, primando los criterios de maniobrabilidad y resistencia al tráfico pesado.

- Drenaje de todos los elementos de la terminal de mercancías (vías, viales y plataformas de carga).

Se define también 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.

- Caseta de control de acceso a la terminal, y edificio de oficina.

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.

- Instalaciones de electricidad, alumbrado, protección contra incendios y telecomunicaciones de la terminal.
- Reposición de servicios y servidumbres afectados.
- Cerramiento de la terminal de mercancías.

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



Para la ejecución de estas actuaciones que integran el proyecto, las acciones de mayor potencial de producir impactos durante la fase de obras serían:

- Excavaciones y rellenos: El promotor en el estudio de impacto ambiental analiza el movimiento de tierras asociado a la ejecución del proyecto, que se resume en:
  - Parte de los materiales procedentes de la excavación de los desmontes serán reutilizados en la propia obra como núcleo de terraplén, no obstante, otra parte (23.525,00 m<sup>3</sup>) junto con la tierra vegetal (49.950,90 m<sup>3</sup>) no tienen cabida en la obra y deberán ser acomodados fuera de ella.
  - El excedente de tierras inadecuadas es un volumen sobrante en formación de vertedero de 72.705,90 m<sup>3</sup> una vez aplicado el coeficiente de paso y considerando el excedente de tierra vegetal (49.950,90 m<sup>3</sup>).
  - Para la formación de los terraplenes se empleará parte del material procedente de la excavación de los taludes (volumen aprovechable de la excavación en la traza de 60.019,00 m<sup>3</sup>) y en parte será procedente de cantera (53.713,30 m<sup>3</sup>). Dadas las características del presente proyecto no se ha previsto la necesidad de establecer préstamos, procediendo toda la demanda de tierras de explotaciones legalizadas externas a la traza (canteras autorizadas y con planes de restauración vigentes).
  - El material granular para firmes de viales y capas de asiento ferroviarias asciende a un total de 58.100,40 m<sup>3</sup>, siendo en su totalidad material procedente de cantera.

- Depósitos de excedentes de tierras de la obra: Para la gestión del excedente de tierras procedentes de la ejecución de la de la nueva Terminal Ferroviaria se ha considerado la posibilidad de su depósito en el entorno de la obra, se han considerado 5 posibles localizaciones, dentro de un ámbito de 5 km de las actuaciones y que cuenten con accesos para evitar la apertura de nuevos viales. Así, el promotor propone los emplazamientos que denomina "vertedero 1" y "vertedero 2", debido a que se encuentran próximos a la actuación, por lo que se reduce la distancia de transporte así como las molestias que este tipo de transporte puede ocasionar en las poblaciones aledañas así como en los usuarios de la autovía A-5.
  - Vertedero V1. Se localiza a unos 1.350 metros al sureste de la nueva terminal ferroviaria. Cuenta con una superficie total de 27.000 m<sup>2</sup> y se proyecta una altura de relleno de aproximadamente 2,7 metros, con lo que la capacidad total del vertedero alcanzaría 73.021,50 m<sup>3</sup>. El uso actual de esta superficie es un pastizal y se puede acceder desde un camino existente que parte del vial de acceso al Polígono Industrial Norte de Extremadura.
  - Vertedero V2. Localizado al noroeste de la actuación, a una distancia aproximada de 800 metros de la misma y se puede acceder desde un camino existente que parte del propio polígono industrial. cuenta con una superficie de 280.000 m<sup>2</sup> y se considera un espesor de vertido de 0,5 metros, la capacidad total del vertedero alcanzaría 140.000 m<sup>3</sup>, suficiente para albergar el excedente de tierras y evitar la afección a las encinas existentes. El uso actual de estos terrenos es pastizal con algún pie aislado de encina.
- Zona de Instalaciones auxiliares (ZIA), para el desarrollo de las obras: Se ha propuesto una zona ubicada en las proximidades de la parcela destinada para la plataforma logística, dentro de los terrenos del Parque Industrial Expacionavalmoral. Dicha zona será desmantelada y restaurada a la finalización de las obras.

