

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6065 *Resolución de 23 de marzo de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Electrificación del tramo Orejo-Carranza de Feve, Cantabria y Vizcaya.*

El proyecto a que se refiere la presente de Resolución se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II 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. Habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 19 de diciembre de 2007 y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la entidad pública Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), entidad dependiente del Ministerio de Fomento.

La Electrificación de la línea Santander-Bilbao, más concretamente el tramo delimitado por las estaciones de Orejo y Carranza, se encuentra comprendida dentro de las directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, concretamente dentro del Programa de Calidad de la Red de FEVE.

La electrificación se realizará para atender especialmente a los trenes del corredor de transporte de mercancías Trasona - Ariz (Asturias - Cantabria - Vizcaya), aunque también servirá para poder utilizar unidades eléctricas en el transporte de viajeros entre Cantabria y Vizcaya.

El proyecto comprende, por un lado, la electrificación de la vía mediante la instalación de la Línea Aérea de Contacto y los apoyos y pórticos que la sustenten; y por otro, la construcción de las Subestaciones Eléctricas de Tracción necesarias para el servicio del tramo con su correspondiente edificio, la totalidad del equipamiento eléctrico y el sistema de telemando. No forma parte del proyecto la construcción de las líneas eléctricas de alimentación a las subestaciones, que serán ejecutadas por la compañía eléctrica que las abastezca en cada caso.

El tramo Orejo-Carranza tiene una longitud de unos 52 km aproximadamente, esta línea férrea es de vía única sin electrificar y existen un total de diez túneles en el trayecto.

La catenaria a proyectar es de diseño convencional FEVE, adaptada de la tipo RENFE, simple, poligonal, atirantada, compensada, formada por un sustentador apoyado y dos hilos de contacto, sin péndola en Y con flecha inicial en los hilos de contacto.

La consideración de alternativas en el proyecto de electrificación se limita a distintas ubicaciones de las subestaciones eléctricas necesarias, debido a que la disposición de la línea aérea de contacto no admite soluciones diferentes a la establecida. Partiendo de que la subestación existente de Orejo podrá satisfacer el incremento de la demanda, previa remodelación y modernización, serán precisas al menos 3 nuevas subestaciones en el tramo Orejo-Carranza, una de las cuales se deberá ubicar obligatoriamente en Carranza.

Esta subestación de Carranza se incluye dentro del Proyecto de electrificación del tramo Carranza-Aranguren, por lo que no forma de este proyecto. Se han propuesto tres alternativas de ubicación de las subestaciones: Alternativa 1 (Orejo (existente), Beranga y Marrón), alternativa 2 (Orejo (existente), Gama y Marrón) y alternativa 3 (Orejo (existente), Treto y Marrón).

El proyecto se desarrolla en los términos municipales de Ampuero, Bárcena de Cicero, Entrambasaguas, Hazas de Cesto, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Monte, Voto, Ramales de la Victoria en la provincia de Cantabria y Carranza en la provincia de Vizcaya.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La línea del ferrocarril Santander-Bilbao, entre las localidades de Orejo y Marrón, atraviesa la denominada Franja Costera, también llamada «La Marina». Esta franja de unos 20 km de anchura, se extiende a lo largo de la costa cántabra, entre Unquera, al oeste, y Ontón, al este.

Entre las localidades de Marrón y Carranza atraviesa la comarca cántabra Asón-Agüera, situada en la costa oriental de la Comunidad Autónoma de Cantabria para penetrar después en la provincia de Vizcaya (País Vasco) y más concretamente en el municipio de Carranza.

Los principales cauces en el ámbito del tramo Orejo-Carranza son el río Asón, y su afluente el Carranza, las rías de Angustinas, de Roda y de Treto y el río Miera. El medio acuático de mayor importancia en la zona de proyecto es el complejo de marismas de Santoña y Noja, que constituyen la principal zona húmeda de la cornisa cantábrica. Las marismas de Santoña, Victoria y Joyel abarcan una extensión de 6.907 hectáreas siendo las marismas de Santoña un típico estuario.

