

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO

CVE-2023-9761 *Resolución por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente al expediente EIA-ORD.006.2022, del proyecto Nueva carretera de conexión de la autovía S-30, enlace de Villaescusa, con El Llano de la Pasiega, Fase 1-A, conexión con Fase 0, ubicado en los términos municipales de Villaescusa y Piélagos, promovido por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.*

RESOLUCIÓN

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el Anexo II, Grupo 7, apartado i); "Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I", de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y sus modificaciones, por lo que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 de dicho texto legal, el referido proyecto debiera ser objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada, no obstante, en aplicación del artículo 7.1 d), y atendiendo a la solicitud del promotor, el proyecto se ha sometido a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por lo que, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental (en adelante DIA) de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Corresponde a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático, de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia autonómica.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

Con fecha de 21 de junio de 2019 tuvo entrada en el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales la solicitud de determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Nueva carretera de conexión de la autovía S-30: enlace de Villaescusa con el Llano de la Pasiega" y el documento de Inicio de dicho proyecto remitido por el promotor; la Dirección General de Obras Públicas. El Documento de Alcance fue emitido por esta Dirección General con fecha 23 de octubre del 2020.

1. Identificación del promotor y órgano sustantivo. Objeto, descripción y localización del proyecto.

1.1. Promotor del proyecto y órgano sustantivo.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

CVE-2023-9761

1.2. Descripción del proyecto: Objeto, justificación, localización, descripción sintética, alternativas y alcance de la evaluación.

La actuación objeto de la presente DIA se enmarca dentro del “Estudio Informativo del Eje Vial Villaescusa – Carandía”, elaborado en el año 2009 con la finalidad de proceder a la definición y selección de la alternativa más adecuada para la ejecución de un nuevo vial entre las localidades de Villaescusa y Carandía, cuyo objetivo principal era la conexión de las autovías S-30 y A-8. Dicho eje vial ya había sido objeto de estudios anteriores.

El estudio informativo se definió por fases, una de las cuales, la Fase 1-A “Nueva carretera de conexión de la Autovía S-30, enlace de Villaescusa con el “Llano de la Pasiega”, conexión con Fase 0”, es la que ahora se evalúa y que se define mediante adenda al citado estudio informativo. Dicho estudio informativo se compone de las siguientes fases:

- 1) FASE 0: Aprobada con Declaración Ambiental y ya ejecutada. Conecta el vertedero Monte Carceña de Castañeda y el paso superior sobre infraestructura de Adif.
- 2) FASE 1-A: Conecta, mediante una calzada con doble sentido, la S-30 con el “Llano de la Pasiega” y la Fase 0. Lo que se denomina “Nueva carretera de conexión de la Autovía S-30, Enlace de Villaescusa, con el “Llano de la Pasiega, conexión con Fase 0”.
- 3) FASE 1-B: Conecta la Fase 1-A, la Fase 0 y el “Llano de la Pasiega” con la Autovía A-8 en Carandía.
- 4) FASE 2-A: Desdoblamiento a doble calzada de la Fase 1-A.
- 5) FASE 2-B: Desdoblamiento a doble calzada de la Fase 1-B.

Estas fases no tienen por qué ser correlativas y su construcción en el tiempo dependerá de la evolución de las necesidades de los múltiples condicionantes presentes en todo el corredor.

El vial correspondiente a la Fase 1-A, objeto de la presente DIA, se justifica desde el punto de vista de satisfacer la demanda asociada a los siguientes desarrollos:

- Proyecto Singular de Interés Regional (PSIR) Llano de la Pasiega
- Área Integral Estratégica Productiva (AIE/Pro) Piélagos – Villaescusa
- Vertedero de residuos no peligrosos de Castañeda

Este nuevo vial discurre por los términos municipales de Villaescusa y Piélagos, entre la conexión con la Autovía S-30 (enlace de Villaescusa) y el enlace con la denominada Fase 0 ya ejecutada (acceso al vertedero de Monte Carceña).

Se analizan tres alternativas; la Alternativa 0, o de no actuación, y las alternativas 1-A norte y 1-A sur, al norte y al sur del arroyo de la Mina respectivamente.

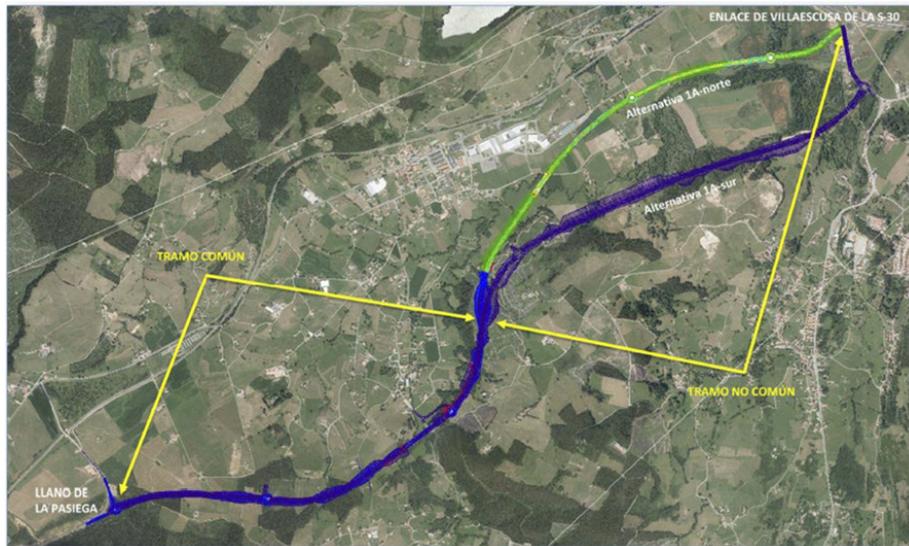
La **Alternativa 0**, o de no actuación, contempla la utilización de la actual Carretera Nacional NA-623 (Santander – Burgos) para satisfacer la demanda de los desarrollos mencionados anteriormente, ya sea en su estado actual o mediante su reforma.

La **Alternativa 1-A norte**, inicia su desarrollo en el enlace de la Autovía Ronda de la Bahía. A partir de aquí, se dirige hacia el oeste y tras recorrer 800 metros plantea la incorporación de una glorieta. A partir de este punto su trazado discurre en línea recta paralelo a la carretera N-623 y al ferrocarril durante aproximadamente 1.500 metros. En este tramo recto se plantean otras dos glorietas para integrarse dentro del futuro AIE/Pro Piélagos – Villaescusa. A partir de este punto el trazado gira ligeramente en dirección suroeste salvando mediante un viaducto de 180 metros el Río de la Mina y su vegetación de ribera, para continuar a media ladera y posteriormente en trinchera por la zona de La Carma. Desde aquí, retoma la dirección oeste y plantea una nueva glorieta que permite el enlace con la CA-403 (este enlace con la CA-403 contemplado en el Estudio Informativo se ha suprimido en la adenda, considerando más factible realizar la salida hacia la CA-404, Villanueva – Riosapero, que desemboca en la CA-403). Precisamente para

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

dar permeabilidad a la mencionada carretera, a continuación, se plantea un nuevo viaducto de 260 metros. El resto del trazado es común con la alternativa 1-A sur.

La **Alternativa 1-A sur** comienza en la conexión con el enlace de la Autovía Ronda de la Bahía, desde donde se desarrolla duplicando la carretera autonómica CA-142, sobre la que discurre a lo largo de 400 metros. A partir de aquí, tras una nueva glorieta, el trazado realiza un giro y avanza al sureste del Área Integral Estratégica Productiva (AIEP) Piélagos – Villaescusa. Prácticamente al final de la zona de AIE/Pro Piélagos – Villaescusa, incluye una segunda glorieta.



Ambas alternativas comparten la mitad final de su trazado, se trata de viales simples de dos sentidos, cuyas trazas incluyen los siguientes elementos para cada alternativa:

ELEMENTOS ESTRUCTURALES	ALTERNATIVA SUR	ALTERNATIVA NORTE	UD
Geometría			
Longitud	6,60	6,15	km
Sección	Carretera convencional	Carretera convencional	
Anchura	9,00	9,00	m
Movimiento Tierras			
Desmonte	1,12	0,80	10 ⁶ m ³
Terraplén	0,84	0,55	10 ⁶ m ³
Drenaje			
Tubo Ø 1800 mm	191,00	54,00	m
Tubo Ø 2000 mm	94,00	82,00	m
Marco 6-10 m ²	241,00	257,00	m
Estructuras			
Viaducto	408,00	435,00	m
Marco bicelular 8 x 4 m	62,00	-	m

Tras el análisis de los factores estructurales, ambientales y socioeconómicos de las diferentes alternativas, realizado en el EIA, se concluye que la alternativa elegida es la **Alternativa 1-A norte**.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

1.2.1. Descripción sintética de la alternativa seleccionada.

La nueva vía, de 6.146 metros, en sección de calzada convencional de un carril por sentido, conecta la autovía Ronda de la Bahía (S-30) con la carretera de acceso al vertedero Monte Carceña (Fase 0 del Estudio Informativo) en el entorno del Llano de la Pasiega.

El nuevo vial inicia su trayectoria en el enlace de Villaescusa de la S-30. Discurre sobre terraplén los primeros 600 metros en los que atraviesa los rellenos mineros próximos al cauce del río La Mina y después de 200 en desmonte, la traza vuelve a ir sobre terraplenes de alturas de hasta 10 metros. Todo este trazado, saliendo del enlace es un desarrollo de 1200 metros en curva de radio 1700 metros con sus clotoides. Tras el importante terraplén, el trazado continúa hasta cruzar el río La Mina con un viaducto de 177 metros. Tras cruzar el río se entra en una zona en la que la traza discurre a media ladera y posteriormente en trinchera en la zona de La Carma. En este punto se enlaza con la CA-403 (este enlace, contemplado en el Estudio Informativo, se ha suprimido en la adenda, considerando más factible realizar la salida hacia la CA-404, Villanueva – Riosapero, que desemboca en la CA-403) cruzando de nuevo el río La Mina con un viaducto inicialmente previsto de 258 metros y que se decide ampliar en 81 metros y acompañar de muros para evitar invasiones del cauce. En esta zona la nueva infraestructura alterna pendientes suaves ascendentes y descendentes. El trazado termina en el entronque con la Fase 0 ya construida. En este punto se conecta con el futuro PSIR “Llano de la Pasiega”, con el vial de acceso al vertedero del monte Carceña y con el paso superior sobre la infraestructura de Adif.

Las acciones del proyecto generadoras de potenciales alteraciones sobre los diferentes factores ambientales, dentro de las fases consideradas, son las siguientes:

Fase de construcción: Ocupación del suelo, movimiento de tierras, movimiento de maquinaria pesada, drenajes, construcción y asfaltado de la carretera, plantas de tratamiento de materiales, explotación de canteras y erosión eólica por denudación.

Fase de explotación: Ocupación del suelo, incremento del tráfico rodado y explotación de la vía

Los recursos naturales que se prevén consumir para la ejecución del proyecto son; agua, tierras procedentes de la propia traza, material de relleno de procedencia externa a la traza (canteras), suelos y otros recursos naturales necesarios para la fabricación de los materiales utilizados. Otros recursos naturales que se verán afectados por las obras serán; la calidad del aire, el paisaje, la flora, la fauna, etc. Así mismo, se generarán residuos, vertidos y emisiones.