Al documento ambiental remitido por el promotor se ha completado con un estudio de alternativas, en el que se recoge que:

- Alternativa "0": mantenimiento de la situación actual, esta alternativa 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 su elección es desestimada.
- Alternativas de emplazamiento: las posibles alternativas de emplazamiento están condicionadas por la situación de las líneas ferroviarias (tanto la línea ferroviaria convencional que se encuentra en funcionamiento como la Línea de Alta Velocidad que actualmente está en fase de ejecución de obras, ambas con un trazado paralelo en el tramo que nos ocupa), los accesos por carretera (posibilidad de un enlace directo de la terminal ferroviaria con la autovía A-5) y otros factores condicionantes derivados del

planeamiento (como la localización del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Norte de Extremadura en Navalmoral de la Mata). No se han detectado condicionantes ambientales destacables que justificasen el análisis de opciones diferentes, apreciando que la actuación de la terminal ferroviaria que se proyecta quedaría fuera del espacio incluido en la Red Natura 2000, que se localiza a aproximadamente 1.500 m hacia el este.

- Alternativas de diseño: en cuanto a la definición de la plataforma (ubicación, delimitación y características de sus elementos) el promotor manifiesta que la alternativa escogida en proyecto atiende a las conclusiones de un análisis funcional de la explotación ferroviaria, considerando también otros factores derivados del diseño urbanístico y usos del Parque Industrial.
- Alternativas para el destino de las tierras excedentarias de obra: el volumen de tierras excedentarias de la obra asciende a 72.705,90 m<sup>3</sup> por lo que el promotor ha planteado diferentes alternativas para su destino definitivo:
  - Traslado a plantas de valorización de RCD's autorizadas, en concordancia con la legislación vigente en la materia. Se ha planteado esta como la opción prioritaria para la ejecución del proyecto.
  - Empleo de las tierras en explotaciones mineras con planes de restauración aprobados, que requieran de este material para el relleno de los huecos de explotación.
  - Depósito en emplazamiento definitivo. Aun asumiendo los dos supuestos anteriores el promotor considera necesario proponer algún área cercana a las obras para el destino de las tierras excedentarias. Así, se ha realizado un estudio de zonas con posibilidad de albergar los materiales excedentarios de la obra, valorando 5 emplazamientos para el depósito de los mismos, las áreas estudiadas cuentan con capacidad para albergar el excedente de tierras y ninguna se sitúa en espacios protegidos ni en hábitat de interés comunitario. Entre las zonas estudiadas se destacan como más recomendable por su proximidad a la obra y sus características ambientales las designadas como vertedero V1 y V2.

## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha de 28 de febrero de 2019, 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 6 de marzo 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 Tajo	X
Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata	
Dir. Gral. de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural	X
Servicio de Ordenación y Gestión Forestal	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)	
Sdad. Española de Ornitología, SEO BIRD/LIFE	

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

- Confederación Hidrográfica del Tajo emite informe, con fecha de 28 de marzo de 2019, en el que, en el ámbito de sus competencias, realiza las siguientes indicaciones, y también una serie de medidas que se incluyen en el condicionado del presente informe:

Se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones de carácter general:

- Toda actuación que se realice en de la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidos horizontalmente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de esta Confederación, según se establece en la vigente legislación aguas, y en particular las mencionadas en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.



- Se deberán respetar las servidumbres de 5 m de anchura a los cauces públicos.
  - En ningún caso se autorizarán dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 77 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
  - Las captaciones de aguas públicas deberán disponer de la preceptiva autorización, cuyo otorgamiento corresponde a la Confederación Hidrográfica.
  - Todos aquellos vertidos de aguas residuales que se produzcan debidos a las diferentes actividades que se generen, deberán contar con la preceptiva autorización, de acuerdo con la vigente Legislación de Aguas, y en particular con el artículos 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural emite, con fecha de 24 de abril de 2019, informe favorable condicionado al cumplimiento de la medida protectora que sigue:

Durante la fase de ejecución de las obras 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, líneas eléctricas asociadas, destocados, zonas de acopios, caminos de tránsito y todas aquellas actuaciones que derivadas de las obras generen los citados movimientos de tierras en cotas bajo rasante natural. 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 (artículo 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 las 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.

- Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Dirección General de Medio Ambiente emite informe, con fecha de 28 de marzo de 2019, en el que, en el ámbito de sus competencias, atribuidas en el Decreto 263/2015, de 7 de agosto por el que se establece la estructura orgánica básica 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 9/1998 y en el Decreto 110/2015, informa favorablemente la actividad solicitada, ya que no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares de la Red Natura 2000, siempre que se cumplan determinadas condiciones, que se incluyen en el condicionado del presente informe:

- La actividad solicitada es limítrofe con el lugar de la Red Natura 2000: Zona de Especial Conservación (ZEC): Cañada del Venero (ES4320031).