Las principales formaciones vegetales atravesadas son los prados de siega y prados con setos, y de forma más puntual, la vegetación de marismas, los bosques de repoblación de eucaliptos (eucaliptales) y los bosques naturales en los que la vegetación climácica (*Quercus robur*, *Castanea sativa*, *Fagus sylvatica* y *Quercus ilex*, principalmente) se mezcla en algunos casos con eucaliptos.

En lo que a la fauna respecta, el grupo más importante es el de las aves, y el enclave de mayor riqueza faunística son las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel. Son una zona de invernada para un gran número de aves, habiéndose contabilizado hasta 86 especies, siendo la vía migratoria más frecuentada del Paleártico occidental.

La calidad paisajística es en general elevada en las inmediaciones del litoral, debido a la presencia de agua y a la diversidad morfológica y de elementos que caracterizan a la costa.

El tramo Orejo-Carranza atraviesa cuatro espacios protegidos bajo distintas figuras de protección:

Río Miera. Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).

Marismas de Santoña, Victoria y Joyel. Reserva Natural, humedal RAMSAR, LIC y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

Río Asón. LIC.

Armañón. Parque Natural, Red de Corredores Ecológicos y LIC.

No existen elementos del patrimonio histórico y cultural que puedan verse afectados por la ejecución del proyecto.

El tramo Orejo-Carranza atraviesa zonas que se hallan sometidas a la continua influencia de las mareas, por lo que, de acuerdo con la legislación de Costas, forman parte del Dominio Público Marítimo Terrestre. En este tramo se encuentra ya aprobado el deslinde en algunas zonas mientras que en otras se encuentra en estudio.

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 comenzó el 23 de julio de 2007, con la presentación por parte de FEVE de los documentos ambientales de los proyectos:

Electrificación del tramo Orejo-Marrón de FEVE (Cantabria) y Electrificación del tramo Marrón-Carranza de FEVE (Cantabria y País Vasco).

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. A continuación, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se exponen a continuación.

Consultados en el proyecto de Electrificación del tramo Orejo-Marrón de FEVE (Cantabria).

Organismos Consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.....	X
Delegación del Gobierno en Cantabria.....	X
Ayuntamiento de Ampuero (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Bárcena de Cicero (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Entrambasaguas (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Hazas de Cesto (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Marina de Cudeyo (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Ribamontán al Monte (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Voto (Cantabria).....	-
ARCA.(Cantabria).....	-
Adena-Santander.....	-
S.E.O. (Madrid).....	-
Ecologistas en Acción (Cantabria).....	-

Los aspectos ambientales más destacados de las respuestas recibidas son los siguientes:

Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente: expone los espacios de la Red Natura 2000 que pueden ser afectados por el proyecto y los principales impactos sobre cada uno de ellos. Considera que la afección ambiental más significativa es el elemento de barrera y de riesgo tanto para los quirópteros como para la avifauna. Estima que el proyecto puede tener repercusiones importantes sobre la biodiversidad por lo que recomienda su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Finalmente describe una serie de aspectos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria: relaciona una serie de aspectos que deberán tenerse en cuenta en el estudio de impacto ambiental, si el Ministerio de Medio Ambiente considera necesario el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, Gobierno de Cantabria: no considera necesario un estudio específico sobre el patrimonio cultural, aunque si apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural durante las obras, se paralizarán éstas y se comunicará a la Consejería.

Delegación del Gobierno en Cantabria: cita las administraciones afectadas por el proceso de evaluación ambiental. Considera que del proyecto no tienen porqué derivarse impactos ambientales significativos. Por otra parte, dado que el proyecto se sitúa dentro o en las proximidades de espacios de la Red Natura 2000, se requiere, en cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CE del Consejo (Directiva Hábitat) que el proyecto sea

sometido a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.

Consultados en el proyecto de Electrificación del tramo Marrón-Carranza de FEVE (Cantabria y País Vasco).

