

16374 *RESOLUCIÓN de 15 de septiembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de Alceda y Ontaneda. N-623 de Burgos a Santander (Cantabria).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el epígrafe 1, del apartado a, del grupo 6, del Anexo I Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

Promotor y órgano sustantivo: El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Objeto y justificación: El objeto del proyecto es construir una variante, de doble sentido, entre Alceda y Ontaneda de 5.676 m de longitud, que reduzca el tráfico de la carretera N-623, entre ambas localidades y mejore notablemente la seguridad vial.

Las características más significativas de la actual N-623 son la estrechez de la calzada y la mala visibilidad existente por la cercanía de las

Alternativas	Corredor	Descripción	Longitud (m)
Alternativa 1A.	Corredor 1.	Comienza poco antes del p.k. 111+000 de la actual N-623. Cruza el arroyo de La Canal con una obra de fábrica de 60 m, y dos veces el río Pas mediante viaductos de 142 m y 230 m. Finaliza en la N-623 entre el núcleo urbano de Villegar y el río Pas.	5.787,75
Alternativa 1B.	Corredor 1	Muy similar a la Alternativa anterior, pero más próxima al río en la zona de las vegas de Vejorís. Los viaductos miden 142 m y 237 m.	5.822,01
Alternativa 2.	Corredor 2.	Se inicia cerca de la riega de La Canal, que salva mediante obra de fábrica de 70 m. Cruza los arroyos del Cuadrado y Requejada mediante viaductos de 180 m y 60 m, respectivamente. Finaliza en la N-623 entre el núcleo urbano de Villegar y el río Pas.	5.676,05

El promotor en el estudio de impacto ambiental elige la Alternativa 1B por su menor afección ambiental, pero tras el periodo de información pública opta finalmente por la Alternativa 2.

Descripción sintética.—Las características básicas de la variante son las correspondientes a la Alternativa 2:

Velocidad de proyecto 60 km/h.
 Anchura de calzada 7 m.
 Anchura de arcenes 2 x 1,50 m.
 Longitud total del trazado 5.676,05 m.
 Movimientos de tierras: sobrantes 543.970,13 m³
 Movimientos de tierras: préstamos 221.835,72 m³.

La variante, de doble sentido, tiene su inicio al sur de Alceda, poco antes del p.k. 111+000 de la actual N-623, discurriendo en su totalidad por la margen izquierda del río Pas y, en la mayor parte del recorrido, a media ladera.

Para dar servicio a los pueblos de la zona se han proyectado dos nudos, uno corresponde con una intersección con la margen derecha del arroyo de La Canal en el p.k. 0+280 de la variante, y el otro corresponde con un semienlace cerca de Villegar (p.k. del paso superior 5+430 de la variante).

La ejecución del proyecto además requerirá diversos parámetros constructivos, como desmontes, viaductos, obras de paso, etc.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.—El ámbito de estudio se enmarca en las amplias vegas llanas que se forman a orillas del río Pas, utilizadas como tierras de labor y praderías en su mayoría.

Geomorfología: El fondo del valle del Pas es una llanura alargada de unos dos kilómetros de anchura, de terrenos llanos en su mayoría, con pendientes suaves en los bordes de la vega.

Por el contrario, las laderas de la margen derecha presentan pendientes de muy fuertes a escarpadas en la parte alta y en los valles secundarios, de curso rectilíneo, perpendicular al Pas.

Las laderas de la margen izquierda son en general más suaves, de moderadas a fuertes, excepto en los extremos, en torno a Villegar y al sur de Alceda, donde llegan a ser muy fuertes o escarpadas sobre las laderas de los contrafuertes que limitan la vega.

La zona objeto del estudio de impacto ambiental se encuentra situada en la denominada como «Zona tectonizada del Toranzo y Puerto del Escudo».

edificaciones a la carretera que, junto con el elevado tráfico de vehículos, hace que se creen condiciones de riesgo para la seguridad vial de los vehículos y de los peatones en los núcleos urbanos de Alceda, Ontaneda y San Vicente de Toranzo.

De acuerdo con todo lo anterior, se plantea la necesidad de realizar la mencionada variante.