1.2.2. Alcance de la evaluación.

La presente evaluación se realiza sobre el proyecto “Nueva carretera de conexión de la Autovía S-30, Enlace de Villaescusa, con el “Llano de la Pasiega, conexión con Fase 0”, en los términos municipales de Piélagos y Villaescusa, Cantabria. El objeto de la evaluación de este proyecto se dirige a la valoración, desde el punto de vista ambiental, de las alternativas que consiguen el logro de los objetivos planteados con el menor impacto ambiental. Dadas las características del proyecto, no se incluyen en la evaluación previsiones sobre el cese o desmantelamiento de la infraestructura al final de su vida útil. No comprende el ámbito de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad viaria, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

2. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración.

Con fecha 21 de marzo de 2022 se publicó en el Boletín Oficial de Cantabria nº 55 el anuncio de la Dirección General de Obras Públicas de información pública de la “Adenda al estudio informativo Villaescusa-Carandía. Tramo: Fase 1-A: Nueva Carretera de conexión de la autovía S-30 enlace de Villaescusa con el Llano de la Pasiega y la Fase 0” y del Estudio de Impacto Ambiental proyecto de referencia.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

Los documentos precitados fueron expuestos al público en el Servicio de Carreteras Autonómicas de la Dirección General de Obras Públicas, en los Ayuntamientos de Villaescusa y Piélagos y en el Portal de Transparencia de Cantabria.

Simultáneamente, de acuerdo con la información facilitada por el Órgano Sustantivo, se sometió el expediente a consultas, remitiéndoselo a las siguientes Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas:

- Delegación del Gobierno en Cantabria.
- Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica.
- Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático - Subdirección General del Medio Natural.
- Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio-Subdirección General de Planificación Territorial y del Paisaje.
- Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio-Subdirección General de Urbanismo y Arquitectura.
- Ecologistas en Acción en Cantabria.
- ARCA.
- SEO - Birdlife.

En respuesta a la Información Pública y a las consultas, el Órgano Sustantivo (en adelante OS) recibió diferentes alegaciones e informes que este trasladó al Órgano Ambiental (en adelante OA). Se incluye a continuación un resumen de los aspectos fundamentales extraídos de cada una de las contestaciones recibidas:

Ayuntamiento de Villaescusa: Remite un escrito de fecha 19 de abril de 2022 en el que solicita que en el proyecto de construcción de este nuevo vial se mantenga la conexión con la carretera autonómica CA- 403, Riosapero – Parbayón, no presentando alegación alguna.

En la respuesta dada por el OS se indica que; en el Estudio Informativo se contemplaba una conexión con la CA-403, en la Adenda al Estudio Informativo, al aumentarse la longitud del puente sobre el río de la Mina para reducir las acciones a este cauce y a unas viviendas existentes junto a la CA-403, no se ha contemplado esa conexión a la CA-403, por, entre otros motivos, la excesiva pendiente del vial a construir, el paso sobre el mencionado río, la afección a la vegetación de ribera, la existencia de viviendas, etc, además, porque se considera más factible, por menor afección al entorno, menor distancia de conexión, menor diferencia de cotas entre el inicio y el final de la conexión,..., realizar la salida hacia la CA-404, Villanueva – Riosapero, que desemboca en la CA-403.

Raquel Herrero Ronda y Jonathan Anthony Surrell: Con fecha 2 de mayo de 2022, tras aportar unos antecedentes, solicitan que el trazado del vial, en el tramo que afecta a su propiedad, se desplace hacia el SE, que quede confirmada la eliminación de la conexión con la CA-403 inicialmente prevista en el Estudio Informativo y la rotonda de la que parte, o se modifique el trazado eliminando el paso por su finca y que se proteja el bienestar de los vecinos y medio ambiente ante la contaminación sonora, visual, lumínica y de polución.

El órgano sustantivo contesta en el mismo sentido que en la respuesta dada al ayuntamiento de Villaescusa, indicando que en la adenda que se somete a evaluación ambiental no se contempla la conexión con la CA-403.

ARCA: Con fecha 30 de abril de 2022, la asociación ecologista ARCA suscribe una alegación al proyecto de referencia en la que señala su oposición al mismo, así como a todos los demás proyectos sometidos a información pública referentes al PSIR del Llano de la Pasiega, por considerar que debieran de haberse presentado de manera conjunta y global, en lugar de manera fraccionada y parcial.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

El OS responde indicando que la actuación que ahora se somete a EIA es un vial con entidad propia por más que se inserte en un eje de mayor calado a futuro.

Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica. Servicio de Patrimonio Cultural: Con fecha 28 de junio de 2022, se emite informe por parte de la administración de referencia, en dicho informe se asume la inexistencia de impactos significativos conocidos sobre el Patrimonio Cultural y Arqueológico, exponiéndose en el mismo, como consecuencia de lo anterior una serie de condiciones adicionales; realización de una prospección arqueológica de la alternativa elegida y realización de un seguimiento arqueológico, a pie de obra, de todos los movimientos de tierras necesarios para la ejecución del proyecto.

Confederación Hidrográfica del Cantábrico: Con fecha 19/11/2022, el OS recibe informe del Organismo de cuenca, en el cual se hace un análisis de la documentación sometida a consultas, principalmente en lo referente a la hidrología. A continuación, se establecen una serie de consideraciones previas en relación a los cauces y masas de agua afectadas, sus zonas de protección, captación y objetivos medioambientales, así como las zonas inundables, indicándose que el trazado ocupa zonas inundables del río Carrimont, código "Pas-Miera-08-CAN" y del río de la Mina, "Pas-Miera-11-CAN", proyectándose sobre zonas de flujo preferente, de probabilidad de inundación media T-100 y baja probabilidad T-500. Finalmente, se hacen una serie de consideraciones sobre el documento ambiental:

Primera: Consideraciones sobre el riesgo de inundación: Se observa que no se incorpora información actualizada relativa al riesgo de inundación, en la que se identifican zonas de ocupación adicionales a las recogidas en el estudio de impacto ambiental. En base a esta nueva cartografía, se indica que la alternativa 1A-sur presenta menor ocupación de zonas inundables que la alternativa seleccionada Alternativa 1A-norte. Para garantizar que las futuras actuaciones del Proyecto no van a conllevar un agravamiento del riesgo del entorno se deberá tener en cuenta la cartografía indicada.

Segunda: Autorización de obras o actividades en el dominio público hidráulico: Se indica que las actuaciones proyectadas en dominio público hidráulico o en sus zonas de protección (zonas de servidumbre y de policía) requerirá la obtención de la autorización administrativa previa del Organismo de cuenca, evaluándose, durante la tramitación, la compatibilidad de las actuaciones propuestas con la normativa en materia de aguas, el PHCO y el cumplimiento de las limitaciones a los usos en la zona inundable establecidas en la normativa sectorial de Aguas, estableciéndose una serie de condicionantes de carácter general.

Tercera: Consideraciones sobre las posibles afecciones a la morfología de los cauces, a su régimen hidrológico y a la inundabilidad: A este respecto, se indica que, además de las medidas contenidas en el documento ambiental, deberían considerarse una serie de medidas preventivas y correctoras, las cuales se incorporan en el punto 4.2 de la presente DIA.

Cuarta: Consideraciones sobre las posibles alteraciones de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas: Al igual que en la consideración anterior, se propone la incorporación de otras medidas a las ya establecidas por el promotor, las cuales se incorporan en el punto 4.2 de la presente DIA.

Quinta: Consideraciones sobre las posibles afecciones a la zona: Se indica que el documento ambiental no prevé afecciones a las concesiones existentes. En el caso de detectarse durante la ejecución de las obras el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas.

Sexta: Consideraciones sobre posibles vertidos: Se indica que los vertidos procedentes de las balsas de decantación previstas en el proyecto, deberán contar con la previa autorización administrativa del Organismo de cuenca.

Séptima: Consideraciones sobre los requisitos técnicos en análisis de aguas: Se indica que los análisis de aguas que se realicen, dentro del programa de seguimiento ambiental, para garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras propuestas en relación con los posibles impactos sobre la hidrología superficial y subterránea, deberán ser realizados por Entidades Colaboradoras de la Administración Hidráulica, cuyo régimen jurídico se desarrolló por Orden

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

MAM/985/2006, de 23 de marzo.

Finaliza el informe indicando que las anteriores observaciones se realizan sin perjuicio de que cualquier obra o trabajo en el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y de policía, los aprovechamientos de aguas superficiales o subterráneas, así como el vertido directo o indirecto de las aguas, requerirán autorización administrativa previa del Organismo de cuenca en el ámbito territorial de su competencia.

Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático - Subdirección General del Medio Natural: Con fecha 30/03/2023 esta Dirección General emite informe en el ámbito de sus competencias. Dicho informe consta de los siguientes puntos: antecedentes, descripción de la actuación, marco legal y normativa aplicable, consideraciones sobre la documentación presentada, elementos objeto de conservación, identificación y evaluación de afecciones, conclusiones y condicionado. De forma resumida se indica lo siguiente:

Respecto a las consideraciones sobre la documentación presentada, se indica que existen importantes carencias en la documentación sometida a información pública que dificultan en gran medida la adecuada comprensión de los documentos, así como referencias imprecisas y confusas al trazado global que lejos de aportar mayor claridad, complican la lectura y comprensión del documento técnico. Tampoco se incluye concreción alguna de las medidas de integración ambiental sobre su alcance, localización, detalle y presupuesto, sobremanera aquellas de carácter compensatorio indicadas para la integración y recuperación de los hábitats fluviales asociados a la ribera del río de la Mina. Por otro lado, en lo referente a los planos e información cartográfica, resultan claramente insuficientes e incompletos, carentes de las escalas y detalles precisos que dificultan notablemente la evaluación ambiental. Así mismo, se indica que la valoración de los impactos, especialmente sobre los factores vegetación, fauna y hábitats, no se basa en criterios cuantitativos ni tampoco establece una ponderación adecuada de los distintos factores del medio susceptibles de ser afectados. Finalmente, se indica que la descripción de las medidas preventivas y correctoras resulta excesivamente generalista, haciendo alusión a posibles afecciones que, sin embargo, no se encuentran recogidas en su apartado correspondiente del EsIA (8.- Identificación y valoración de posibles impactos) o, en ciertos aspectos, derivando al proyecto constructivo, cuando en esta fase realmente procede su inclusión, sobremanera aquellas relativas a la conservación de las unidades o biotopos de mayor relevancia, las destinadas a la prevención de impactos sobre los grupos faunísticos más sensibles así como, la erradicación y control preventivo de especies de flora invasora, sin obviar la propia gestión de los residuos y en especial, los sobrantes inertes de las excavaciones.

Respecto a la identificación y evaluación de afecciones, se indica que, en los planos de la Adenda, se observa que, en la zona del Barrio de La Aguilera, a lo largo de unos 600 m, el trazado seleccionado discurre tan próximo al curso fluvial del río La Mina que invade su soto ripario e incluso posiblemente obligue a rectificar su curso en algún tramo, no cuantificándose esta afección. Así pues, se considera que dicho ámbito del río de la Mina es uno de los biotopos presentes en el entorno de actuación que mayor nivel de protección debe tener en la aplicación de las medidas preventivas y correctoras a desarrollar en el proyecto constructivo, por constituir entre otros aspectos, un hábitat de interés comunitario de carácter prioritario conformado por alisedas riparias y bosques de galería. Por otro lado, se indica que, en base a la mejor información disponible en esa Dirección General, no se identifica ninguna especie de fauna o flora protegida que pueda resultar afectada por la actuación. En relación con las especies invasoras, el EsIA de la Adenda recoge las medidas prescritas por esta Dirección General en la fase de consultas previas.