En el ámbito de la actividad se localizan los siguientes valores naturales, de acuerdo con el Plan de Gestión de la ZEC mencionada, y la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de del Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

Especies destacables presentes:

- Área de nidificación y campeo de especies catalogadas "de interés especial" y "Vulnerables".
- Milano Real (*Milvus milvus*) catalogado "En peligro de extinción". Zona de cría en el entorno.
- Grulla (*Grus grus*), catalogada de "interés especial". Zona de invernada y alimentación (dehesas).
- Elanio azul (*Elanus caeruleus*), catalogado "Vulnerable". Zona de alimentación y cría.
- Sisón (*Tetrax tetrax*), catalogado "En peligro de extinción". Área de campeo y alimentación (pastizales y cañada).

Habitats:

- Dehesas perennifolias de *Quercus* spp. Cod. UE 6310.
- Majadales silicícolas mesomediterráneos. Cod UE 6220\* Habitat prioritario.
- Retamares con escoba blanca toledano-taganos. Cod. UE 5330.
- Lagunas temporales mediterráneas. Cod. UE 3170\* Hábitat prioritario.



Inventario regional de zonas húmedas:

- Laguna Casa Guarda Buenavista.
- Laguna Balandrera.

Estas dos lagunas forman parte del listado de lagunas naturales temporales consideradas "Elementos del Paisaje" en el SIGPAC.

- Servicio de Conservación de Ordenación y Gestión Forestal de la Dirección General de Medio Ambiente emite informe, con fecha de 25 de abril de 2019, en el que realiza indicaciones, en el ámbito de sus competencias, que se incluyen en el contenido del presente informe.

### 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.<sup>a</sup> de la Sección 2.<sup>a</sup> 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 ocupada, de forma permanente, por la terminal ferroviaria será de 84.759,00 m<sup>2</sup>, existiendo también una cierta superficie que se corresponde a la ocupación temporal (aquella que se restaurará convenientemente tras la finalización de las obras), coincidiendo con la zona de instalaciones accesorias (parque de maquinaria y depósito de tierras excedentarias).

En cuanto al consumo de recursos ligados a la ejecución del proyecto, se distingue entre los que son requeridos durante la fase de obras de los que se empleen durante la fase de funcionamiento. Así, durante la fase de obras 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 fase de funcionamiento (en la que el consumo se centrará en los suministros energéticos eléctricos y combustibles y agua). Se ocasionará un incremento global en el consumo de recursos (tanto para la fase de obras como para la de funcionamiento).

En cuanto al movimiento de tierras de la obra los volúmenes resultantes se resumen en:

- Total excavaciones: 83.544,00 m<sup>3</sup>.
- Total rellenos: 147.447,00 m<sup>3</sup>.

Para poder completar la obra el promotor señala que existen unas necesidades de material que no se satisfacen con los propios de la obra (que ascienden a un volumen de 111.813,70 m<sup>3</sup>) los cuales se indica que se suministrarán desde explotaciones mineras con autorización en vigor. También se indican que en la propia obra existen materiales cuyas características geotécnicas no permiten su empleo en la obra (con un volumen de 72.705,90 m<sup>3</sup>) y que por lo tanto deberán trasladarse fuera de esta. Como destino de estos materiales excedentarios se propone como primera opción el traslado a plantas de valorización de RCD's autorizadas, seguido de las opciones correspondientes a su empleo en explotaciones mineras con planes de restauración aprobados y a la conformación de un depósito definitivo en las proximidades de la obra.

Durante la fase de construcción los impactos generados 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.

En la etapa de funcionamiento 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).

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.

#### 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 Norte de Extremadura en Navalmoral de la Mata (Expacionavalmoral). Es un área que histórica-



mente se dedicaba al aprovechamiento agropecuario extensivo (dehesa) hasta la implantación del polígono industrial.