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	X
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno Vasco.	X
Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno Vasco.	–
Dirección General de Cultura. Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco.	–
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco.	X
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Norte. Ministerio de Medio Ambiente (Oviedo)	X
Delegación del Gobierno en Cantabria.	X
Subdelegación del Gobierno en Vizcaya.	–
Ayuntamiento de Ampuero (Cantabria)	–
Ayuntamiento de Ramales de la Victoria (Cantabria).	–
Ayuntamiento de Rasines (Cantabria)	–
Ayuntamiento de Karrantza Harana/Valle de Carranza (Vizcaya)	–
ARCA (Cantabria).	–
Adena-Santander	–
S.E.O. (Madrid).	–
Ecologistas en Acción (Cantabria)	–

Los aspectos ambientales más destacados de las respuestas recibidas son los siguientes:

Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente: expone los espacios de la Red Natura 2000 que pueden ser afectados por el proyecto y los principales impactos sobre cada uno de ellos. Considera que la afección ambiental más significativa es el elemento de barrera y de riesgo tanto para los quirópteros como para la avifauna. Estima que el proyecto puede tener repercusiones importantes sobre la biodiversidad por lo que recomienda su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Finalmente describe una serie de aspectos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria: relaciona una serie de aspectos que deberán tenerse en cuenta en el estudio de impacto ambiental, si el Ministerio de Medio Ambiente considera necesario el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, Gobierno de Cantabria: no considera necesario un estudio específico sobre el patrimonio cultural, aunque si apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural durante las obras, se paralizarán éstas y se comunicará a la Consejería.

Delegación del Gobierno en Cantabria: cita las administraciones afectadas por el proceso de evaluación ambiental. Considera que del proyecto no tienen porqué derivarse impactos ambientales significativos. Por otra parte, dado que el proyecto se sitúa dentro o en las proximidades de espacios de la Red Natura 2000, se requiere, en cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CE del Consejo (Directiva Hábitat) que el proyecto «sea

sometido a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar».

Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno Vasco: indica que debe incluirse una delimitación precisa de los hábitats de interés comunitario 4030 «brezales secos europeos» y 91E0* «bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*». Recomienda habilitar pasos de fauna o adaptar elementos existentes como tales, de modo que se mejore la permeabilidad de la línea férrea.

Dirección General de Cultura. Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco: indica los Bienes inmuebles declarados o incoados por esa Comunidad Autónoma (Dolomitas del Norte S.L.) y de los Bienes inmuebles para ser custodiados a nivel municipal por la Comunidad autónoma (Molino de la Cadena).

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.

Por oficio de fecha 19 de diciembre de 2007, al tiempo que se le comunicó al promotor la decisión del Órgano Ambiental de someter los dos proyectos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se le facilitó copia de las contestaciones recibidas. En el mismo oficio se indica la amplitud y nivel de detalle que debe contener el estudio de impacto ambiental (especialmente en relación a la afección a la Red Natura 2000, afecciones durante las obras e impactos durante la fase de explotación) y la relación de administraciones ambientales afectadas. Finalmente, en el mismo oficio se indica que sería conveniente, en las fases posteriores del procedimiento, unificar los dos proyectos de electrificación en uno a efectos del estudio de impacto ambiental, información pública y declaración de impacto ambiental. Con esto se conseguiría tener en cuenta los impactos acumulativos o sinérgicos que puedan producirse, simplificar trámites administrativos y hacer más claro y transparente el procedimiento para el público y los organismos públicos y privados que participan.

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

a) Información pública. Resultado. La entidad pública Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, publicándose el inicio del mismo en el Boletín Oficial del Estado de 7 de junio de 2008.

Con fecha 15 de octubre de 2008, FEVE remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública completo, no habiéndose recibido alegaciones.

b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado. Con objeto de cumplir con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, simultáneamente al trámite de información pública, FEVE ha consultado a las siguientes Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, obteniendo las respuestas que se relacionan.