Finalmente, se prescriben una serie de condiciones de obligado cumplimiento, las cuales se incorporan en el punto 4.2 de la presente DIA.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

3. Resumen del análisis técnico realizado por órgano ambiental.

La solicitud de evaluación de impacto ambiental tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático (actual Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático) con fecha 26 de agosto de 2022, acompañando a la misma la siguiente documentación:

- Adenda
- Estudio de Impacto Ambiental
- Documento de síntesis
- Alegaciones a la información pública realizada
- Informes de organismos públicos consultados

Tras el análisis formal del expediente, se constató que no constaban en el mismo los informes preceptivos de los siguientes organismos, previstos en el artículo 37.2 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

- Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático - Subdirección General del Medio Natural.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Por ello, con fecha 07/03/2023, se requirió al OS (Dirección General de Obras Públicas) para que subsanase el expediente.

Con fechas 08/03/2023 y 30/03/2023 el Órgano Ambiental recibe los informes de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático respectivamente.

Una vez recibidos los citados informes, analizada la documentación que obra en el expediente, así como la aportada en este proceso, se realiza a continuación la evaluación de los efectos ambientales del proyecto.

3.1. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Del conjunto de la información aportada en el ESI se hace especial hincapié en aquellos elementos ambientales que por su sensibilidad y posible afección resulten de vital importancia a la hora de caracterizar el territorio a estudiar.

Atmosfera: El área de estudio se encuentra relativamente alejada de grandes núcleos urbanos en una zona semirural, con vegetación abundante, escaso tráfico y sin actividad industrial significativa. Se parte de una situación relativamente ausente de contaminación atmosférica en la mayor parte del área de estudio y donde la presencia de la misma va a estar condicionada por la cercanía de las zonas de tráfico. Igualmente, es una zona muy confortable desde el punto de vista acústico, no obstante, el futuro desarrollo del área de Actuación Integral Estratégica Productiva de Piélagos – Villaescusa y el Proyecto Singular de Interés Regional “Llano de la Pasiéga” creará nuevas fuentes contaminación atmosférica y un cambio en la organización del área afectada por la nueva carretera proyectada.

La **orografía** de la zona se describe como suave y alomada con cotas máximas de 300 m, alcanzándose importantes desniveles en la mayor parte del trazado.

Geología: Litológicamente, en el ámbito de estudio predominan las limolitas, margas, areniscas y arcillas. Existen algunos núcleos de arcillas yesíferas del Keuper de naturaleza diapírica. Se deben destacar también como formaciones superficiales, importantes depósitos aluviales y terrazas, así como las acumulaciones de fangos orgánicos y mineros en el entorno de la Ría de Solía.

Edafología: Según el sistema propuesto por la FAO, las clases de suelo afectadas principalmente por la actuación son los fluviosoles distritos, cambisoles eutricos, cambisoles districos, gleisoles eutricos, regosoles spoli-antropicos, regosoles districos y umbrisoles áplicos. Según la Zonificación agro-ecológica de Cantabria, en el ámbito de estudio se reconocen las categorías de capacidad agrológica muy alta, media, baja y muy baja.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

Respecto a la **hidrología superficial**, la principal arteria fluvial del ámbito de la actuación es el río de la Mina, con su principal afluente, el arroyo Obregón y otros innominados. En cuanto a la **hidrogeología**, de todos los grupos geotécnicos que aparecen en la zona de estudio, solo dos forman acuíferos de importancia: los macizos calizos y las formaciones superficiales granulares. El resto de los grupos geotécnicos son impermeables, aunque pueden presentar pequeños acuíferos locales los niveles de areniscas y calizas descritos en alguno de ellos.

Vegetación: Son nueve las categorías en las que se han agrupado las diferentes formaciones vegetales o biotopos dominantes existentes en el ámbito de estudio; humedal, bosque de ribera, bosque mixto, arboledas sobre rellenos mineros, encinar, plantación forestal, matorral, tierras de labor y praderías e improductivo. En cuanto a los biotopos concretos que son afectados por la traza en alguna medida, estos son cinco; plantaciones de eucaliptos (presentes en la ladera sur, por la que la traza discurre en la segunda mitad del primer sector y casi toda la parte sur de la traza hasta el Llano de La Pasiega), bosquetes de frondosas y plantaciones antrópicas asociadas (ocupan extensas áreas en los diques al inicio de la traza del vial y se extiende hasta la ribera fluvial del arroyo de La Mina, en la zona en la que este curso se denomina canal de la Mina), prados de siega y diente y cultivos forrajeros estacionales (ocupan la mayor parte de los sectores de los márgenes viarios, tanto al inicio, como en las zonas más cercanas al Llano de la Pasiega), bosques riparios; alisedas fluviales (es la formación más representativa del curso fluvial del arroyo de La Mina. Se trata de un hábitat de interés prioritario de la Directiva 92/43/CEE; 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), y frondosas aisladas (ejemplares de robles, fresnos y sauces, esencialmente, que salpican el espacio y que, en algunas ocasiones pueden ser afectados por la traza).

En la zona de actuación se detecta gran profusión de especies invasoras. El EsIA señala al menos, la presencia de plumero (*Cortaderia selloana*), chilca (*Baccharis halimifolia*), bambú japonés (*Reynoutria japonica*) y falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*).

Fauna: Las comunidades vegetales presentes en la zona condicionan la existencia de las distintas unidades faunísticas. Las unidades más importantes presentes en el área de estudio son las siguientes: Comunidad fluvial y de ribera, comunidad de encinar, comunidad de bosques isla y matorrales, comunidad de eucaliptales, comunidad de prados y cultivos, zonas urbanas e infraestructuras. En estas comunidades vegetales destacan especies de vertebrados como el tejón, comadreja, erizo común, armiño, o zorro, así como micromamíferos como ratones de campo y musarañas, anfibios como la rana común, sapos común y partero, salamandra común, etc. En cuanto a la ictiofauna, en el ámbito más cercano al área de estudio no se tiene constancia de la presencia de peces de agua dulce. Así mismo, se ha encontrado un total de 8 taxones de anfibios cuya presencia es probable en la zona de estudio, cifra que supone la mitad de los taxones cántabros (16), si bien el área de actuación no está incluida en ningún Área Importante para los Anfibios y Reptiles. De estos últimos no existe mucha riqueza en la zona, habiendo identificado únicamente 6 especies de las 22 existentes en Cantabria, todas ellas sin problemas de conservación. Respecto a la avifauna, en las riveras destaca la presencia de aves ligadas a los sotos como del martín pescador, el mirlo acuático, la oropéndola, el ruiseñor bastardo, las lavanderas, jilgueros, currucas, zarceros, mosquiteros, mitos, etc. En la Ría de Solía aparecen numerosas aves acuáticas, tanto nidificantes como invernantes (zampullín común, ánade azulón, gallineta común, avefría, focha común y carriceros común y tordal), muchas de ellas vinculadas a carrizales y cañaverales. Ligadas a la comunidad de bosques, prados y cultivos aparecen numerosas especies de rapaces.

La actuación se encuentra en el área de distribución de especies en régimen de protección incluidas en el Decreto 120/2008 por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria (CREA), en el Real Decreto 139/2011 para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA), en la Directiva 2009/147/CE de Aves y en la Directiva 92/43/CEE de Hábitats.; *Hieraaetus pennatus* (Águila calzada) (Anexo I/LESRPE), Falco

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

peregrinus (Halcón peregrino) (Anexo I/LESRPE), Lutra lutra (Nutria) (LESRPE /Anexos II y IV), Hyla arborea (Rana de San Antonio) (Vulnerable/ LESRPE/ Anexo IV), Quirópteros cavernícolas (Vulnerable/Anexo I/Vulnerable).

Las especies que presentan un mayor grado de amenaza y nivel de protección son los murciélagos. Aunque es probable que las especies citadas se alimenten en el ámbito, en especial la zona de Villaescusa, la naturaleza del terreno hace improbable la presencia de buenos refugios. Las cuevas con presencia confirmada de murciélagos en el entorno más o menos cercano están situadas en el macizo calcáreo de Peña Cabarga, concretamente se ha descrito un importante refugio en la Cueva de la Castañera, en Obregón.

A pocos kilómetros de la zona de emplazamiento existen varias cavidades importantes para la fauna, con la presencia de varias especies de murciélagos y escarabajos de cueva:

- Cueva de El Pendo, en Escobedo de Camargo, a 2,7 km
- La Cuvona de Revilla de Camargo, a 1,5 km
- La Cueva de los Murciélagos II de Villaescusa, a 2,6 km

Espacios naturales protegidos: El trazado no afecta directamente a ningún espacio natural protegido, el más cercano es la ZEC 1300010 "Río Pas". Así mismo, en el EIA se indica que el único Hábitat de Interés Comunitario afectado por la actuación es el 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Además de los espacios protegidos formalmente reconocidos, del análisis ambiental realizado en el EIA se desprende la existencia de otro espacio de indudable interés ambiental: la Ría de Solía y el Canal de la Mina.

La **conectividad territorial** a ambos lados de la traza se ve atenuada en la actualidad por las áreas de cultivo, núcleos urbanos, áreas industriales e infraestructuras como la carretera N-623.

Los **usos del suelo** en el área de estudio pueden desglosarse en las siguientes categorías: uso agropecuario, uso forestal maderable, uso natural, uso urbano (zonas residenciales, áreas industriales, e infraestructuras).

En cuanto al **paisaje**, el Proyecto se desarrolla sobre un valle amplio con fondo llano donde se sitúan los pueblos, las infraestructuras y los cursos fluviales, con montañas de relieve poco acusado. La vegetación la componen praderías alternando con cultivos y con pequeños rodales de bosque mixto y, en las zonas de mayor relieve, extensas plantaciones de eucaliptos. La simplicidad que caracteriza al relieve de la zona y la multitud de observadores potenciales que pasan por sus pueblos e infraestructura determinan que la visibilidad sea muy elevada en todo el territorio estudiado. De acuerdo con el EIA, la calidad visual del entorno es alta en el frente abierto este-oeste del corredor y baja o media en el frente norte-sur del mismo. La fragilidad del entorno es baja y la intervisibilidad, asimismo, es de baja magnitud general, sin zonas relevantes desde el punto de vista de la percepción visual.

En cuanto al **patrimonio cultural**, el potencial arqueológico de la zona es bajo, ya que se trata de un área con escasa concentración de yacimientos, a pesar de que los municipios de Piélagos y Villaescusa cuentan con una gran densidad de ellos. Los análisis preliminares realizados por parte de un arqueólogo autorizado por la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria, indican la inexistencia de restos arqueológicos o patrimoniales en superficie en el conjunto de la obra.

Respecto al **medio socioeconómico**, pese a ser el sector terciario el dominante en la economía de la zona de estudio, la traza de la actuación que se proyecta afecta fundamentalmente suelos relacionados con el sector primario, como prados y explotaciones forestales.