El entorno donde se desarrollan las actuaciones del presente proyecto es fundamentalmente rural y sin edificaciones ni usos sensibles en sus inmediaciones, como residenciales, docentes o sanitarios, a menos de 200 m. Los núcleos de población más cercanos son la propia localidad de Navalmoral de la Mata a aproximadamente 2,5 km y la localidad de Peraleda de la Mata a más de 6 km. En las inmediaciones del proyecto de la plataforma ferroviaria se localizan las líneas de ferrocarril con las que se enlazará, así como la urbanización del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Norte de Extremadura (Expacionavalmoral), que cuenta con declaración de impacto ambiental (DOE n.º 129, de 4 de julio de 2008).

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 limítrofe con el lugar de la Red Natura 2000: Zona de Especial Conservación (ZEC): Cañada del Venero (ES4320031), se indica también que en el ámbito de la ZEPA se localizan especies protegidas (fauna y flora). El suelo ocupado por la terminal ferroviaria corresponde principalmente a los hábitat de interés comunitario de código 6310 "Dehesas perennifolias de Quercus spp." y 6220 "Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero - Brachypodietea", dado que si bien estos hábitats son abundantes en el ámbito de actuación deberán adoptarse medidas compensatorias para paliar las posibles afecciones.

El terreno donde se proyecta la construcción de la terminal ferroviaria pertenece a la Cuenca Hidrográfica del Tajo. En el área del proyecto se identifican los cauces: Arroyo del Zanjón, Arroyo de las Cuadras, Arroyo de Santa María y Arroyo de Palancoso; de los cuales solo el Arroyo del Palancoso es atravesado por el vial de acceso a la futura terminal ferroviaria. Existen además otros elementos hidrográficos no fluviales, como charcas y lagunas, algunas de ellas estacionales, la mayoría de origen antrópico, sirviendo actualmente como zonas de abrevadero para el ganado. Entre ellas destaca la denominada "Laguna de la Balandrera" y "Laguna de la Casa del Guarda Buenavista", incluidas en el Catalogo Regional de zonas Húmedas, y que además tienen la consideración de "Elemento del Paisaje". El ámbito de estudio se enmarca dentro de la masa de agua subterránea "Tiétar - 030.022-". La recarga tiene lugar principalmente de la infiltración del agua de lluvia y, en menor medida, de los retornos de riego. La descarga principal se produce hacia los ríos Tiétar y Tajo (incluso a través de los afluentes de estos). La distribución de los parámetros hidráulicos de los materiales terciarios que conforman esta Unidad Hidrogeológica no es homogénea, sino que es variable a todas las escalas (desde local a regional).

En el ámbito del proyecto se encuentran las vías pecuarias, aunque ninguna de ellas es intersectada por la ejecución de la plataforma logística y la conexión ferroviaria:



- Cañada Real de Portugal o del Puerto del Pico del Miravete:
- Colada del Camino de San Marcos:
- Colada del Arroyo de Santa Maria y Camino de la Fuente de la Rosa

Según el "Inventario Español de Patrimonios Forestales. Catálogo de Montes de Utilidad Pública" del MITECO, basado en la clasificación que establece la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, modificada por la Ley 21/2015 de 20 de julio de Montes, no hay constancia de montes catalogados en el ámbito de la Terminal Ferroviaria.

En lo que respecta al Patrimonio Cultural, según el informe de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, el resultado de la prospección ha sido positivo en cuanto a la presencia de materiales arqueológicos, recuperándose piezas de industria lítica que podría encuadrarse en el Paleolítico Medio. Por lo que será necesario la adopción de medidas preventivas.

c. Características del potencial impacto.

A la vista de las actuaciones, que forman parte del proyecto, potencialmente generadoras de impactos, y de los valores ambientales presentes en el ámbito de estudio y teniendo en cuenta la posibilidad de adoptar medidas preventivas y correctoras, el carácter del impacto se resume en:

- **Atmósfera:** Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras. 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.

Así mismo, al no existir receptores humanos sensibles no se considera afección acústica y vibratoria sobre estos.

- **Geomorfología y suelo:** Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras. 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.
- **Hidrología e hidrogeología:** Compatible con la inclusión de medidas preventivas y compensatorias. Este proyecto intercepta el dominio público hidráulico, así como

la modificación de la escorrentía por lo que la afección sobre la hidrología superficial y subterránea será debida a la impermeabilización de superficies, los vertidos accidentales en el caso de un tratamiento inadecuado de los efluentes generados, pero tendrá un carácter compatible en caso de aplicarse las correspondientes medidas.

