

**210**

*RESOLUCIÓN de 28 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Supresión del paso a nivel en «Venta del Río» p.k 491,517 de la línea Santander-Llanes, en Cabezón de la Sal (Cantabria).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto supresión del paso a nivel en «Venta del Río» p.k 491,517 de la línea Santander-Llanes, término municipal de Cabezón de la Sal (Cantabria) se encuentra en este supuesto por estar encuadrado en el epígrafe 9.k) del referido anexo II.

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

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

El objeto de este proyecto es la supresión del paso a nivel de Venta del Río en el p.k. 491,517 de la línea de FEVE que une Santander con Llanes, actualmente señalado y controlado mediante una red de semáforos y barrera. La línea de FEVE cruza en éste punto con la carretera CA-354, que une los núcleos de Venta del Río y Caranceja. El proyecto pretende modificar el trazado de la CA-354, discurriendo entre el río Saja, y la línea de FEVE.

La presencia del río ha sido uno de los principales condicionantes en la elección de soluciones. Las alternativas estudiadas son dos:

Alternativa 1. La traza del ferrocarril es desplazada hacia el norte, ocupando la actual carretera, que se repone con un vial de nuevo trazado que transcurre sobre la plataforma abandonada entre el río y el nuevo ferrocarril, de manera que la modificación de la carretera cruza el ferrocarril mediante un paso superior.

La definición de trazado se realiza con dos ejes cuyas denominaciones y características son:

Eje	Radio mínimo	Acuerdos verticales mínimos convexo y cóncavo		Pendiente longitudinal máxima y mínima	
		600	400	10,00	1,312
Paso superior .	100,0	600	400	10,00	1,312
Desvío Ferroca- rril . . . . .	250,0	12.000		-0,85	-0,6

La pendiente máxima del 10% empleada en el eje que define el paso, viene dada por el trazado actual de la carretera. En la zona de la estructura la pendiente es del 3,5%. La estructura para el paso superior es una pérgola debido al pequeño ángulo existente entre los trazados propuestos para el camino y las vías. En esta alternativa es necesario construir dos muros de contención de tierras del terraplén para evitar afecciones.

Alternativa 2. Supone la ejecución de un paso superior sobre el ferrocarril desplazado ligeramente a la izquierda respecto al actual paso a nivel. Se accede a él a través de un vial que tras atravesar Cabezón de la Sal discurre en paralelo a la línea del tren durante 380 metros, alcanzando cota hasta permitir el paso sobre la línea de tren a la que cruza con un trazado oblicuo.

En este trazado el paso a nivel se sustituye por una pérgola situada sobre él; para ello se define una carretera que une ambas márgenes a través del paso. Las principales características del eje son:

Eje	Radio mínimo	Acuerdos verticales mínimos convexo y cóncavo		Pendiente longitudinal máxima y mínima	
		750	500	-7,75	-0,5
Paso superior .	45,0	750	500	-7,75	-0,5

La pendiente máxima (7,75%) se corresponde con la conexión final del eje. En la zona de paso la pendiente es del 0,5%. La estructura para el paso superior es una pérgola debido al pequeño ángulo existente entre los trazados del camino y las vías. En esta alternativa es necesario construir tres muros de contención de tierras del terraplén para evitar afecciones.

Tanto en la alternativa 1 como en la 2 es preciso construir muros de contención de tierras del terraplén para evitar afecciones debido a la proximidad que existe entre el camino propuesto y las vías y el río, con la

diferencia de que el primer caso hay que construir dos muros y en el segundo caso tres.

El proyecto se localiza junto al curso del río Saja, en Venta del Río, entidad que junto con otras once más, integra el municipio de Cabezón de la Sal, en Cantabria.

### 2. Promotor y órgano sustantivo

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

### 3. Tramitación y consultas

En mayo de 2007 el promotor remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental. Posteriormente, una vez recibidas copias en número suficiente, se procede a efectuar consultas sobre la conveniencia de iniciar o no procedimiento de evaluación de impacto ambiental, a diferentes instituciones y organizaciones, cuya relación así como una síntesis del contenido de la respuesta, en su caso, se detalla:

Consultado	Respuesta
Dirección General de Carreteras, Vías y Obras. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Gobierno de Cantabria.	
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca. Gobierno de Cantabria.	
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	X
Departamento de Geografía. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Cantabria.	
ARCA. Santander.	
ADENA. Santander.	
Ecologistas en Acción de Cantabria.	
Ayuntamiento de Cabezón de la Sal.	

Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria. Pone de manifiesto que la nueva normativa de Cantabria, Ley 17/2006, de 11 de diciembre, considera que este tipo de proyectos, iniciados con posterioridad a la entrada en vigor de la citada Ley, no está sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental al no estar incluido en ninguno de los Anexos de la misma. Señala que la actuación no afecta a ningún espacio declarado dentro de la Red Europea Natura 2000. Sin embargo podría afectar a otros espacios y hábitat que sin estar protegidos merecen cierta consideración. La zona de proyecto, si bien muy antropizada, sostiene un bosque de ribera en buen estado de conservación que presenta gran fragilidad, lo que requiere que la actuación afecte lo menos posible a este bosque y márgenes del río Saja. Por otra parte el ámbito afectado por el proyecto está clasificado en las Normas Subsidiarias como Suelo Rústico de Especial Protección. En estas áreas están prohibidas construcciones, actividades y usos que impliquen la transformación de su naturaleza o destino pudiendo ser autorizadas con carácter excepcional las construcciones e instalaciones permanentes o no, vinculadas a la ejecución, entretenimiento y servicio de obras públicas e infraestructuras. De acuerdo con todo ello, considera que el proyecto es viable desde el punto de vista ambiental siempre que se considere lo siguiente:

1. Debe asegurarse que el planteamiento del trazado no afecte a las márgenes del río y del bosque de ribera. En el caso de no poder evitarse se deberán implantar las medidas correctoras y compensatorias de forma que se reduzca el impacto generado lo máximo posible. Debe garantizarse la estabilidad de la ladera.

2. Garantizará la no contaminación de las capas freáticas y cauce de aguas superficiales por vertidos procedentes de las fases de construcción y funcionamiento de las infraestructuras.

3. Controlará el perfecto estado de la maquinaria utilizada en las instalaciones. Los productos residuales procedentes del mantenimiento de vehículos o maquinaria se almacenarán en recipientes estancos que se transportarán a centros de tratamiento o gestor autorizado. No se ubicarán instalaciones auxiliares en áreas que puedan afectar al cauce.

4. En los tramos en que el trazado discurre próximo al cauce del río Saja, se procurará afectar a la vegetación existente lo menos posible, en especial a ejemplares arbóreos que forman parte del bosque de ribera, por lo que en estos puntos se considerará la posibilidad de retranqueo del trazado.

5. Se efectuará un exhaustivo control, tanto en ejecución como en funcionamiento de la aparición de especies alóctonas invasoras, en especial *Cortaderia selloana*, *Reynoutria japonica*, *Bacharis halimifolia* y cualquier otra alóctona, eliminándose las mismas por procedimientos mecánicos o manuales.

6. Se deberán coordinar las acciones de proyecto que generen superficies de suelo desnudo con labores de revegetación de manera que el período en que estas superficies permanezcan desnudas sea el menor posible. En la revegetación solo se empelarán especies autóctonas.

7. Se elaborará, antes de la ejecución, un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la zona afectada por la actuación que se integrará al proyecto de construcción.

8. Incluirá asimismo un Programa de Vigilancia Ambiental, que incluirá al menos controles sobre suelo, calidad del aire, calidad del agua, impactos sobre vegetación, fauna y paisaje, riesgos geológicos y sobre el patrimonio.

Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria. Considera que no es necesario ningún estudio específico de impacto sobre Patrimonio Cultural, por lo que no hay inconveniente en realizar las obras. No obstante, si en el curso de las obras apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán las obras inmediatamente, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos y se comunicará el descubrimiento a esta Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

#### 4. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el

siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

**Características del proyecto:** El proyecto es de escasa relevancia en cuanto a tamaño y no se localiza ninguna otra actividad con la que puedan generarse efectos de carácter acumulativo o sinérgico. Las propuestas presentadas relativas a la gestión de residuos generados junto con la consideración de lo establecido en las respuestas a consultas efectuadas, garantizan la ausencia de afecciones negativas por este concepto.

**Ubicación del proyecto:** El proyecto se ubica fuera de espacios protegidos y de lugares que forman parte de la red Natura 2000. Si bien se trata de una zona clasificada como Suelo Rústico de Especial Protección, es posible en estas áreas autorizar, con carácter excepcional, las construcciones e instalaciones, permanentes o no, vinculadas a la ejecución, entretenimiento y servicio de obras públicas a infraestructuras. En todo caso el área de trabajo está muy antropizada y el proyecto tiene lugar sobre el mismo corredor ya utilizado.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 27 de noviembre de 2007, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve: No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta Resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente ([www.mma.es](http://www.mma.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 28 de noviembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