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	–
Confederación Hidrográfica del Norte (Confederación Hidrográfica del Cantábrico). .	X
Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre. Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino	X
Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento	X
Subdelegación del Gobierno en Vizcaya.	X
Delegación del Gobierno en Cantabria.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria.	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Biodiversidad. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad. Gobierno de Cantabria.	X
Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	-
Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco.	X
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	X
Ayuntamiento de Ramales de la Victoria (Cantabria).	-
Ayuntamiento de Ampuero (Cantabria)	X
Ayuntamiento de Bárcena de Cicero (Cantabria).	-
Ayuntamiento de Entrambasaguas (Cantabria).	-
Ayuntamiento de Hazas de Cesto (Cantabria).	-
Ayuntamiento de Marina de Cudeyo (Cantabria).	X
Ayuntamiento de Ribamontán al Monte (Cantabria)	-
Ayuntamiento de Voto (Cantabria)	-
Ayuntamiento de Rasines (Cantabria)	-
Ayuntamiento de Carranza (Vizcaya).	X
Arca (Cantabria).	-
ADENA (Madrid).	-
S.E.O. (Madrid).	-
Ecologistas en Acción (Cantabria)..	-

La Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria expone que no cabe considerar afección apreciable sobre los valores que pretende conservar la Red Natura 2000, más aún si se tiene en cuenta el beneficio medioambiental de las obras, con la eliminación de humos de escape, la notable rebaja del nivel del ruido, la aminoración de riesgos de vertidos de hidrocarburos, etc.

Considera que la alternativa III es la de menor impacto ambiental puesto que, a pesar de que la subestación contemplada en ella se ubica dentro de los límites de un espacio Red Natura 2000, está en una zona altamente antropizada y más alejada de viviendas. Esta alternativa es la seleccionada también por el estudio de impacto ambiental.

Indica que las líneas de abastecimiento eléctrico a las subestaciones eléctricas deberán ser subterráneas cuando transcurran por Zona de Reserva del Parque Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel, y estar dotadas en todo caso de medidas para minimizar los riesgos de electrocución y colisión de la avifauna. Recuerda que todos los residuos generados en las obras deberán ser destinados a vertedero autorizado o a gestor, según sea su naturaleza, y establece que en ningún caso en el ámbito territorial de los LIC o ZEPA. También requiere medidas para evitar los vertidos de productos contaminantes.

En cuanto a los accesos, esta Dirección General hace referencia a que se deben evitar afecciones a zonas de ribera y humedal. Se indica también que cuando las obras se realicen en zonas de marisma se deberá proceder a jalonar y delimitar perfectamente la zona de obras, con el fin de acotar el movimiento de la maquinaria y personal de las mismas.

Finalmente, el Informe de la Dirección General de Biodiversidad señala que se deben tomar todas las medidas necesarias para minimizar los riesgos de electrocución y colisión de la avifauna con la catenaria; en concreto, colocando elementos anticolidión especialmente en el cable feeder principal y en el sustentador, y estudiando la posibilidad de utilizar aisladores suspendidos y no rígidos.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria indica que se han detectado determinados aspectos que considera que deberían ser contemplado, y que son:

Localización y tipología de la subestación proyectada, con la finalidad de minimizar el consumo de suelo y el impacto paisajístico.

Definición concreta de las zonas de depósito de tierras sobrantes de la excavación y medidas de restauración de las mismas.

Definición de horario de trabajo y cronograma de las obras asociadas al proyecto, con fecha de inicio y finalización.

Presupuesto de medidas correctoras y compensatorias a realizar.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, indica que teniendo en cuenta las medidas previstas por el promotor no se prevé la existencia de impactos significativos sobre el patrimonio cultural.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, reitera la necesidad de delimitar los hábitats de interés comunitario, en concreto los hábitats 4030 (Brezales secos europeos) y 91E0* (Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*), recomienda que se incorporen medidas que mejoren la permeabilidad ecológica de la vía férrea (pasos de fauna o adaptación de los elementos existentes) y que se adopten criterios de integración paisajística en el diseño de las subestaciones.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, indica que no existe ningún elemento de interés cultural que pueda verse afectado por el proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico, antes del Norte, aunque insiste en que no parece necesario el trámite de evaluación de impacto ambiental, relaciona diferentes aspectos que debe contener el proyecto.

La Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino relaciona los deslindes del Dominio Público Marítimo Terrestre existentes en la zona de proyecto, identificando las ocupaciones de la vía del ferrocarril. Señala que el trazado del ferrocarril en estos tramos data del siglo XIX. Indica que, dado que no existe autorización administrativa para dicha ocupación, de forma previa a la ejecución de este proyecto FEVE deberá tramitar la reserva de los terrenos ocupados con el fin de regularizarla. Finalmente solicita que se analice como medida compensatoria la mejora de la permeabilidad para el flujo mareal de los terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 573 y 574 (al sur de Treto) y entre 574 y 575 (prolongación del puente sobre la ría de la Rada), ambos dentro del Parque Natural de las marismas de Santoña, Victoria y Joyel.

El ayuntamiento de Marina de Cudeyo recuerda el cumplimiento los artículos 34 y 35 de la Ley del suelo de Cantabria en relación con la protección del paisaje y la instalación de pantallas vegetales en las subestaciones. Advierte sobre el régimen del suelo rústico de especial protección que pueda verse afectado por el proyecto.

El ayuntamiento de Ampuero solicita que se incluya en el proyecto la línea eléctrica que abastecerá a las subestaciones. Señala que, conforme a la legislación vigente, se justifiquen los valores de ruido en el entorno de la subestación y de la línea de alta tensión, que se incluya el efecto del aumento de circulaciones sobre las condiciones acústicas de las edificaciones y que se instalen pantallas acústicas. Indica que el proyecto debería incluir el soterramiento de los pasos a nivel existentes. Solicita que se adopten medidas para corregir el impacto sobre el paisaje en el entorno del Parque Natural de las marismas de Santoña, Victoria y Joyel y del LIC del Asón consistentes en pintado de los postes de la catenaria en verde y pantallas vegetales, ya que no está de acuerdo con la valoración de impacto moderado alcanzado por el estudio de impacto ambiental. Finalmente indica que se considere la interferencia con la variante de carretera de Ampuero en la ubicación de la subestación en Marrón.

c) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración. El promotor aporta las siguientes consideraciones respecto a las cuestiones planteadas, sobre el estudio de impacto ambiental:

Líneas de abastecimiento eléctrico a las subestaciones eléctricas. No forman parte del proyecto, siendo las compañías suministradoras las que deberán llevar a cabo su tramitación ambiental.

Gestión de residuos. Los residuos generados que no se entreguen a gestores se destinarán a instalaciones ya existentes, priorizando las soluciones que conlleven su reciclado, o a actividades de recuperación de espacios degradados, como la que actualmente se está llevando a cabo en el Pico Carrasco por parte de la empresa pública MARE, en el término municipal de Voto, muy próximo a la zona de proyecto, y fuera de los límites de espacios de la Red Natura 2000.

Vertido de productos contaminantes. Se ejecutará una malla rodeando las cimentaciones de los postes de catenaria en aquellos puntos en que la vía discorra en terraplén o en las proximidades de los cursos de agua, para evitar que caigan escombros a estos. Además de ello, se habilitarán lugares en el parque de maquinaria para realizar el mantenimiento de ésta, así como balsas de limpieza de cubas de hormigón.

Afecciones a zonas de ribera y humedal debido a los accesos. No será necesario abrir nuevos caminos ya que se puede acceder a todos los tajos desde caminos ya existentes o se trabajará desde la propia vía, evitando de esta manera toda afección sobre esas zonas.