3.2. Análisis ambiental para selección de alternativas.

En relación con los previsibles impactos generados por las distintas alternativas, valorados comparativamente únicamente para los tramos no coincidentes, el ESIa considera que el impacto generado por **emisiones**, tanto en la fase de obras como en la de explotación, será similar y compatible para ambas

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

alternativas. Respecto a la situación fónica, la alternativa norte puede generar alguna molestia más a las poblaciones cercanas y la sur más a las comunidades naturales, en este caso, el impacto generado por ambas alternativas se considera moderado.

Respecto a la **orografía y la geología**, la alternativa sur discurre en buena parte de su trazado a media ladera, generando desmontes de magnitud considerable, mientras que en la norte discurre por una zona más llana, por lo que apenas se generan movimientos de tierra, de ahí que se haya considerado el impacto de la alternativa norte como compatible y el de la sur como moderado.

En cuanto a la **edafología**, la alternativa sur afecta poco a suelos de alta o muy alta productividad. Por su parte, la alternativa norte es la que produce un mayor impacto sobre los suelos en este tramo, ya que mantiene parte de su trazado dentro de los suelos de alta productividad.

El impacto sobre la **hidrología** es mayor en la alternativa norte que en la sur, ya que la primera atraviesa el cauce del río de la Mina en dos ocasiones, cruza varios arroyos tributarios y discurre muy próxima al río en un tramo significativo. Por contra, la alternativa sur afecta parcialmente al río, cruzando arroyos tributarios y empleando un viaducto para sortear el único de ellos que presenta un caudal considerable: el Arroyo Cabidón. A pesar de las diferencias apuntadas se estima en el EIA que el impacto sobre la hidrología es compatible en ambos casos, ya que las estructuras previstas son adecuadas para la magnitud de los cauces, y el río de la Mina ya presenta importantes alteraciones en su cauce y en la calidad de sus aguas.

La alternativa sur provoca la eliminación de una considerable superficie de masa vegetal, principalmente en la zona de las antiguas balsas de decantación. La alternativa norte es menos agresiva con la **vegetación** al evitar la afección a los bosques del Canal de la Mina. Sin embargo, la afección a las arboledas situadas al norte de este canal y al bosque mixto existente en las proximidades del barrio de La Aguilera no pueden ser despreciadas. Con todo, se considera que la alternativa norte provoca impactos moderados sobre la vegetación, siendo severos los provocados por la alternativa sur.

El tránsito de la alternativa sur por hábitats con escasa presión antrópica y, por tanto, mayor interés faunístico, como los bosques del Canal de la Mina, genera un impacto sobre la **fauna** que puede ser considerado como SEVERO. La alternativa Norte, se extiende principalmente por espacios más antropizados que, aunque presentan cierto interés para la fauna, son fácilmente reemplazables por otras áreas abiertas cercanas, por lo que el impacto se ha considerado MODERADO.

Pese a no afectar ninguna de las dos alternativas a **espacios naturales protegidos**, la alternativa sur atraviesa el área de interés natural definida en torno a la Ría de Solía y el Canal de la Mina, ocasionando los impactos sobre la vegetación y el hábitat faunístico ya comentados, de ahí que se haya definido un impacto moderado de la misma. La alternativa norte no influye en espacios de cierta relevancia, por lo que el impacto se considera compatible.

Respecto al **paisaje**, la alternativa sur provoca impactos considerados como moderados debido, principalmente, a que discurre en gran parte de su trazado a media ladera y, por tanto, a mayor cota que la alternativa norte que discurre por terrenos llanos de uso agrícola, y cuyo impacto se ha considerado como compatible.

El impacto sobre la **permeabilidad territorial** se ha considerado en ambos casos como moderado.

El impacto sobre la **socioeconomía** se ha considerado en ambos casos como positivo, siendo alto para la alternativa norte y bajo para la sur, debido a que esta última alternativa produce ruido y contaminación en una zona que hoy es muy tranquila y dejar algunas viviendas aisladas.

El **planeamiento urbanístico** se ve más afectado por la alternativa sur. Aparte lo anterior, la presencia del AIE/Pro de Piélagos-Villaescusa compatibiliza aún más la alternativa norte. Por tanto, el impacto de esta alternativa norte se ha considerado como positivo alto y positivo medio el provocado por la sur.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

En el caso de los **usos del suelo**, la alternativa que afecta en mayor medida a las zonas agrícolas y urbanas de la mies es la alternativa norte, por lo que su impacto se ha considerado como moderado, en el caso de la sur este se ha considerado compatible.

En principio, la alternativa norte no ejerce ningún impacto sobre el **patrimonio**, por lo que este se ha considerado como compatible. En cambio, la alternativa sur afecta a las áreas de protección definidas en torno a la necrópolis de la Mies de San Pedro y a los lavaderos de Orconera, por lo que su impacto se considera moderado.

La **valoración global** de ambas alternativas, realizada en el EIA, ha obtenido como resultado un **impacto compatible-moderado para la alternativa norte** y un **impacto moderado-alto para la alternativa sur**.

3.3. Identificación, cuantificación y valoración de impactos de la alternativa seleccionada.

Al estudiar las principales alternativas de trazado ya se ha realizado un estudio comparativo de los principales impactos que las distintas acciones del proyecto causan en el tramo no común sobre los factores medioambientales. Considerando para la alternativa seleccionada, las fases de construcción y explotación, en cada una de ellas se analizan las acciones del proyecto susceptibles de generar impacto, los principales impactos, así como la valoración de los mismos.

Climatología: se considera que ninguna acción de la obra, en cualquiera de sus fases, puede causar afecciones apreciables que provoquen cambios sobre el clima del área de estudio. Así, se valora la afección como NULA.

Atmosfera: Los impactos sobre este factor ambiental son debidos, en el conjunto de fases del proyecto, al aumento de emisiones sólidas (especialmente polvo y partículas en suspensión), emisiones gaseosas con compuestos orgánicos volátiles -COV's- y gases de combustión, ruido, vibraciones y contaminación lumínica, generados en los procesos de movimientos de tierras, tráfico de maquinaria, circulación de vehículos y procesos constructivos. La emisión de partículas ya sea en forma de polvo o partículas generadas puede repercutir sobre el desarrollo de plantas y cultivos próximos, depositándose sobre ellos impidiendo que realicen su respiración, también puede producir afección a viviendas próximas a la traza. Durante la fase de obras se consideran las afecciones a la calidad atmosférica con una magnitud moderada negativa, pero, al considerar que la fase de movimiento de tierras es temporal y que tendrán que aplicarse medidas preventivas, correctoras y de compensación, la magnitud final se considera COMPATIBLE NEGATIVA. Durante la fase de explotación, donde la contaminación atmosférica vendrá dada básicamente por las emisiones de los vehículos tras la combustión, la valoración final del impacto es COMPATIBLE, ya que la ejecución de la nueva vía, en su fase de explotación, supondrá a nivel global una mejora de la situación actual (menos consumo de combustible y menos tiempo de recorrido), y en particular, una mejora de las condiciones atmosféricas del centro urbano de Parbayón por la liberación de tráfico de la travesía. El nivel de ruido sufrirá un aumento significativo durante las obras y también en fase de uso de la carretera. Teniendo en cuenta que la fase de construcción es temporal y que tendrán que aplicarse las medidas preventivas y correctoras previstas necesarias para cumplir con la legislación vigente, la magnitud final del efecto se considera MODERADA negativa.

Orografía y Geología: Dado que el movimiento de tierras no es muy elevado se ha considerado este impacto como COMPATIBLE negativo.

Edafología: La pérdida de suelo con una capacidad agraria alta o moderada es una afección negativa importante en este proyecto. Otra afección negativa es la contaminación de suelo por vertidos de materiales contaminantes, así como la compactación del terreno por el paso de maquinaria, préstamos, arranque y acopio de tierra, erosión en taludes, desmontes y terraplenes, etc. La alternativa seleccionada produce un impacto importante sobre los suelos en este tramo, ya que mantiene parte de su trazado dentro de suelos de alta productividad, introduciendo, además, un nuevo corredor en una zona que mantiene su uso agrícola, por lo que el impacto se considera MODERADO.

Hidrología: Por la propia situación y características de la obra, la actuación puede afectar de forma importante a la hidrología de la zona, tanto superficial como subterránea, en especial al río de la Mina, tanto en su tramo libre como en el canalizado, y sobre pequeños afluentes de éste. Las potenciales afecciones son: alteración de las propiedades físico-químicas y/o biológicas del agua por sustancias ajenas, incumpliendo los límites establecidos, de modo que produzcan daños a la salud de las personas y/o al medio ambiente, todo ello derivado de las siguientes acciones del proyecto: vertidos accidentales de productos tóxicos o peligrosos (hidrocarburos, pinturas, aceites, etc.), aguas de lavado de vehículos, maquinaria y equipos, con restos de aceite y grasas, aguas sanitarias, aporte de sedimentos finos, piedras y hormigones procedentes tanto del movimiento de tierras como del proceso constructivo, vertidos de cemento y hormigón, etc. Con las medidas preventivas y correctoras propuestas, y teniendo en cuenta que el río de la Mina ya presenta importantes alteraciones en su cauce y en la calidad de sus aguas se estima que el impacto sobre la hidrología es COMPATIBLE.

Vegetación: La mayor afección sobre la vegetación se produce en la primera fase de la obra por el desbroce del terreno, la tala de arbustos y arbolado, el movimiento de tierras, compactación del terreno por el paso de la maquinaria, el polvo producido que puede tapar los estomas de las hojas y producir daños en el crecimiento de las plantas, la difusión de especies invasoras, etc. Teniendo en cuenta que el biotopo más afectado, con mucha más superficie que ninguno de los otros, es la pradería unida a cultivos forrajeros, y que los ecosistemas de alto valor ecológico, como la vegetación de ribera del río de La Mina, que aunque desestructurada, constituye una aliseda-fresneda de importante valor ambiental, que se agrupan en puntos muy concretos donde se pueden aplicar medidas correctoras y de compensación (basadas en una restauración adecuada en espacio y uso de especies e incluso, la compensación con el añadido de alguna zona degradada o altamente desnaturalizada del entorno), las cuales deben ser concretadas en el proyecto constructivo y validadas por el Órgano ambiental, la magnitud del impacto se considera COMPATIBLE.

Fauna: El impacto más negativo sobre la fauna es la eliminación o alteración de los hábitats expuesta en el punto anterior, si bien otros impactos importantes son: el efecto barrera para los animales de la propia infraestructura, alteración del hábitat fluvial, principalmente durante la construcción de los viaductos, molestias por ruido, tanto en la fase de obras como de explotación, uso de fitosanitarios y herbicidas, etc. La alternativa norte evita la fragmentación del ecosistema forestal del Canal de la Mina, afectando únicamente a dos bosques-isla de interés secundario, unido a medidas correctoras en las distintas fases de la obra y medidas compensatorias como restauración y mejora de hábitats, se considera el impacto final con una magnitud COMPATIBLE. En el EsIA se definen medidas genéricas a desarrollar en el proyecto de construcción como el jalonamiento del trazado o un posible estudio de la fauna, una vez realizado el replanteo de la obra. El desarrollo de estas medidas deberá ser validado por el Órgano ambiental previo a su ejecución.