Localización: La variante discurre entre las villas de Alceda y Ontaneda, las cuales, pertenecen al término municipal de Corvera de Toranzo, en el centro geográfico de la Comunidad Autónoma de Cantabria, a orillas del río Pas.

Alternativas: En la documentación inicial del proyecto se considera una zona de estudio donde se plantearon dos corredores iniciales.

Corredor	Descripción
Corredor 1.	Al nordeste del río Pas (margen derecha del río). Cruza dos veces, enlaza (origen y fin) con la actual N-623 y va por la margen izquierda del río Pas.
Corredor 2.	Discurre por la margen izquierda del río Pas, por lo que no precisa cruzarlo.

Tras las respuestas recibidas en el periodo de consultas previas el promotor concreta esos corredores en tres alternativas:

Desde el punto de vista estructural, destaca la existencia de pliegues y fallas de orientación NNW-SSE como elementos principales, así como otras estructuras rígidas y de plegamientos de dirección E-W y ENE-WSW.

Hidrología, Red Natura 2000, vegetación y fauna: El río Pas, Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Río Pas», con código ES1300010, discurre en este tramo en sentido SE-NO, canalizado en la práctica totalidad de su recorrido con muros de escollera por ambas márgenes. Además se encuentran diversos arroyos, como el arroyo de Vejorís, el regato Troñeda, el río Pila, el arroyo de La Canal, el arroyo El Cuadro, el arroyo Callejo y el arroyo Saramillo.

Las unidades vegetales más ampliamente representadas en el área de estudio son los conjuntos de praderías y tierras de labor, y las praderías con arbolado de robles y fresnos. Además, en menor medida, se presentan encinares (*Quercus ilex*), saucedas (*Salix atrocinerea*), eucaliptos, arces (*Acer pseudoplatanus*), plantaciones de pinares (*Pinus radiata*), castaños (*Castanea sativa*), chopos (*Populus alba*) y frutales.

Además de esta vegetación destacan:

La carbayeda de San Martín: bosque maduro transformado en parque público.

Los restos de vegetación riparia del extremo meridional del área de estudio.

Los robledales de encina, más o menos mezclados de robles y otras especies arbóreas, de las laderas de la parte baja del valle del arroyo Corral Mayor.

En cuanto a la fauna, destacan por estar catalogadas como «de Interés especial» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo) las siguientes especies:

Mamíferos como la nutria (*Lutra lutra*), el armiño (*Mustela erminea*) y el desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*)

Ofidios como la culebra de collar (*Natrix natrix*), la culebra lisa europea (*Coronella austriaca*), la culebra lisa meridional (*Coronella girondica*), la lagartija de turbera (*Lacerta vivipara*), la lagartija roquera (*Podarcis muralis*), el lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*) y el lución (*Anguis fragilis*).

Anfibios como la rana bermeja (*Rana temporaria*), la rana patilarga (*Rana iberica*), el sapillo pintojo (*Discoglossus galganoi*), el sapo corredor (*Bufo calamita*), el sapo partero común (*Alytes obstetricans*), el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*) y el tritón palmeado (*Triturus helveticus*).

Avifauna como el abejero europeo (*Pernis apivorus*), la abubilla (*Upupa epops*), el alimoche común (*Neophron percnopterus*), la alondra

común (*Alauda arvensis*), el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y el chochín (*Troglodytes troglodytes*).

En cuanto a la ictiofauna destaca la presencia de trucha común (*Salmo trutta*) y anguila (*Anguilla anguilla*). Además este tramo del río Pas está considerado como zona potencial de alevinaje de salmón (*Salmo salar*).

Patrimonio cultural: El núcleo de Alceda, declarado Conjunto Histórico, está formado por diversos elementos de interés cultural. El resto de componentes del patrimonio cultural de la zona de estudio corresponden con iglesias y casonas, como la casa de la Familia Posada Herrera, en Vejorís; la Fuente Grande, en Alceda, y la iglesia de Villegar, que se sitúan a unos 140 m, aproximadamente, de los trazados propuestos.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial.—La tramitación se inició con fecha 5 de julio de 2004, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación inicial procedente de la Dirección General de Carreteras.