Colocación de elementos anticolidión en el cable feeder principal y en el sustentador. El promotor indica que con objeto de proteger la avifauna de las afecciones por las líneas eléctricas se ha aprobado recientemente el Real Decreto 263/2008, de 22 de febrero, por el que se establecen medidas de carácter técnico en líneas eléctricas de alta tensión. Este Real Decreto regula, entre otros aspectos, la disposición de elementos anticolidión en las líneas de conducción eléctrica y establece en su artículo 4.u), donde se definen las líneas eléctricas que forman parte del ámbito de aplicación del mismo, que quedan excluidas las líneas eléctricas que constituyen el tendido de tracción propiamente dicho –línea de contacto– de los ferrocarriles.

No obstante, con el fin de conocer la viabilidad de la colocación de este tipo de elementos el promotor ha contactado con la Dirección General de Ferrocarriles y con empresas constructoras de catenarias y la respuesta obtenida es que no existen experiencias anteriores de la colocación de elementos anticolidión de aves en catenarias de ferrocarriles.

Posibilidad de utilizar aisladores suspendidos y no rígidos. El modelo de línea de contacto a emplear para la electrificación del tramo Orejo – Carranza es el Sistema de Catenaria ADIF (RENFE) tipo 160 con adaptación a FEVE. Esta catenaria prevé la utilización de aisladores rígidos o suspendidos según la configuración que tenga la vía en cada momento, en base a los modelos homologados. Además, cualquier modificación debe pasar por un procedimiento de homologación a través de las auditorías internas de ADIF (RENFE) y FEVE, y por tanto no resulta factible modificar los elementos que componen la catenaria a nivel de proyecto.

Localización y tipología de las subestaciones. El promotor señala que el Estudio incluye un plano (4.3) donde se muestra la ubicación de las dos subestaciones proyectadas. En cuanto a su tipología, las subestaciones serán finalmente de tipo interior, ocupando el edificio una superficie aproximada de 190 m², con un pequeño parque y muelle de carga. Se ha reducido por tanto el tamaño de las subestaciones contempladas, por lo que la ocupación del suelo será finalmente mucho menor de la contemplada en el Estudio. Indica que las subestaciones irán valladas perimetralmente, y se dispondrá una pantalla vegetal a lo largo del mismo. Los emplazamientos de las subestaciones se ubican en terrenos pertenecientes al Dominio Público Ferroviario y clasificados por tanto como Sistemas Generales de la vía o clasificación equivalente.

Definición de las zonas de depósito de tierras sobrantes. Se habilitarán zonas de almacenamiento temporal de los residuos en las estaciones situadas en el tramo Orejo –

Carranza. En estas zonas se dispondrán contenedores específicos de 15 m³ para el depósito de los excedentes de tierras, y serán recogidos de forma periódica por gestores autorizados. Para el destino final de estas tierras no se habilitará ninguna nueva zona de depósito, sino que se destinarán a instalaciones ya existentes.

Cronograma de las obras. El promotor señala que no es posible conocer en este momento la fecha exacta de comienzo de las obras, puesto que ésta se encuentra supeditada a los procesos de licitación y adjudicación, cuya duración no es posible conocer de antemano. No obstante, FEVE es consciente, y así es tenido en cuenta en el Estudio, de la necesidad de establecer ciertas limitaciones en las fechas de inicio de las obras con el fin de no interferir en las épocas más sensibles para la fauna de las zonas atravesadas.

Horario de trabajo. Vendrá determinado por el grado de afección a las circulaciones de la vía, que es diferente en el caso de las obras de las subestaciones y de las de la construcción de la catenaria. No obstante, el promotor incluye una cronología aproximada del desarrollo de los trabajos, con un carácter exclusivamente orientativo.

Se puede estimar que en torno a un 90% de las obras necesarias para la construcción de las subestaciones se pueden realizar sin limitaciones de horarios; por contra, la práctica totalidad de las obras de construcción de la catenaria requerirán cortes de vía, y por tanto se deberá trabajar en horarios nocturnos o en horas de menores circulaciones.