Espacios Naturales y hábitats protegidos: La alternativa elegida no atraviesa ni influye sobre espacios naturales protegidos. En cuanto a los hábitats protegidos, el único que puede verse afectado es la aliseda riparia en el punto de cruce del río de La Mina. Hábitat prioritario 91E0. Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*. Su estado actual está bastante desestructurado. Aun así, se han propuesto una serie de medidas correctoras y compensatorias. Por todo ello se ha considerado el impacto de magnitud COMPATIBLE, no obstante, las medidas correctoras y compensatorias deberán ser concretadas en el momento de redacción del proyecto constructivo definitivo, debiendo ser validas por el órgano ambiental antes de su ejecución.

Paisaje: Partiendo de que la construcción de una vía de comunicación supone un impacto paisajístico elevado, la traza norte presenta una mejor integración visual por insertarse en gran parte de su trazado en un espacio agrícola situado a menor cota que los observadores potenciales y por precisar menores movimientos de tierra que la alternativa sur. Teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas, el impacto se ha considerado COMPATIBLE.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

Medio socio-económico: La traza de la nueva carretera se mantienen siempre lejos de cualquier zona habitada, a excepción de unas pocas viviendas del barrio de San Benito, en Parbayón que pueden verse afectadas por los ruidos y emisiones de polvo y gases en la fase de obras y por las emisiones y ruido del tráfico en la fase de explotación, además de servicios afectados y corte de caminos que de verán ser repuestos con la mayor celeridad. Sin embargo, existen otros impactos positivos durante la fase de explotación, como son la liberación del tráfico actual en la zona urbana de Parbayón, mejora del tráfico en general, mejora del acceso al vertedero de residuos no peligrosos del monte Carceña y contribución a la interconexión de las futuras zonas de desarrollo industrial del PSIR del “Llano de la Pasiega” y del AIE/Pro de Piélagos-Villaescusa con las autovías A-8 y S-30. Por todo ello, el impacto global se ha estimado como MODERADO DE CARÁCTER POSITIVO.

Planeamiento y Urbanismo: Pese a indicarse en el EIA que la traza ocupa suelos urbanos y urbanizables, en realidad esta ocupa suelos no urbanizables, en su mayor parte de protección ordinaria, y en un pequeño tramo de especial protección agrícola y forestal. El impacto se ha considerado MODERADO DE CARÁCTER POSITIVO por no afectar a viviendas y por la futura presencia del AIE/Pro Villaescusa-Piélagos.

Usos del suelo: Gran parte de los suelos ocupados por la actuación están dedicados a praderías y cultivos, en especial forrajeros, ocupando parte de ellos suelos de alta capacidad agraria con un efecto significativo. En las zonas finales existen plantaciones de eucalipto sobre las que el impacto es de menos magnitud. Por ellos, el impacto se ha considerado de magnitud MODERADA.

Patrimonio: En principio no se han detectado impactos sobre el patrimonio, no obstante, durante la ejecución de las obras se realizará un seguimiento arqueológico, en función del cual se tomarán las medidas oportunas en caso de aparición de restos u objetos de interés arqueológico o cultura. El impacto se ha calificado como COMPATIBLE.

Riesgo de sucesos catastróficos: Analizados en el análisis ambiental de alternativas, se califican como muy improbables, considerándose el posible impacto como COMPATIBLE.

Sinergias con otros impactos asociados: no se han detectado efectos sinérgicos negativos con otros impactos asociados.

Analizados y valorados en el EIA todos los factores ambientales afectados por el proyecto, se concluye que la alternativa norte presenta una serie de impactos sobre distintos factores ambientales, en su mayoría de magnitud compatible tras la aplicación de medidas correctoras y posibles medidas compensatorias, y cuatro afecciones de magnitud moderada y carácter negativo:

- La realizada sobre la edafología por la destrucción de la capa edáfica del terreno, que sólo se recupera, en parte, con la restauración ambiental.
- El ruido producido durante la fase de obras y durante la fase de explotación, el primero de carácter temporal y el segundo de carácter permanente.
- La pérdida permanente del uso del suelo agrario ocupado por la traza.
- La conectividad territorial, al afectar de forma sustancial los flujos de poblaciones y la permeabilidad del territorio.

Exenten también afecciones de carácter positivo sobre la socio-economía, como son la reducción del tráfico en la actual carretera Nacional 623 que atraviesa núcleos urbanos y por la contribución de la nueva infraestructura a la comunicación de dos futuros desarrollos industriales de gran importancia, como son el PSIR del Llano de la pasiega y la actuación estratégica en Villanueva-Parbayón.

4. Condicionantes ambientales al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente.

A continuación, se detallan las principales medidas preventivas, correctoras o compensatorias, propuestas por el promotor en el EIA, y las establecidas por el Órgano Ambiental o por los organismos consultados, que se consideran imprescindibles para prevenir, corregir, o en su caso minimizar, los impactos derivados del proyecto.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

4.1. Medidas propuestas por el promotor.

A continuación, se aporta un resumen de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que el promotor establece en el EIA al objeto de prevenir, corregir o en su caso minimizar los potenciales impactos ambientales generados por la actuación, las cuales son de obligado cumplimiento durante la fase de diseño y desarrollo del proyecto.

4.1.1. Medidas complementarias propuestas por el promotor.

Como medidas complementarias a las que a continuación se describen, el promotor propone el establecimiento de un protocolo de emergencias ambientales y la formación del personal adscrito a las obras en los aspectos ambientales relacionados con el proyecto.

4.1.2. Edafología.

- Se establecerá un Plan de Emergencias que contemple los derrames accidentales de hormigones u otros materiales peligrosos como pinturas, combustibles, aceites, etc., en los suelos afectados por el proyecto. En el caso de producirse vertidos accidentales de combustible u otros productos contaminantes se eliminará el terreno afectado y se gestionará como un residuo peligroso.
- En fase de obras, previo comienzo de las mismas, se llevará a cabo el jalonamiento del terreno de tal manera que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se circunscriban al interior de la zona acotada. De igual forma deberán definirse y jalonarse los caminos de obra, para obligar a la utilización exclusiva de los mismos evitándose la afección en otras zonas más delicadas con alto valor ambiental.
- Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos los caminos existentes. No se abrirán nuevos accesos si no fuera estrictamente necesario.
- Todos los préstamos que sean necesarios para la obra provendrán de canteras autorizadas y con todos los permisos actualizados.
- Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. En el EIA se establece el procedimiento para su correcta retirada, almacenamiento, conservación y reutilización en la restauración.

4.1.3. Calidad atmosférica.

Las medidas propuestas están asociadas principalmente a la fase de construcción y dirigidas a evitar o reducir la producción de polvo, emisiones gaseosas, ruido y contaminación lumínica. Las principales propuestas son las siguientes:

- Realizar un correcto mantenimiento de vehículos y maquinaria para garantizar su correcto funcionamiento y seguir criterios de conducción eficiente, al objeto de controlar y reducir las emisiones.
- Riego periódico de las áreas desprovistas de vegetación como consecuencia del desbroce y, en especial, de los sustratos más susceptibles de producir polvo por tener granulometría fina.
- En pistas de tierra, es conveniente establecer y señalar la velocidad de los vehículos para disminuir la generación de polvo.
- Los volquetes o bañeras que transporten materiales finos o susceptibles de generar polvo, y que discurran por fuera de las zonas de obra, deberán circular cubiertos o efectuarse un riego sobre la superficie superior de la carga.
- Las zonas de acopios de materiales susceptibles de formar polvo deberán estar colocados de forma que estén protegidos de los vientos dominantes. Si no es así, pueden estar cubiertos o, incluso, regarse en días de viento, si el material lo permite.
- Revegetación de las zonas desprovistas de vegetación tan pronto como finalicen los trabajos en las mismas con el fin de evitar la erosión eólica y consiguiente arrastre de partículas.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Cumplimiento con la legalidad y normativas sobre contaminación lumínica, Decreto 48/2010, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento por el que se desarrolla parcialmente la Ley de Cantabria 6/2006, de 9 de junio, de prevención de la contaminación lumínica.
- Cumplimiento de la legalidad vigente en materia de ruido, referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Toda la maquinaria al aire libre deberá cumplir los niveles de emisión sonora y atmosférica contenidos en la normativa vigente. R.D. 524/2006 y R.D.212/2002.
- Evitar las actividades más ruidosas en horario nocturno.
- Correcto mantenimiento de los equipos de trabajo, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, transmisión, tubo de escape y todas las partes que puedan producir vibraciones, correcto engrase de partes móviles, así como la presión de hinchado de los neumáticos, control de los sistemas neumáticos e hidráulicos, revisión de los conductos, bridas, válvulas, juntas....
- Utilización de revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes.
- Durante la fase de explotación, mantenimiento periódico de las superficies de rodadura y colocación de apantallamientos en aquellas zonas donde se superen los límites de ruido.

4.1.4. Hidrología.

- Establecer un Plan de Emergencias por vertidos que se pondrá en conocimiento del personal de la obra. Contará con los procedimientos a realizar por el personal de obra, las administraciones que se deben avisar según el tipo de vertido y el medio que afecten, los materiales absorbentes que deben tenerse siempre en la obra y su modo de utilización para minimizar el vertido, aislarlo y eliminarlo.
- Se evitará la ubicación de parques de maquinaria, acopios de materiales o instalaciones auxiliares en las inmediaciones de los cursos de agua o sus puntos de recarga. Se ubicarán fuera de las superficies de mayor permeabilidad, nunca en las zonas de infiltración rápida y directa como puedan ser, en el área de estudio, las llanuras de inundación de la Ría de Solía.
- Impermeabilizar las zonas de estacionamiento de vehículos y maquinaria. Se establecerá un drenaje perimetral con objeto de evacuar las aguas que lleguen desde el terreno natural. Las aguas serán recogidas y conducidas hacia un sistema de retención de sólidos. También podrá procederse a la instalación de un separador de hidrocarburos en talleres y zonas de lavado de vehículos.
- Si no existen medidas muy eficaces en el parque de maquinaria, las operaciones de mantenimiento y arreglo de maquinaria y vehículos de obra deberán realizarse en talleres habilitados para ese propósito.
- Se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para garantizar la continuidad de los cursos de agua con estructuras y sistemas de drenaje.
- Reducir los vertidos tanto en volumen como en peligrosidad:
- Se controlará la calidad físico-química de las aguas del río de La Mina, en especial durante la ejecución de viaductos y obras en su cercanía. La vigilancia ambiental controlará los valores de turbidez, pH, conductividad, presencia de grasas y/o hidrocarburos y paralizará las obras si estos niveles no estuvieran dentro de los valores permitidos por el Real Decreto 817/2015.
- Durante las labores del viaducto sobre el río de La Mina se protegerá el cauce con pacas de paja y barreras anti turbidez para evitar la caída en el cauce de piedras, sedimentos y hormigones.
- Igualmente, se deberán disponer de balsas de decantación de capacidad suficiente en las zonas en las que la escorrentía superficial provoque arrastres de aguas turbias o embarradas
- Se dispondrá de Puntos de Limpieza para las cubas de hormigón con el objetivo de evitar el vertido de hormigón directamente al suelo o a los cauces, lo cual se encuentra prohibido.
- Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental del Proyecto de Construcción existirá un programa para el mantenimiento de la calidad actual de las aguas durante las fases de construcción y explotación de la vía.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Se controlará también durante las obras que el río de La Mina mantenga el caudal ecológico.
- Se prohibirá el tráfico de maquinaria por los cauces.
- Las instalaciones auxiliares se colocarán en zonas donde puedan conectarse a la red de saneamiento municipal, de no ser así las aguas negras serán tratadas como residuo peligroso por gestores adecuados.
- Se aplicarán como medidas preventivas de la actuación los artículos señalados por la CHC del Real Decreto 1/2016, de 8 de enero.