b) Consultas previas.—Relación de consultados y de contestaciones. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas, con fecha 23 de julio de 2004, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Norte.	X
Dirección General para la Biodiversidad.	-
Delegación del Gobierno en Cantabria.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria.	X
Facultad de Ciencias de la Universidad de Cantabria.	-
Cátedra de Ecología Aplicada a Obras Públicas de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria.	-
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España.	-
Ayuntamiento de Corvera de Toranzo (Cantabria).	X
Ayuntamiento de Santiurde de Toranzo (Cantabria).	-
A.D.E.N.A.	-
ADENA-Santander.	-
Ecologistas en Acción.	-
Ecologistas en Acción de Cantabria.	-
F.A.T.	-
Greenpeace	-
S.E.O.	-
ARCA.	-
Cantabria Nuestra.	-
Confederación Ecologista de Campoo y Reinosa.	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. ...	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Geomorfología: La antigua Confederación Hidrográfica del Norte y la Delegación del Gobierno en Cantabria informan sobre las fuertes pendientes de las laderas de la margen derecha, calificadas como inestables por el propio documento inicial del proyecto. Sin embargo, esta consideración no afecta a la Alternativa 2, finalmente seleccionada tras el periodo de información pública.

Hidrología, Red Natura 2000, vegetación y fauna: La Confederación Hidrográfica del Norte considera que el estudio de impacto ambiental debe incluir un inventario y clasificación ecológica de la red fluvial, un diagnóstico de la calidad del agua y propuesta de indicadores físico-químicos y biológicos, una valoración ambiental del sistema hídrico; planes de conservación y proyectos de restauración ecológica, así como diferentes medidas para corregir los efectos negativos producidos por las obras.

La citada Confederación manifiesta que las obras proyectadas producen impactos severos en el cauce y márgenes de la red hídrica afectada y en especial en el río Pas y en los arroyos El Cuadro, Vejorís, de Reguera,

Tronera, de La Canal y Corral Mayor. Por lo que debe reconsiderarse la solución adoptada.

Tras el periodo de información pública, el promotor asume modificar la Alternativa seleccionada en el estudio de impacto ambiental, de forma que no se cruza el río Pas.

Patrimonio cultural: La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria indica la necesidad de realizar un estudio específico de impacto ambiental sobre el Patrimonio cultural de toda la zona afectada por el proyecto. Este estudio, realizado por un técnico titulado y autorizado por esta Consejería, incluirá una prospección arqueológica sistemática de toda la zona y un seguimiento arqueológico integral de las obras de remociones de terreno derivadas de las obras del proyecto.

Además manifiesta que si durante la ejecución del proyecto aparecieran restos u objetos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán las obras, tomándose las medidas oportunas para garantizar la protección de esos bienes, según el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

Montes de utilidad pública: La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria informa que las obras proyectadas afectarán parcialmente al Monte de Utilidad Pública (MUP) n.º 364 del catálogo de Cantabria «Calabozo, Ladredo y otros».

Las posibles afecciones a este MUP consistirán en adecuar el tramo de la actual N-623, que ya está dentro de la superficie del MUP, para permitir el encaje más adecuado de la intersección canalizada que permite enlazar la variante con la actual N-623.

Otros La Confederación Hidrográfica del Norte solicita que se tengan en cuenta los efectos sinérgicos de las obras con una futura explotación de la variante.

La Delegación del Gobierno en Cantabria indica que a causa de la complejidad física-topográfica del entorno de estas localidades, y teniendo en cuenta que la N-623 atraviesa los cascos urbanos de Alceda y Ontaneda, se producirá una situación de riesgo por atropellos significativa.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.—Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 27 de diciembre de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor.

En el citado traslado, además del contenido de los informes recibidos, se solicita la realización de un estudio acústico para determinar la afección a la población cercana a la infraestructura; la identificación de los principales corredores biológicos; la cuantificación de los movimientos de tierras; dada la posibilidad de afectar a espacios de la Red Natura 2000, deberá cumplirse con lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres; y la adopción de medidas correctoras para paliar los aspectos enumerados anteriormente, si fuera preciso.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado.—El proyecto y el estudio de impacto ambiental fueron sometidos al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E), número 160, el 5 de julio de 2007.