- Vegetación: Compatible con la inclusión de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Los impactos (por ocupación de hábitats y destrucción de la vegetación, así como por riesgo de incendios) se consideran de carácter compatible siempre que se apliquen las correspondientes medidas, entre las que se incluye, como de especial importancia, la redacción y ejecución de un Plan de Reforestación.
- Fauna: Compatible con la inclusión de medidas preventivas y correctoras. En la etapa de construcción se producirán molestias a la fauna por generación de ruido y tránsito de maquinaria. 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).

- Espacios protegidos, Red Natura 2000: Se valora que el proyecto no es susceptible de afectar de manera apreciable, siempre que se adopten medidas protectoras, correctoras y compensatorias.
- 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 siempre que se cumpla lo indicado por la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, consistente en 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.

En cuanto a la extensión, magnitud, complejidad, probabilidad, duración y reversibilidad de los impactos ambientales identificados en los puntos anteriores, no se identifica



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, el proyecto no supone un efecto barrera por si solo, no obstante, si se generará una sinergia de impactos en la zona, ya que está en fase de construcción la Línea de Alta Velocidad Madrid - Lisboa (que cuenta con declaración de impacto ambiental, BOE n.º 292, de 6 de diciembre de 2007), la continuación de las siguientes fases de urbanización del Polígono Industrial y la presencia de la cercana autovía A-5, por lo que será necesario 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 son previsibles impactos significativos derivados de la ejecución del proyecto.

#### 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:

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:

- Para evitar en lo posible la afección a las encinas adultas se deberá adaptar el proyecto minimizando al máximo las posibles afecciones del mismo. Para ello solo se cortarán aquellos ejemplares que se vean directamente afectados por la ocupación definitiva de las obras de la plataforma. 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.
- Respecto a la eliminación de los restos vegetales que se generen, bajo ningún concepto se procederá a su eliminación mediante quema, se procederá, preferentemente 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. La afección al arbolado se paliará mediante la ejecución de un plan de reforestación, que deberá ser presentado por el promotor ante la Dirección General de Medio Ambiente, para su aprobación antes del comienzo de las obras. Dicho plan deberá recoger el número de pies de arbolado que se verá afectados por la obra (detallando cuantos son los ejemplares a talar, aquellos que será necesario podar o los que puedan verse afectados de cualquier otra manera), las zonas donde se acometan las actuaciones (plasmándose gráficamente tanto la situación general como los detalles para su ejecución, incluyendo planos y perfiles y su replanteo sobre ortofoto), de manera que se definan con precisión las superficies donde se realizarán las plantaciones.

- En compensación por la afección al hábitat de encinar, dentro del plan de reforestación se deberá incluir la plantación de 5 pies por cada uno de los afectados (de 1-2 savias y con una densidad de una planta cada 100 m<sup>2</sup>).
- Se propone que como primera opción que las plantaciones se localicen sobre el terreno expropiado anexo a las nuevas vías que se construirán. También podría localizarse tanto por los bordes como por las zonas colindantes (cunetas, caminos de servicio o glorietas, incluso sobre los elementos de estabilización del talud, como mantas de coco, gaviones, etc.) tras procederse al extendido de suelo vegetal previamente recuperado.
- En relación con las plantas a emplear, deberá cumplirse 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.
- Las especies que se emplearán serán las que siguen:
  - Encina (*Quercus Ilex*), roble melojo (*Quercus pyrenaica*) y Alcornoque (*Quercus suber*) de al menos una savia.
  - Piruetano (*Pyrus bourgoneana*).
  - Olmo pedunculado (*Ulmus laevis*). Con certificado del MITECO o proveniente de sus viveros.
  - Escoba blanca (*Cytisus multiflorus*).
  - Fresnos (*Fraxinus angustifolia*).
  - Sauce (*Salix alba*).