4.1.5. Orografía y Geomorfología:

- Selección de la mejor alternativa de trazado que permite eliminar las zonas más conflictivas desde el punto de vista orográfico, tanto por razones ambientales (paisajísticas, procesos erosivos) como puramente constructivas (abaratamiento de costes, estabilidad de taludes, etc.).
- Correcto diseño de la vía; correcto dimensionamiento de las obras de drenaje, corrección de los deslizamientos, adecuado diseño de taludes y medidas geotécnicas destinadas a la prevención de deslizamientos, servirán para minimizar los riesgos en lo que se refiere a la orografía y pendientes.
- Revegetación de todos los taludes (desmontes y terraplenes) y zonas afectadas
- Por motivos paisajísticos y de integración adopción de una pendiente de 3H/2V en los desmontes y de 2H/1V en terraplenes.
- Colocación de cunetas de guarda en la cabeza del talud, así como bajantes en terraplenes, en aquellas zonas en que la calzada drena hacia el exterior.

4.1.6. Vegetación y hábitats.

- Se realizará un Estudio previo en la realización del proyecto definitivo, identificando toda la vegetación afectada y determinando el arbolado a talar y si hay algunos ejemplares arbóreos que deban trasplantarse y señalando si alguno de los árboles que queden cercanos a las obras debe ser protegidos.
- La delimitación de las zonas de contacto entre la obra y los hábitats de la directiva será definida cartográficamente en el proyecto de construcción, cuando estén totalmente definidas las necesidades de caminos e instalaciones auxiliares de la obra. La superficie acotada deberá reducirse al mínimo imprescindible, evitando en la medida de lo posible la afección a las zonas de vegetación de interés delimitadas en el área de estudio (bosques autóctonos y de ribera).
- De forma previa al comienzo de las obras se jalonará el terreno a ocupar en las labores de construcción en toda la traza de la vía, delimitando rigurosamente la misma. En las zonas de contacto del trazado con formaciones vegetales de interés este jalonamiento será semirígido, de tipo stopper o similar.
- Las instalaciones auxiliares y zonas de acopios de la obra se colocarán en zonas donde no exista arbolado. Si hubiera arbolado en los márgenes o existieran ejemplares aislados en la zona, se protegerán.
- Se deberán realizar controles antes del inicio de las obras para detectar la presencia de especies alóctonas de carácter invasor. También se realizarán labores de seguimiento y vigilancia específicos durante las mismas y una vez finalizada. Si apareciesen ejemplares de estas especies la eliminación se realizará siguiendo los métodos de control de prescritos en el documento "Prescripciones Técnicas Generales para la erradicación de las plantas con potencial invasor en Cantabria" del Plan Estratégico Regional de gestión y control de especies exóticas invasoras del Gobierno de Cantabria (noviembre 2017). Los restos se llevarán a vertedero autorizado.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- En el caso de que la maquinaria a emplear proceda de realizar trabajos en zonas que cuentan con abundante presencia de especies invasoras (“plumero” o Cortaderia selloana, chilca o Baccharis halimifolia, Reynoutria japonica, Robinia pseudoacacia, entre otras), se deberán someter -en el punto de origen- a una limpieza rigurosa para eliminar los posibles restos vegetales o de tierra adheridos a la máquina.
- Los acopios de tierra vegetal procedente de la excavación de la traza se sembrarán con herbáceas si su permanencia en la zona de acopios se prolonga durante más de 6 meses o si hay un peligro claro de contaminarse con semillas de especies invasoras por cercanía a las mismas.
- Existirá un Protocolo especial de actuación ante incendios forestales con medidas para evitarlos y para su extinción en fases iniciales, el cual será conocido por el personal de obra.
- Durante las obras se deberá regar el arbolado autóctono si sobre él se deposita polvo que tapone los estomas.
- Las superficies desnudas, consecuencia de la ejecución de las obras, serán revegetadas de forma inmediata tras la finalización de los trabajos.
- El Proyecto Constructivo contará con un proyecto de restauración e integración ambiental en el que se detallan los procedimientos a realizar a lo largo de la traza en sus distintos ámbitos ecológicos por los que discurre, la metodología de restauración, especies a utilizar, mantenimiento y cuidados, y plan de seguimiento, conteniendo al menos:
 - o Restauración de la vegetación de ribera del río de La Mina, en especial de las alisedas riparias pertenecientes al hábitat prioritario 91E0. Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior.
 - o Restauración de taludes generados en la obra.
 - o Restauración de vegetación autóctona de bosque mixto. Restauración de vertederos (si se ha abierto alguna zona nueva o empleado alguno que estuviera a medio rellenar; en ambos casos, con los permisos adecuados)
- Como medida compensatoria se propone aumentar la vegetación riparia y mejorar su estado de conservación en zonas que estén afectadas directamente por las obras (medidas correctoras tratadas en la restauración ambiental) y que no estén directamente afectadas por el Proyecto. Para ello se podrían emplear las superficies de la ribera del río de La Mina que se encuentran deforestadas o bien ocupadas por plantaciones de arbolado y arbustos no propios del hábitat de aliseda riparia.
- Otras posibles medidas compensatorias consistirían en la mejora del grado de naturalidad de la aliseda y el bosque mixto mediante la eliminación de especies leñosas exóticas y su sustitución por especies autóctonas, así como el aumento de la superficie forestal del entorno, mediante acciones de forestación y reforestación en zonas abandonadas o degradadas con objeto de compensar parte o la totalidad de las emisiones de CO2 generadas por el transporte que soportará la vía.

4.1.7. Fauna.

- La primera medida que debe realizarse sobre el terreno, una vez realizado el replanteo de la obra, es un estudio de la fauna existente en el entorno de la traza y en aquellas áreas que estarán más afectadas por las obras. De este modo se mapeará las especies existentes y, si fuera preciso y contando con la autoridad medioambiental, podría realizarse un traslado de alguna población especialmente sensible. Y, en todo caso, se podrán establecer medidas preventivas y correctoras sobre la situación real de la zona y establecer limitaciones temporales para algunos trabajos.
- Minimizar la ocupación de hábitats especialmente sensibles y restauración de los afectados.
- Favorecer la permeabilidad transversal mediante revegetación de la parte inferior de las estructuras y la eliminación de obstáculos en las obras de drenaje y la revegetación a ambos lados de las mismas al objeto de favorecer el paso de pequeños vertebrados.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Minimizar la generación de ruidos durante la fase de obras mediante la utilización de maquinaria poco ruidosa y su correcto mantenimiento.
- Controlar el nivel de ruidos durante las obras en épocas de nidificación y cría en aquellas zonas donde se hayan mapeado especies susceptibles
- Se cumplirán todas las medidas indicadas en el apartado de VERTIDOS, para evitar la afección a las especies piscícolas.

4.1.8. Paisaje.

- Las medidas propuestas en el EIA consisten en reducir al mínimo las alteraciones morfológicas y de la cubierta vegetal, y en realizar una revegetación acorde con la potencialidad natural y con el paisaje vegetal existente. Dichas medidas concretas son las ya expuestas en los apartados anteriores.

4.1.9. Medio humano

Socio-economía

- Las actividades asociadas a las obras de construcción de la carretera implicarán ciertas molestias debido al ruido de los vehículos y maquinaria utilizadas en la obra, las debidas a emisiones de polvo de la obra y de gases de combustión de vehículos y maquinaria, así como las derivadas del aumento de intensidad de tráfico pesado. Las medidas a adoptar en estos ámbitos son las establecidas en los apartados anteriores.
- Integración paisajística en zonas pobladas o en zonas productivas.
- Permeabilidad territorial con el fin de minimizar el efecto barrera mediante la reposición de los caminos existentes que aseguren la continuidad de los usos del territorio de forma análoga o mejorada respecto a la situación actual.
- Reposición de los servicios existentes en la actualidad, o en su caso, incremento y la mejora de los mismos.

Patrimonio cultural

- Realización de un seguimiento arqueológico.
- En caso de localizar restos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán inmediatamente las obras, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos y se comunicará el descubrimiento a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley de Cantabria 11/1998. En el caso de ser necesaria la realización de una Excavación Arqueológica, se establecerán y detallarán las medidas específicas a adoptar.
- Los trabajos de control y seguimiento arqueológico serán efectuados por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, en los términos establecidos en la Ley de Cantabria 11/1998 y en el Decreto 36/2001. El técnico arqueólogo será el encargado de que las medidas propuestas se realicen de forma adecuada durante el tiempo que dure la ejecución de las obras.

4.1.10. Medidas correctoras para la gestión de residuos.

- Dando cumplimiento al Real Decreto 105/2008 se acompañará al Proyecto de Construcción un “Estudio de Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición”, en él se identificarán los posibles residuos generados debido a la ejecución del proyecto, sus cantidades, su nivel de aprovechamiento en obra y su destino final.
- Los vertederos de obra que se utilicen estarán igualmente autorizados tanto si son canteras en restauración como terrenos ajenos a ellas. Si fuera necesario abrir nuevos vertederos se tendría que efectuar el trámite necesario ante la Administración autónoma.
- No se efectuará ningún vertido de tierra, ni se abrirá ningún vertedero en las cercanías de los cursos de agua.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Además, se establecen en el EIA una serie de medidas encaminadas a reducción de generación de residuos, reutilización, reciclaje, valorización y correcta gestión de los residuos (Información a los trabajadores, recogida selectiva y clasificación en condiciones de seguridad, medidas previstas en caso de vertido accidental, entrega a gestor autorizado, etc)

4.1.11. Medidas preventivas para el control del consumo de recursos en la obra.

Se detallan en el EIA una serie de medidas dirigidas al control del consumo de recursos (agua, energía y materiales) mediante el ahorro, eficiencia en el diseño, utilización de materiales certificados ambientalmente, reutilización, reciclaje y correcto mantenimiento y utilización.