Trascurrido el plazo de información de pública, con fecha 17 de marzo de 2008, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, el cual comprendía una copia de dicho proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el periodo de información pública se han recibido 18 alegaciones al proyecto, correspondientes a instituciones (6), asociaciones (1) y particulares (11). Los aspectos más relevantes de las alegaciones se describen a continuación:

Alternativas: La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria, la Confederación Hidrográfica del Norte y la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) manifiestan que las Alternativas 1A y 1B afectan al cauce del río Pas y perjudicarán futuras restauraciones integrales del río. Mientras que la Alternativa 2 no afecta al río, por tanto esta última es la Alternativa más favorable desde su punto de vista.

Por el contrario, el Ayuntamiento de Corvera de Toranzo considera la Alternativa 1B como la más adecuada siempre que se realicen ciertas modificaciones, como el acercamiento de la variante al río Pas, para proteger una zona de expansión industrial; o la ejecución de un único viaducto entre los pp.kk. 1+500 a 1+900.

Hidrología, Red Natura 2000, vegetación y fauna: La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria indica que debe realizarse un Protocolo de actuación, garantizando la mínima afección al LIC «Río Pas», ES1300010.

El Ayuntamiento de Santiurde de Toranzo solicita que la zona hasta el caballón del río Pas sea expropiada, y posteriormente cedida al Ayuntamiento, que lo gestionará como zona de bosque controlado (el cambio de alternativa producido tras la información pública hace que el proyecto se aleje del río y por tanto se desestime la propuesta).

Paisaje: Se remite una alegación procedente de un particular, propietario de una finca en el Término Municipal de Alceda, señala que las Alternativas de la margen derecha (1A y 1B) supondrían un gran impacto paisajístico sobre la vega de Alceda.

b) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración.-Como resultado de las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, el promotor considera adecuado cambiar la Alternativa a desarrollar, de la Alternativa 1B a la Alternativa 2, por su menor afección sobre el LIC del río Pas.

Además, el promotor afirma que tendrá en cuenta el contenido de las alegaciones recibidas durante la redacción del proyecto de construcción de la Alternativa seleccionada y durante la ejecución de las obras.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto.

a) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.-El 16 de junio de 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación

Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento información complementaria a la contenida en el estudio de impacto ambiental relativa, entre otros aspectos a: localización y características de los lugares seleccionados como préstamos y vertederos, ubicación y características de los pasos de fauna, adecuación de estructuras u obras de drenaje, vallados y dispositivos de escape, realización de falsos túneles, cronograma de voladuras, y modelización de niveles de ruido.

El 17 de julio de 2008, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información complementaria solicitada.

Esta documentación considera que el volumen de tierras sobrantes es de 540.000 m³, mientras que los préstamos necesarios son de 220.000 m³. El vertedero para depositar los sobrantes se encuentra en una vaguada lateral del área de Fuente Espina. Para los préstamos se utilizará la zona de terreno competente GM-III del desmonte comprendido entre los pp.kk. 1+400 -1+700, donde es necesario el empleo de voladuras, por lo tanto se pretende aprovechar el material extraído del propio trazado.

La permeabilidad de la Alternativa seleccionada, según el promotor, es buena, aun así procurará que los drenajes y los pasos inferiores sean accesibles para los pequeños vertebrados. Además, en la propuesta elegida se seguirán las «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales», publicadas por el Ministerio de Medio ambiente en 2007. Resultando las siguientes estructuras adaptadas como paso de fauna:

PK	Estructura	Tipología
0+175-0+210.	O.F. 0+200.	Estructura de 35 m de longitud que permite el paso del arroyo de La Canal y de la fauna bajo el Ramal de Enlace.
0+320-0+390.	O.F. 0+350.	Estructura de 70 m de longitud que permite el paso del arroyo de La Canal y de la fauna bajo el tronco de la variante.
0+980.	O.D.T. 1.	Marco unicelular de 2 x 2 m.
1+130.	P.S. 1+130.	Estructura con una anchura de 12 m que permite la reposición de un camino y el paso de fauna bajo el tronco de la variante.
1+360.	PI. 1+360.	Marco unicelular de 10 x 4,5 m que permite el paso de la reposición de un camino existente y el paso de fauna bajo el tronco de la variante.
1+720.	O.D.T. 2.	Marco unicelular de 3 x 2 m.
2+387-2+430.	O.F. 2+400.	Estructura de 43 m de longitud que permite el paso del tronco de la variante sobre una vaguada.
2+597-2+632.	O.F. 2+620.	Estructura de 35 m de longitud que permite el paso del tronco sobre un camino que discurre por una vaguada.
3+327-3+507.	Viaducto 1.	Estructura de 180 m de longitud distribuida en tres vanos (52,5 m + 75 m + 52,5 m) que salva el cauce del arroyo del Cuadro y sirve como paso de fauna inferior a un camino que discurre por la zona.
3+537-3+597.	Viaducto 2.	Estructura de 60 m de longitud distribuida en dos vanos, cada uno de 30 m, permitiendo el paso del tronco sobre el cauce del arroyo Requejada.
4+145.	O.D.T. 3.	Marco unicelular de 2 x 2 m.
4+340.	O.D.T. 4.	Marco unicelular de 2 x 2 m.
4+452-4+487.	PI. 4+470.	Estructura de único vano de 35 m de longitud que permite el paso de la carretera autonómica CA-271 y de la fauna bajo el tronco de la variante.
4+695-4+730.	O.F. 4+710.	Estructura de único vano de 35 m de longitud que permite el paso del cauce del regato de Loredó y la fauna asociada bajo el tronco de la variante.
0+150-0+215.	P.S. 5+430.	Estructura de 65 m de longitud para materializar la reposición de la actual N-623 sobre el tronco de la Variante, permitiendo el paso hasta el cauce del río Pas.

Respecto a la realización de túneles o falsos túneles, el promotor aclara que no se contempla la ejecución de estos elementos constructivos. Asimismo, especifica en esta documentación que se realizarán voladuras en el desmonte 1+400 -1+700, exactamente entre los pp.kk 1+530 y 1+700. Previamente a las voladuras se excavarán mediante medios mecánicos los 3 m superiores de terreno.

El promotor pospone al proyecto constructivo la realización del cronograma de voladuras, citando que en su momento se coordinará con las Administraciones competentes.

En referencia al estudio acústico solicitado, el promotor establece tres puntos donde los valores podrían superar los niveles acústicos permitidos por la legislación vigente. Estos puntos son:

P.K.	Niveles acústicos modelizados dB(A)	
	Diurnos	Nocturnos
0+400 -0+500	62	55
1+600 -1+700	55	50
3+300 -3+800	60	54

A causa de los resultados, el promotor menciona que implantará las siguientes medidas para reducir dichos niveles: modificación del firme convencional por uno drenante, instalación de barreras acústicas reflectantes o absorbentes en los márgenes de la carretera, la disposición de caballones o diques de tierra o el aislamiento puntual de fachadas. Sin

embargo, propone la decisión final para fases posteriores del proyecto, al igual que la realización de un estudio acústico detallado durante el proyecto constructivo.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Impactos significativos de la Alternativa elegida.-Se resumen a continuación los principales efectos ambientales de las actuaciones, como consecuencia de la implantación de la infraestructura proyectada.

Geomorfología y paisaje. Movimientos de tierra. Préstamos y vertederos: La principal afección de la construcción de la variante es la ocupación de terreno a lo largo de toda la traza, de esta superficie se podrá recuperar del orden de 25.000 m³ de tierra vegetal, que será reutilizada en la revegetación de taludes, terraplenes, zonas de ocupación temporal, etc.

Como se recoge en el apartado anterior de esta declaración, en la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental aportada por el promotor, se especifica el volumen de tierra implicada en los préstamos y vertederos, y su ubicación.

El promotor realizará el jalonamiento de la zona de obras, evitando afectar a más terreno del estrictamente necesario.

La construcción de la carretera supondrá importantes desmontes y rellenos en tramos relativamente largos, lo que implica un impacto paisajístico, que se acrecentará con la implantación de muros, viaductos y obras de fábrica. Para minimizar esta situación el promotor propone como enclave para la zona de préstamos la margen izquierda del regato Troneda, con lo que la cuenca visual se reducirá notablemente. Asimismo realizará la restauración paisajística mediante revegetación de taludes, desmontes y áreas de ocupación temporal, y creación de pantallas arbó-

reas para ocultar las zonas alteradas. Para las siembras y plantaciones se han seleccionado especies autóctonas o de uso habitual en la zona.