- Majuelo (*Crateagus monogyna*).
  - Rosal silvestre (*Rosa canina*).
- Se recogerá el modo de realizar las plantaciones que garantice la viabilidad de los ejemplares plantados (época del año más adecuada, medidas imprescindibles para la supervivencia de los plantones como cercas, tubos protectores y jaulones antiherbívoros), así como los trabajos de mantenimiento imprescindibles (riegos de apoyo, tutorado, etc.) y la reposición de marras.
- Para afianzar el arraigo de las plantas sería necesario un mantenimiento durante un periodo de 5 años.
- 4.1.4. Para la restauración ambiental de los terrenos afectados por la obra se priorizará sobre cualquier otra actuación la adecuada gestión del suelo vegetal natural. Esta gestión consistirá en:
- 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, zona de instalaciones auxiliares, etc...) y de cualquier otro suelo que haya sido alterado por la ejecución del proyecto.
- 4.1.5. Con objeto de facilitar el tránsito de la fauna se proponen actuaciones y medidas como:
- Realizar una plantación de árboles de ribera, acordes con la situación geobotánica del cauce, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural en ambos márgenes del arroyo de Santa María, en una longitud de al menos 2 km hacia el norte desde su intersección con la vía ferroviaria, y una longitud aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras. La disposición de las plantas será de un pie cada 5 metros lineales, alternándose en una y otra orilla, de forma que no queden los pies de arbolado de ambas orillas enfrentados. En la plantación se incluirán las condiciones antes referidas y se realizarán las mismas labores de mantenimiento que se citan anteriormente.
  - Se priorizará la plantación de ejemplares de *Ulmus lavéis*, especie que encuentra en el cercano valle del Tiétar una de las pocas poblaciones resi-

duales de la Península Ibérica, y de forma secundaria (como acompañamiento de esta especie) se podrán también utilizar *Fraxinus angustifolia* y *Salix alba*.

- El cerramiento de la línea ferroviaria para los tramos de 500 metros lineales a ambos márgenes de este arroyo deberá ser de malla de rombo de 2 m de altura con voladizo (alero) de 50 cm. orientado hacia el exterior de la vía (para evitar que la fauna salte hacia el interior de las instalaciones), y diseñarse de forma que dirija la fauna hacia el paso establecido al cruce del arroyo, donde se habrá acometido la plantación del "corredor fluvial" antes referido.
- Se acondicionarán y adaptarán las obras de drenaje para permitir su permeabilidad a la fauna del entorno (pequeños mamíferos, anfibios y reptiles). Para conseguir esta doble función se diseñarán y construirán evitando escalonamientos o resaltes (se pueden realizar pequeñas plataformas o soleras de hormigón en la base de las ODT hasta alcanzar el nivel de la entrada y salida de los mismo o bien incluir en la solera una rampa rugosa de hormigón con poca pendiente que evite el escalonamiento producido por la acción del agua con el paso del tiempo). Otra opción es la de colocar en sus accesos (embocaduras) y a lo largo de la misma, piedras a modo de escollera de fondo para facilitar el paso de animales a la obra de drenaje transversal.

4.1.6. Con objeto de evitar la afección a las especies protegidas se establecerá una estrecha comunicación con el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas al objeto de asegurar la ausencia de actividad en un perímetro de 500 m en torno al punto de nidificación durante la época de cría de las especies, estableciéndose este periodo sensible entre el 1 de marzo y el 15 de julio.

4.1.7. Se diseñará el plan de trabajo en obra de manera que no se produzca tránsito de maquinaria ni vehículos en un entorno mínimo de 50 m entorno a las laguna Balandrera y Laguna de la Casa del Guarda Buenavista, para evitar la afección al hábitat prioritario Lagunas temporales mediterráneas (Cod UE 3170).

4.1.8. Para minimizar la posible afección sobre el medio hídrico:

- Se recomienda una especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras de fábrica que se construyan garanticen el paso de las avenidas extraordinarias.
- Será necesario estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de estos.

Se sugiere, en relación con estas obras de cruce, que se proyecten con una sola luz, para reducir el peligro de obstrucción. Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua.

- El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Para ello se controlará la escorrentía superficial que se genere en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de decantación, también se puede proteger a los cauces de la llegada de sedimentos con el agua de escorrentía mediante la instalación de barreras de sedimentos.
- Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos ni a las superficies de recarga de los acuíferos.
- 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.

4.1.9. Respecto al destino final de las tierras excedentarias de la obra, en el caso de que se justifique que es imposible ejecutar las opciones prioritarias (traslado a plantas de valorización de RCD's autorizadas o empleo de las tierras en explotaciones mineras con planes de restauración aprobados) y deba optarse por la realización de un depósito de tierras sobrantes, en su diseño y ejecución se tendrá en cuenta que:

- Se realizará el balizamiento del perímetro de la zona de vertido, asegurando que no se producirán arrastres de tierra y materiales hacia la charca que se encuentra en las proximidades.