4.2. Medidas complementarias establecidas por el Órgano Ambiental y/o por los organismos consultados.

Complementariamente a las medidas propuestas por el promotor en el EIA, deberán cumplirse las siguientes medidas y condiciones, imprescindibles para prevenir, corregir, o en su caso minimizar, los impactos derivados del proyecto:

- Para garantizar que las futuras actuaciones del Proyecto no van a conllevar un agravamiento del riesgo de inundación del entorno, en el momento de redacción del proyecto constructivo definitivo, se deberá tener en cuenta la cartografía actualizada que no se ha considerado en el EIA. A partir del siguiente enlace se puede acceder a dicha cartografía: <https://nodoide.chcantabrico.es/nodoIDE/download-services.html>, donde se podrá descargar, entre otros, la siguiente información: Peligrosidad y Riesgo Inundaciones 2022 para los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años, así como para la Zona de Flujo Preferente. Peligrosidad y Riesgo Inundaciones 2022, estimación de cauce público. Mapa de calados para los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.
- Las actuaciones proyectadas en dominio público hidráulico o en sus zonas de protección (zonas de servidumbre y de policía) requieren la obtención de la autorización administrativa previa del Organismo de cuenca y deberán cumplir lo establecido en los artículos 126 a 127 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.
- Las estructuras y obras de fábrica ODT que se proyecten sobre cursos fluviales deberán cumplir con lo establecido en artículo 43 del PHCO (Plan Hidrológico del Cantábrico Occidental), RD 35/2023.
- La construcción de un nuevo puente-viaducto-estructura requiere, con carácter general, al menos dejar libre la zona de flujo preferente. Hasta 30 m de luz tendrá un solo vano, para luces mayores tendrá un vano con luz mayor de 25 m y otro u otros dos con luces mayores de 6 m. Asimismo, se deberá cumplir un resguardo mínimo, que en tramos en zona rural será el establecido en el apéndice 11 de del PHCO, y en tramos en zona urbana será, de un metro o mayor para la avenida de 500 años de periodo de retorno si es posible, o como mínimo, igual al 2,5 % de la anchura de éste.
- Las coberturas deberán respetar el trazado de los cursos de agua y hasta 1 km² de cuenca serán autorizables, previa justificación, y siempre que la sección sea visitable de al menos 2 m de ancho por 2 m de alto.
- En los tramos que discurren por zonas inundables, no será autorizable ningún relleno o terraplén que modifique la rasante actual del terreno y suponga una reducción significativa de la capacidad de desagüe. En estas zonas tampoco será autorizable ningún tipo de acopio de material o residuos, aunque el mismo tenga carácter provisional.
- Se debe evitar la rectificación y canalización de cauces de cualquier orden, la utilización de terraplenes con drenaje transversal para resolver los cruzamientos con cursos de agua y la concentración del drenaje de varios cursos no permanentes de agua a través de una sola estructura.
- Se deberán respetar en todo momento los regímenes de corrientes de los cauces afectados, así como el desarrollo de los usos reglamentariamente establecidos para el dominio público hidráulico y sus zonas de afección.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Se deberá incluir la prohibición expresa de establecer vertederos de materiales en zona de policía de cauces, salvo que cuenten con la correspondiente autorización del Organismo de cuenca. Además, no podrán realizarse acopios importantes de material en zonas de fuertes pendientes ni se podrán mantener taludes desnudos o no estabilizados, para reducir el riesgo de incorporación de materiales finos o gruesos a los cauces por desprendimiento o escorrentía.
- Las infraestructuras temporales en los cauces y zona de policía legalmente establecida que, en su caso, se consideren precisas para la ejecución de las obras, requerirán la previa autorización del Organismo de cuenca.
- Las infraestructuras temporales en los cauces y zona de policía legalmente establecida que hayan sido autorizadas por el Organismo de cuenca se demolerán a la finalización del plazo establecido para la realización de los trabajos, reponiendo la zona de su ubicación a su estado anterior.
- Se aplicarán las medidas contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental respecto de la gestión de residuos contaminantes del suelo y las aguas. En caso de producirse algún vertido accidental, tanto directo como indirecto, habrá de comunicarse este hecho a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático y a la Dirección General de Montes y Biodiversidad, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas superficiales y subterráneas.
- Se deberán colocar barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras en los puntos donde exista riesgo de afección al dominio público hidráulico. En el proyecto constructivo se detallará la ubicación, características y presupuesto.
- En las zonas inundables deberán tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en el artículo 9, 9 bis, 9 ter y 9 quáter del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, y en los artículos 40 a 43 de la parte normativa del PHCO, en especial las relativas a los acopios de materiales o residuos de todo tipo. Dichos acopios no podrán ubicarse en zonas en las que puedan ser arrastrados por las aguas en caso de crecidas o de lluvias intensas.
- En relación con las zonas protegidas para abastecimiento de agua, contempladas en el Registro de Zonas Protegidas del PHCO, en la redacción del proyecto de ejecución de obras definitivo se deberá tener en cuenta el Artículo 48. Zonas de captación de agua para abastecimiento.
- El documento ambiental no prevé afecciones a las concesiones existentes, ni por alteración de la calidad ni de la hidrología superficial y subterránea. No obstante, en caso de que durante la ejecución del proyecto se detecte cualquier tipo de afección a derechos de uso privativo de las aguas inscritos en el Registro de Aguas de la Confederación, el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas. En todo caso, y con independencia de la responsabilidad administrativa en que pudiera incurrir, habrá de compensar de los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos.
- En relación con las balsas de decantación en las zonas afectadas por las obras previstas en el proyecto, queda prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización administrativa. Los vertidos de aguas residuales requerirán, por tanto, la previa autorización administrativa, a cuyo efecto el titular de las instalaciones deberá formular la correspondiente solicitud de autorización acompañada de documentación técnica en la que se definan las características de las instalaciones de depuración y los parámetros límite de los efluentes (arts. 100 y siguientes del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, así como 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril). Así mismo, todo vertido deberá reunir las condiciones precisas para que considerado en particular y en conjunto con los restantes vertidos al mismo cauce, se cumplan en todos los puntos las normas y objetivos ambientales fijados para la masa de agua en que se realiza el vertido.

CVE-2023-9761

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Los análisis de aguas que se realicen, dentro del programa de seguimiento ambiental, para garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras propuestas en relación con los posibles impactos sobre la hidrología superficial y subterránea deberán ser realizados por Entidades Colaboradoras de la Administración Hidráulica, cuyo régimen jurídico se desarrolló por Orden MAM/985/2006, de 23 de marzo y han de cumplirse las especificaciones que se recogen en el apartado C. Especificaciones técnicas de los análisis químicos del anexo III del Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental. Los límites de cuantificación de los métodos de análisis de aguas empleados han de ser iguales o inferiores a un valor del 30% de las normas de calidad y valores umbral fijados en el apéndice 9 de la parte normativa del PHCO. Deberá darse traslado de dicha información al Organismo de cuenca.
- La ejecución de las obras observará la mínima afección al medio natural circundante, evitando la ubicación de acopios de materiales en zonas diferentes de las que vayan a ser ocupadas por la actuación, en cualquier caso, se acopiará fuera de la influencia fluvial, y a una distancia que asegure la minimización del riesgo de vertidos sobre los cauces.
- El parque de maquinaria e instalaciones necesarias deberán ubicarse fuera de los cauces y su ribera, en áreas pavimentadas o, en su defecto, disponiendo las correspondientes medidas de impermeabilización y drenaje, que evite cualquier riesgo de contaminación.
- Se deberá respetar el flujo principal del cauce natural, no impidiendo en ningún caso la circulación superficial de caudal por el mismo.
- Los trabajos se llevarán a cabo minimizando la intervención o alteración del lecho de los cauces, adoptando todas las medidas necesarias para evitar la generación de turbideces. Entre otras medidas que se estimen necesarias, mediante una correcta planificación, los trabajos proyectados deberán ejecutarse dejando aislada de la corriente las zonas de actuación.
- Los trabajos de excavación y relleno se deberán realizar sin transitar por la zona ocupada por las aguas.
- Preferentemente se usarán desencofrantes ecológicos para las obras de estructuras, y aceites y grasas lubricantes de origen vegetal con elevada biodegradabilidad y baja toxicidad.
- Cuando el hormigón tenga que fabricarse en obra, se realizará fuera de la orilla de los cauces, evitando escorrentías y filtraciones.
- Se evitará el tránsito de maquinaria por el lecho de los cauces, ejecutando los trabajos previstos desde fuera de los mismos.
- Queda prohibida la extracción de áridos de los ríos o el cruce de los mismos.
- En caso de detectarse, en las posibles poblaciones de fauna fluvial, mortalidades o comportamientos anómalos como la aparición de peces o fauna acuática nadando visiblemente en la superficie o con signos evidentes de estrés, se paralizarán automáticamente los trabajos y se dará aviso inmediato a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático y a la Dirección General de Montes y Biodiversidad, para tomar las medidas oportunas.
- Se deberán extremar las precauciones para evitar riesgos de vertido directo o indirecto a los cauces o al suelo de residuos contaminantes utilizados en la obra, especialmente aceites, combustibles y cementos (incluidos los efluentes de limpiezas de cubas de hormigón y otros utensilios en contacto con hormigones y morteros).
- No se podrán verter directa o indirectamente a la escorrentía o a los cauces residuos contaminantes de la obra, especialmente aceites y cementos, así como sustancias peligrosas prioritarias recogidas en el Anejo X de la Directiva Marco del Agua, con el fin de evitar cualquier afección al mismo.
- La maquinaria empleada estará en perfecto estado de uso. Los cambios de líquidos de funcionamiento (hidráulicos, aceites, gasóleos) se realizarán en zona apropiada y se pondrán los medios necesarios para evitar cualquier tipo de derrame al medio natural.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Si es posible, se utilizarán técnicas manuales para las talas, evitando el empleo de maquinaria pesada en las riberas y controlando los tránsitos o maniobras innecesarias en dichas áreas ribereñas.
- El proyecto de construcción deberá incluir los siguientes contenidos que, en todo caso, deberán ser validados por la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático previo informe favorable al respecto de la Dirección General de Montes y Biodiversidad:

1. Una relación de las medidas preventivas y correctoras, incluidas las indicadas por el promotor como compensatorias, con su fiel reflejo en los documentos prescriptivos del proyecto, así como en el Programa de Vigilancia Ambiental.

2. En la zona del barrio de La Aguilera, el trazado definitivo deberá alejarse lo máximo posible del cauce del río de la Mina al objeto de evitar cualquier afección al curso fluvial y al soto ripario con presencia del hábitat de interés comunitario de carácter prioritario Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (91E0) sobre la ribera del Río Mina. Si por condicionantes técnicos ineludibles hubiera alguna afección residual sobre el soto ripario, se deberá cuantificar de forma precisa, en base a lo cual, se diseñarán las medidas preceptivas que corrijan o compensen dichos impactos. Respecto a las medidas compensatorias, ya contempladas de forma genérica y sin concretar en el EsIA, se elaborará, en su caso, un proyecto específico de revegetación y restauración ecológica en el que se identifiquen las parcelas sobre las que se pretende actuar, en el que se definirán las especies, periodos de plantación, sistemas de protección, calendario de mantenimientos, seguimiento, etc. que permita un alto grado de eficacia en la medida.

3. En la zona del Polígono Industrial de la Yesera el trazado proyectado discurre por una mies con suelos de muy alta capacidad de uso según la zonificación Z.A.E. (Zonificación Agro-Ecológica). Con el fin de minimizar al máximo el fraccionamiento de la citada mies, el trazado definitivo deberá ajustarse lo máximo posible al vial de acceso al polígono industrial que discurre junto a la nave de la empresa TIRSO.

4. En la definición a nivel constructivo de las estructuras y drenajes de la nueva infraestructura deberán tenerse en cuenta las prescripciones que establecen los “Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte”, a los que se puede acceder desde la siguiente URL: <https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fraqmdocumentos-grupo-trabajo.aspx>

En particular se deberán considerar las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales derivado del proyecto europeo COST 341.

Así mismo, se deberán habilitar los pasos inferiores de caminos como pasos de fauna, teniéndose en cuenta, del mismo modo, las prescripciones que establecen los citados “Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte”.

5. Las pilas y estribos de los viaductos deben quedar fuera del cauce y orillas del río de la Mina, posibilitando con ello, la viabilidad de los corredores faunísticos asociados a sus riberas.