Hidrología, Red Natura 2000, vegetación y fauna: El principal impacto será el cruce de la variante con los cauces. Para solucionarlo el promotor propone la ejecución de viaductos, obras de fábrica y/o drenajes, con lo cual, se permitirá el paso de los pequeños arroyos y las escorrentías que deban cruzar bajo la nueva carretera.

En el estudio de impacto ambiental se considera la posibilidad de vertidos durante la fase de construcción, especialmente relevantes si se producen sobre el río Pas (LIC), Para lo cual, el promotor propone evitar los vertidos de sustancias contaminantes a los cauces de agua, e incluso que los lodos que se produzcan en períodos de lluvias lleguen a los cauces principales. Al respecto debe considerarse que la mejor medida para la protección del cauce del río Pas, como de los valores ambientales que llevaron a su propuesta como LIC es el cambio de alternativa, alejando la variante del río.

El proyecto supondrá la ocupación de 172.550,04 m² de superficie cubierta por vegetación, pero según el estudio de impacto ambiental apenas se invaden formaciones autóctonas. Además, el estudio de impacto ambiental recoge que se jalonará la vegetación más valiosa y se evitará que las zonas que conservan vegetación autóctona de interés sean dañadas.

Durante la construcción de los viaductos e instalación de obras de fábrica para salvar los cauces se producirá ruido, movimientos de tierra, etc, que provocarán molestias en la fauna del entorno.

Según el promotor los hábitats más delicados serán los acuáticos. Por lo que, el promotor evitará el vertido de sustancias contaminantes, escorrentías cargadas de sedimentos o alteraciones de cualquier otro tipo.

Las principales afecciones sobre la fauna serán, por un lado el efecto barrera y por otro, posibles atropellos. Por eso, el promotor indica que en el caso de los pequeños vertebrados terrestres, se facilitará su tránsito a

través de los elementos desarrollados en la presente declaración, se dificultará su acceso a las calzadas y se permitirá vías de escape desde las cunetas al exterior.

Patrimonio cultural y montes de utilidad pública: El promotor indica que no se afectará directamente a ningún elemento del patrimonio cultural catalogado. Aún así, afirma que se realizará una prospección arqueológica y paleontológica intensiva del trazado, con una excavación arqueológica en extensión de aquellas áreas directamente afectadas.

Las obras proyectadas afectarán parcialmente al Monte de Utilidad Pública (MUP) n.º 364 del catálogo de Cantabria «Calabozo, Ladredo y otros». Por ello, el promotor explica que las posibles afecciones a este MUP consistirán en adecuar el tramo de la actual N-623, que ya está dentro de la superficie del MUP, para permitir el encaje más adecuado de la intersección canalizada que permite enlazar la variante con la actual N-623.

Calidad atmosférica y acústica: Durante la fase constructiva aumentarán el tráfico, el ruido, especialmente por voladuras, y la contaminación atmosférica, sobre todo por la generación de polvo.

El promotor menciona en la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental que implantará medidas para reducir los niveles sonoros generados (modificación del firme convencional por uno drenante, instalación de barreras acústicas reflectantes o absorbentes en los márgenes de la carretera, la disposición de caballos o diques de tierra o el aislamiento puntual de fachadas). Sin embargo, el tipo de medida a aplicar la deja para fases posteriores del proyecto, al igual que la realización de un estudio acústico detallado.

El promotor asume la reducción de la producción de polvo en períodos de sequía mediante riegos.

4.2 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
	<i>Hidrología</i>
Vertidos sobre los cauces.	Evitar los vertidos de sustancias contaminantes a los cauces de agua, y impedir que los lodos que se produzcan en períodos de lluvias lleguen a los cauces principales.
	<i>Suelo</i>
Ocupación de terrenos.	Limitación de la zona de obras mediante balizamientos.
	<i>Vegetación y espacios naturales protegidos</i>
Movimiento de tierras.	Para evitar que las zonas que conservan vegetación autóctona de interés sean dañadas propone jalonamientos.
	<i>Fauna</i>
Efecto barrera y atropellos.	Se facilitará el tránsito de vertebrados a través de los pasos inferiores o las obras de drenaje; se dificultará su acceso a las calzadas y se permitirá vías de escape desde las cunetas al exterior.
	<i>Paisaje</i>
Impacto visual.	Restauración mediante revegetación de taludes, desmontes y áreas de ocupación temporal, y creación de pantallas arbóreas para ocultar las zonas alteradas de difícil restauración. Para las siembras y plantaciones se han seleccionado especies autóctonas o de uso habitual en la zona.
	<i>Patrimonio cultural y vías pecuarias</i>
Elementos culturales.	Prospección arqueológica y paleontológica intensiva del trazado.
	<i>Calidad atmosférica y acústica</i>
Ruidos y contaminación atmosférica.	Riegos. Control de los niveles de ruido. Medidas mitigadores de los niveles sonoros.