- En caso de que se produzca alguna obstrucción en la escorrentía natural del agua que alimenta dicha charca el promotor deberá aportar artificialmente agua suficiente, con objeto de mantener las condiciones que tenía previamente a las obras.
- 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).
- Se diseñará de forma que no genere un impacto visual. Para completar su integración paisajística y ambiental los terrenos serán objeto de reforestación en toda su superficie (pie de talud, talud y zona superior) como parte del Plan de Reforestación.
- Su superficie se cubrirá con la tierra vegetal existente en la zona a ocupar, previamente retirada y acopiada adecuadamente.

4.1.10. En caso de existir tramos en los que haya que derribar paredes de piedra, se deberán rehacer los muros en las mismas condiciones que los derribados, no substituirse por otros de características diferentes.

4.1.11. En las cunetas hormigonadas y bajantes con pendientes relevantes se instalarán elementos para reducir la velocidad de las aguas y minimizar su efecto erosivo.

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

4.2.1. Se deberá contactar con el Coordinador de Agentes de la zona de la Dirección General de Medio Ambiente (Tlfno. 630125475), para que sea informado del programa de trabajos previsto. Antes del comienzo de los trabajos se indicará al Agente del Medio Ambiente de la zona los puntos exactos donde se llevarán a cabo las diferentes actividades (procediéndose, si fuera necesario, al balizamiento de la zona de actuación) y para que establezca las indicaciones necesarias para una correcta realización de los trabajos. En todo momento se atenderán las directrices marcadas por los agentes o personal técnico de la Dirección General de Medio Ambiente durante la realización de los trabajos.

4.2.2. No se circulará con vehículos a motor en la Cañada Real mientras existan zonas encharcadas, utilizándose otros caminos existentes, como son los paralelos a la vía del ferrocarril o a la autovía A-5.

4.2.3. No se realizará el lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje en zonas distintas a las que se designen al efecto para realizar este tipo de



operaciones. En el caso de tener que realizar el lavado de maquinaria en la zona de obras, se deberá construir dentro de la parcela de instalaciones auxiliares, un lavadero de maquinaria con una balsa de decantación asociada, para impedir que esa agua contaminada llegue directamente al suelo o a los cauces cercanos. El lavado de maquinaria, tal como camiones, hormigoneras, etc., se realizará sobre una superficie de hormigón lo suficientemente ancha como para que pueda acceder un camión, y con la inclinación adecuada (2 %) para que el agua sea evacuada hacia la balsa de sedimentación, donde se recogerán las aguas residuales del lavado, los sedimentos generados y los aceites y grasas que pudieran ser arrastrados. Es importante que la balsa esté perfectamente vallada con un cerramiento rígido para evitar que animales o personas puedan caer dentro.

- 4.2.4. 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.
- 4.2.5. 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.
- 4.2.6. Se aplicarán las medidas protectoras y correctoras para evitar las inmisiones de partículas a la atmósfera, tales como riegos (tanto en la propia obra como en los caminos de acceso), instalación de cubiertas y paramentos para cobijar los principales elementos generadores de polvo, etc.
- 4.2.7. 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.).
- 4.2.8. 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.

4.2.9. 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.

4.2.10. Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames de aceites y combustibles se gestionarán conforme a la legislación vigente de residuos peligrosos, y tanto la balsa de decantación, como el lavadero o la zona de cambio de aceite, deberán ser desmantelados. Además, todos los residuos generados en la obra serán clasificados y segregados en su origen. Los residuos peligrosos serán tratados según indique la legislación, serán entregados a un gestor autorizado.

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 montes de utilidad pública, vías pecuarias, carreteras, vías y caminos públicos u otras infraestructuras y servidumbres existentes deberían contar con los permisos de ocupación pertinentes. 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.

4.6. 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. 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.
- 4.6.5. 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 de terminal ferroviaria en los terrenos del Proyecto de Interés Regional Parque de Desarrollo Industrial Norte de Extremadura en Navalmoral de la Mata (Espacionavalmoral)", 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 al promotor de obtener el resto de autorizaciones sectoriales o licencias que sean necesarias para la ejecución del proyecto.

Mérida, 6 de mayo de 2019.

El Director General de Medio Ambiente,  
PEDRO MUÑOZ BARCO