Presupuesto de medidas correctoras y compensatorias. El promotor aporta un Presupuesto de Ejecución Material aproximado de las medidas protectoras y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, y que será desarrollado en los proyectos que lo desarrollen. Este presupuesto contiene las siguientes actuaciones: colocación de malla protectora, jalonamiento perimetral de zonas sensibles, balsa de decantación, limpieza y retirada de escombros, gestión de residuos de construcción y demolición y pantalla vegetal a lo largo de todo el cerramiento de las subestaciones eléctricas.

Delimitación de los hábitats de interés comunitario 4030 (Brezales secos europeos) y 91E0* (Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*). El promotor señala que se ha comprobado a través de la cartografía disponible en el SIG corporativo del Gobierno Vasco, que las riberas del río Carranza entre el límite con la Comunidad Autónoma de Cantabria y la localidad de Carranza están catalogadas como hábitat 91E0* (Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*); además de ello, en aquellos puntos que la vía del ferrocarril se separa del río se atraviesa el otro hábitat indicado, 4030 (Brezales secos europeos). Por otra parte, además indica que la tipología de las actuaciones a llevar a cabo supone que no se producirá afección alguna sobre elementos del medio ajenos a la vía del ferrocarril. Advierte que en la zona que discurre por la provincia de Vizcaya se ha constatado la imposibilidad de acceder a la vía a través de caminos existentes, por lo que se accederá y trabajará en todo momento desde la propia vía, no afectando de esta forma en ningún caso a los hábitats indicados ya que no será precisa la ejecución de nuevos caminos.

Medidas que mejoren la permeabilidad ecológica de la vía férrea. El promotor indica que, puesto que el proyecto no supone una modificación de trazado ni afecta a la infraestructura de la vía, no se considera procedente.

Medida compensatoria de mejora de la permeabilidad para el flujo mareal de los terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 573 y 574 (al sur de Treto) y entre 574 y 575 (prolongación del puente sobre la ría de la Rada). El promotor señala que si la medida está asociada a la ocupación, no cabe ser estudiada su adopción ya que las actuaciones contempladas en el proyecto no suponen una modificación de la infraestructura en ese aspecto. Por otro lado indica que en el caso de que la propuesta de esta medida esté asociada al proyecto de electrificación, cabe señalar que tal y como concluye el estudio de impacto ambiental, la electrificación no supone ninguna afección sobre el Dominio Público Marítimo Terrestre, por lo que no resultan aplicables medidas compensatorias sobre éste.

Afección acústica. Señala que tal y como establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo

referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas en su artículo 5.5, en tanto no se establezca la zonificación acústica de un término municipal (como es el caso del T.M. de Ampuero), las áreas acústicas vendrán determinadas por el uso característico de la zona. La subestación de Marrón se ubicará en terrenos que en esa margen de la vía tienen un uso característico industrial, por lo que los objetivos de calidad deben ser los establecidos en el artículo 16 del citado R.D. para dichas zonas. Por otro lado, el proyecto contemplará todas las medidas necesarias para que los niveles acústicos que la nueva edificación genere estén por debajo de dichos límites, e igualmente se tendrán en cuenta las servidumbres de protección de la red de alta tensión.

Respecto al incremento de circulaciones en la línea férrea objeto de proyecto el promotor señala que la actuación no provoca un aumento de la capacidad de la vía, sino que únicamente permite que los convoyes que circulan se muevan con energía eléctrica en lugar de diesel. El promotor indica que las actuaciones contempladas en el proyecto de electrificación no suponen modificación alguna de la infraestructura de la vía, por lo que no resulta objeto del proyecto el estudio de soterramiento de los pasos a nivel existentes como propone el Ayuntamiento de Ampuero.

Impacto paisajístico. El promotor considera el impacto paisajístico moderado puesto que se actuará sobre una infraestructura ya existente y por la poca altura de los postes de catenaria, en muchos recorridos inferior a la altura de los árboles colindantes. En este sentido no considera necesarias las medidas propuestas por el ayuntamiento de Ampuero relativas a disponer de pantallas vegetales y el pintado de los postes de la catenaria de color verde.