5. Condiciones al proyecto.—En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación ambiental, además de las medidas propuestas, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Se pedirán los permisos pertinentes al organismo competente en la materia del Gobierno de Cantabria.

Para la ubicación y utilización de los lugares predeterminados como prestamos y vertederos deberá obtenerse previamente la autorización del órgano competente del Gobierno de Cantabria.

Las voladuras solo podrán ser ejecutadas bajo autorización previa de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria y fuera del periodo de reproducción y cría de las especies faunísticas de relevancia existentes en la zona.

Durante la ejecución de la variante deberá tenerse en cuenta lo establecido en la Ley 4/2006 de Cantabria, de 19 de mayo, de Conservación de

la Naturaleza de Cantabria. Realizándose un seguimiento sobre las repercusiones del proyecto en los hábitats y especies objeto de protección.

Durante la ejecución de las obras que impliquen movimientos de tierra deberán estar presente un técnico competente en patrimonio cultural y bajo la supervisión de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, un biólogo y un técnico de la Confederación Hidrográfica

Para las labores a realizar en el monte de utilidad pública n.º 364 del catálogo de Cantabria «Calabozo, Ladredo y otros» deberán pedirse previamente los correspondientes permisos a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria

En las zonas sensibles por presencia de núcleos de población cercanos a la vía actual o edificaciones cercanas a la vía se deberán colocar pantallas acústicas u otras medidas de atenuación acústica, de forma que se cumpla la normativa vigente en materia de ruidos y vibraciones (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas). Se tendrán en cuenta las

medidas propuestas por el promotor en la documentación complementaria desarrollada en apartados anteriores de esta declaración.

Siempre que resulte técnicamente posible se instalarán pantallas vegetales complementando las pantallas acústicas propuestas, en las zonas en las que los niveles sonoros se aproximen a los umbrales de admisibilidad establecidos en la legislación.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental. Así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contempla:

Fase de construcción: Durante el periodo de obras se controlarán los niveles acústicos mediante mediciones con sonómetro homologado, en un intervalo de 15 minutos en la hora más ruidosa. Las mediciones se realizarán a una distancia de 2 m de la fachada más cercana a las obras.

Se verificará la calidad de las aguas en los cauces mediante análisis aguas arriba y aguas abajo de la zona de obras.

Seguimiento de las labores de retirada de la cobertera vegetal y su mantenimiento para su posterior reutilización.

Se ratificará el replanteo de todos los elementos de la obra, revisando el balizado de las zonas contiguas a vegetación natural.

Se comprobará la correcta ejecución de las labores de restauración de la cubierta vegetal, control de extendido de la tierra vegetal, control de siembras e hidrosiembras.

Se controlará que no se realizan desbroces u operaciones ruidosas en el periodo de cría de las especies singulares presentes en la zona.

Verificación de la adecuada protección del patrimonio histórico, según establezca la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria. Para lo cual, se controlará si durante el movimiento de tierras aflora algún elemento de interés arqueológico.

Fase de construcción y explotación: Seguimiento de los procesos erosivos, en especial, la estabilidad de desmontes y taludes.

Seguimiento de las comunidades animales mediante muestreos de fauna terrestre y acuática en la franja de afección de la variante y en las zonas próximas de interés faunístico.

Vigilancia del mantenimiento de la permeabilidad territorial comprobando la continuidad de caminos.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 12 de septiembre de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Variante de Alceda y Ontaneda. N-623 de Burgos a Santander (Cantabria)», concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 15 de septiembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

VARIANTE DE ALCEDA Y ONTANEDA. N-623 DE BURGOS A SANTANDER (CANTABRIA).