6. La definición a nivel constructivo e inclusión mediante su correspondencia en los documentos prescriptivos (planos, presupuesto y pliego), de las medidas correctoras sugeridas en el EsIA y en la presente DIA, y en particular las destinadas a:

- Evitar contaminación de las aguas.
- Minimizar la afección a la vegetación, hábitats de interés comunitario y hábitats de las especies.
- Erradicación y control de las especies invasoras.
- Evitar el efecto barrera y la fragmentación de hábitats de la infraestructura lineal, mediante los correspondientes dispositivos de paso.
- Compensar las posibles afecciones de mayor relevancia.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- La concreta definición de los vertederos donde se depositarán los sobrantes de las excavaciones.
7. La erradicación, control y seguimiento de las especies alóctonas invasoras presentes en área de implementación de la infraestructura, así como de las áreas donde finalmente se depositen los sobrantes de las excavaciones y de las que pueda propagarse durante su construcción, deberá realizarse durante un periodo mínimo de tres años desde la finalización de las obras. En este sentido, se aplicarán, además de los protocolos de actuación definidos en el Plan Estratégico Regional de Gestión y Control de Especies Exóticas Invasoras del Gobierno de Cantabria, aprobado por acuerdo de Consejo de Gobierno el día 23 de noviembre de 2017, las siguientes medidas:
- a. Los ejemplares de plumero (*Cortaderia selloana*) se controlarán según las indicaciones contenidas en las “Prescripciones Técnicas Generales para la Erradicación de las Plantas con Potencial Invasor en Cantabria de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural. Método de actuación de Control de la Expansión del plumero (*Cortaderia selloana*)”, además de las recogidas en las conclusiones del LIFE17-NAT_ES_000495_STOP_Cortaderia.
 - b. La eliminación de los ejemplares de bambú amarillo (*Phyllostachis aurea*) deberá llevarse a cabo mediante la corta de todos los tallos a ras de suelo y posterior siega a mano de los rebrotes mediante dale o guadaña, de forma recurrente durante al menos 3 años.
 - c. En el caso de presencia de judío errante (*Tradescantia fluminensis*), su capacidad para multiplicarse vegetativamente unido a su gran capacidad de supervivencia aconseja su retirada completa, incluida la capa superior del sustrato. El material retirado deberá ser trasladado a vertedero. Los trabajos se deberán hacer bajo la supervisión del Agente del Medio Natural asignado.
 - d. La eliminación de los ejemplares de *Crocoshia x crocosmiiflora* deberá llevarse a cabo mediante arrancado manual, asegurando la retirada completa del tubérculo. Los restos deberán ser trasladados a vertedero autorizado.
 - e. Para las superficies ocupadas por *Reynoutria japonica* es importante recordar que se trata de la especie invasora más agresiva sobre las que se va a actuar. Actualmente, la D.G. de Montes y Biodiversidad está realizando experiencias sobre distintas poblaciones a fin de concretar la metodología más eficiente.
 - f. Los residuos generados por las cortas y siegas deberán ser correctamente eliminados o retirados a vertedero autorizado. En ningún caso se dejarán almacenados en el cauce de los arroyos o en su zona de servidumbre, al objeto de evitar que puedan germinar en la zona en la que se depositen.
 - g. Finalizadas las obras proyectadas, se procederá a la restauración del terreno circundante afectado a su estado original con la mayor brevedad posible, incluyendo la revegetación de las zonas afectadas al objeto de evitar la implantación de especies consideradas invasoras, con elevada capacidad de colonización de terrenos removidos. Se sugiere para ello la siembra e hidrosiembra de especies autóctonas herbáceas sobre las zonas afectadas y la reposición de las áreas arboladas afectadas.
- El EsiA no contempla la ejecución de voladuras, en el caso de que finalmente sea necesaria la realización de voladuras, en el proyecto constructivo se establecerán las medidas complementarias necesarias para evitar posibles afecciones en el entorno, dichas medidas deberán ser validadas por la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático y, en su caso, por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
 - No se contempla en el EsiA la implantación de préstamos o vertederos de tierras, en caso de ser necesarios deberán contar con la correspondiente autorización por parte del Órgano ambiental, además de aquellas otras que sean preceptivas.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

- Con al menos diez días de antelación al inicio de las actuaciones, el promotor deberá ponerse en contacto con el jefe de la Comarca Forestal con objeto de facilitar la vigilancia y las inspecciones que se estimen oportunas a los efectos del seguimiento ambiental del proyecto.
- La maquinaria a utilizar para la ejecución de las obras deberá contar, siempre que sea posible, con sistemas de reducción de ruido y vibraciones, en especial la maquinaria de perforación utilizada para la ejecución de los pilotes.
- Tras la puesta en servicio de la carretera se realizarán mediciones de ruido en las viviendas más próximas a la traza, que permitan contrastar los resultados de la modelización acústica. En caso de superación de los umbrales permitidos por la legislación, se aplicarán las medidas correctoras necesarias (pantallas acústicas, aislamiento acústico de viviendas, etc.) para asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica previstos en la normativa. Los resultados de dichas mediciones serán remitidos al órgano autonómico competente en medio ambiente para que valore las posibles afecciones y la efectividad de las medidas.
- El promotor tendrá en obra en todo momento copia de este documento y de todas las autorizaciones administrativas necesarias, para poder presentarlas a requerimiento del personal de la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático y de la Dirección General de Montes y Biodiversidad, que podrá inspeccionar la correcta ejecución de las obras y paralizarlas, en su caso, en lo relativo a la afección de éstas a los valores naturales que se pretenden salvaguardar.

5. Programa de vigilancia ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) que se aplicará tanto a la fase de construcción como de funcionamiento y explotación de la obra, extendiéndose desde el inicio hasta la finalización de las obras y el periodo de garantía, verificando el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras, correctoras y compensatorias contenidas en dicho Estudio y comprobando la valoración de impactos previstos, así como la detección de aquellos no contemplados, proponiendo, si fuese necesario, nuevas medidas ambientales, además, deberá describir el tipo de informes y la frecuencia y período de emisión para su remisión al órgano competente. El EIA se ha realizado a nivel de anteproyecto, por lo que una vez redactado el proyecto constructivo definitivo, el PVA deberá modificarse para adaptarse a los nuevos datos de los documentos técnicos finales.

Derivado del PVA, se emitirá un informe de inicio sobre el proyecto de obra para garantizar que recogen todas las medidas de los documentos ambientales.

Posteriormente se emitirán informes periódicos semanales-quincenales emitidos tras cada inspección de obra, e informes mensuales que reflejen las actividades de seguimiento realizadas en el periodo anterior y que serán el instrumento de control esencial del PVA. Reflejarán las actividades de seguimiento realizadas en todo el mes finalizado.

Puntualmente, se elaborarán informes debidos a sucesos excepcionales que deberán recoger incidencias extraordinarias dentro de las actuaciones, e informes de asesoramiento específicos, ambos conllevarán las consiguientes comunicaciones extraordinarias al Órgano ambiental.

Adicionalmente, se presentará un informe final de la fase de obra incluida la restauración ambiental con los resultados y conclusiones globales de las actuaciones.

Durante la fase de garantía de 2 años se realizará, al menos, un informe anual que recoja todos estos aspectos, y eventualmente cuantos fueran necesarios para reflejar incidencias imprevistas y de alcance suficiente, como por ejemplo accidentes, desprendimientos, incendios, etc.

Estos seis tipos de informe, dentro del seguimiento, tienen carácter vinculante y servirán, tanto para evaluar ambientalmente la actuación, como para establecer las oportunas correcciones si los informes así lo indicaran.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

En cuanto a los medios humanos propuestos para el desarrollo del PVA, el personal que realizará la vigilancia ambiental deberá ser un equipo multidisciplinar con biólogos colegiados, ingenieros de montes, técnicos ambientales, etc, que contará con el apoyo de laboratorios de análisis. La vigilancia arqueológica la realizará un arqueólogo colegiado y homologado, reconocido por la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria.

Los medios materiales empleados, especialmente los referentes a los muestreos, serán equipos certificados y debidamente calibrados y verificados por una Entidad Acreditadora homologada, de acuerdo a las prescripciones legales establecidas en cada caso.

Todos los informes deberán ser remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático.

En el PVA se fijan unos objetivos de control sobre los factores ambientales que pueden sufrir alteraciones que dimanen del propio desarrollo de las actuaciones (acciones o circunstancias imprevistas, etc.).

A continuación, se incluye un resumen de las actuaciones que serán objeto de control:

Los controles planteados durante la fase de obras se centran en el cumplimiento de los condicionantes legales de la obra, control de los suelos, control de los movimientos de la maquinaria, control de la calidad atmosférica, ruidos e emisiones, control de la hidrología, control del Patrimonio cultural y arqueológico, control de la vegetación, control de la fauna del entorno de la obra, control del sosiego público, control de los residuos generados en obra y control de la producción de incendios forestales.

Los controles planteados durante la fase de restauración consisten en el control del desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obras, el seguimiento de las labores preparatorias del terreno, control de la realización de las siembras e hidrosiembras, control de la realización de las plantaciones, y control de los procesos erosivos.

Los controles planteados durante la fase de restauración se realizarán sobre el nivel de ruido, siembras y plantaciones, vertederos, pistas y áreas vinculadas al movimiento de maquinaria, procesos y riesgos y vallado perimetral.

6. Consideraciones y conclusión.

Este informe se emite a efectos de lo establecido en el artículo 7.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y se formula sin perjuicio de la obligatoriedad de cumplir con la normativa aplicable y de contar con las autorizaciones de los distintos órganos competentes en el ejercicio de sus respectivas atribuciones, por lo que no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones o licencias que hubieran de otorgar aquellos.

Cualquier ampliación o modificación del proyecto presentado, que pueda suponer una presumible desviación ambiental negativa, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el EIA, deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático, que establecerá, si procede, la aplicación de nuevas medidas correctoras.

En aplicación del artículo 43.1 de la Ley 21/2013, la declaración de impacto ambiental del proyecto o actividad perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el "Boletín Oficial de Cantabria", no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cuatro años, en cuyo caso el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental en los términos previstos en la Ley.

Todos los informes emitidos, tanto en fase de ejecución como de funcionamiento, deberán ser remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria.

Según lo señalado en el artículo 41.4 de la Ley 21/2013, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

JUEVES, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023 - BOC NÚM. 220

La declaración de impacto ambiental se publicará en Boletín Oficial de Cantabria, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del Gobierno de Cantabria.

Teniendo en cuenta el análisis anterior, la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático considera que el proyecto *“Nueva carretera de conexión de la Autovía S-30, enlace de Villaescusa, con el Llano de la Pasiega. Fase 1-A, conexión con Fase 0”*, promovido por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, previsiblemente no producirá efectos adversos significativos sobre el medio ambiente con la aplicación de las medidas propuestas por el promotor y el resto de condiciones expuestas, por lo que en consecuencia con lo anteriormente considerado, y a los solos efectos ambientales, procede resolver el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental mediante la formulación de una **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES**, concluyendo que su ejecución se considera ambientalmente viable, dado que la actividad pretendida no implica una pérdida significativa de valores ambientales, paisajísticos y arqueológicos, siempre y cuando se lleven a cabo el conjunto de medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el EIA y en la DIA, para la atenuación o minimización del impacto, y el Plan de Vigilancia Ambiental, así como el conjunto de condicionados propuestos por las diferentes Administraciones y Organismos Públicos.

Lo que se comunica a los efectos oportunos, sin perjuicio del resto de autorizaciones que deban ser emitidas por otras Administraciones y/u Organismos.

Santander, 7 de noviembre de 2023.

El director general de Medio Ambiente y Cambio Climático,
Alberto Quijano Alonso.