Interferencia con el proyecto de variante de carretera de Ampuero. Una de las alternativas de la variante discurre por el entorno de la futura ubicación de la subestación, no obstante no afectará a la parcela donde se ha considerado su construcción.

3.3. Fase previa a la declaración de impacto. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Analizada la información contenida en el expediente se requirió al promotor documentación adicional al estudio de impacto ambiental relativa a la programación de las obras y su posible impacto sobre la fauna de las zonas de mayor sensibilidad, especialmente en la Reserva Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel.

El documento remitido por el promotor aporta el cruce del cronograma de las obras, y de la presencia y distribución de las especies de fauna más sensibles, la identificación de hitos críticos que deban ser tenidos en cuenta por si fuese necesaria la adopción de alguna medida protectora adicional a las contempladas en el estudio de impacto ambiental.

En cuanto a las épocas de importancia para la fauna en las marismas, éstas son:

Paso migratorio pre y postnupcial, fundamentalmente para la espátula común (*Platalea leucordia*).

Invernada, para distintas aves acuáticas, ninguna de especial interés.

Reproducción de garza imperial (*Ardea purpurea*) y avetorillo (*Ixobrychus minutus*).

En cuanto a la distribución espacial de estas especies, se pueden distinguir las siguientes zonas, en el entorno de la vía del ferrocarril:

Llanos fangosos descubiertos de agua cuando hay marea baja, de importancia para la alimentación de varias especies, tanto durante la invernada como en los pasos migratorios. La espátula común ocupa únicamente zonas alejadas a la vía del ferrocarril.

Carrizales y otras zonas con gran densidad de vegetación, en las orillas de lagunas, rías y otras masas de agua, de importancia para la cría de garza imperial y avetorillo.

En cuanto al cronograma de las obras, la mayor parte de las operaciones de instalación de la catenaria deberán realizarse en horario nocturno, si bien no se ha detectado que ninguna de ellas sea crítica en cuanto a la generación de ruido, ya que la principal fuente de ruido es la provocada por los motores de la maquinaria empleada para la instalación de la catenaria. Además de ello, las zonas atravesadas son empleadas por las aves mayoritariamente para alimentarse, durante el día.

La construcción de las subestaciones se llevará a cabo casi en su totalidad en horario diurno, lo que, unido al hecho de que las ubicaciones de las subestaciones están alejadas de las zonas de valor ambiental de las marismas, permite concluir que no provocará afecciones sobre la fauna.

Por tanto, el promotor considera que la ejecución de los trabajos, incluso los nocturnos, no provocará afecciones reseñables sobre la fauna de las marismas, y por tanto no resulta necesario adoptar limitaciones estacionales a su ejecución.

4. Integración de la evaluación.

a) Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de alternativas para la electrificación del tramo Orejo-Carranza se basa en la ubicación de las subestaciones de tracción y telemando necesarias, y en concreto la ubicación de la subestación intermedia junto a las estaciones de Beranga, Gama o Treto. Estos tres emplazamientos tienen características muy similares, y los impactos ambientales producidos son de muy pequeño orden, por lo que únicamente puede establecerse comparación en cuanto a los movimientos de tierras necesarios para construir la explanada de la subestación, y su consiguiente impacto sobre los suelos por la generación de residuos, y la distancia a viviendas habitadas. La alternativa de menor impacto ambiental es la Alternativa 3 que incluye subestaciones en Orejo (existente), Treto y Marrón. Además de ello, según los informes recibidos por parte de las compañías eléctricas se considera mejor emplazamiento junto a la estación de Treto, debido a la mayor densidad y cercanía a líneas eléctricas a las que será posible acometer.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida.

Impacto sobre el suelo. Los movimientos de tierras necesarios para la colocación de los postes de apoyo de la línea aérea de contacto en la fase de construcción conllevan una generación de residuos de carácter inerte, lo que supone un impacto sobre los suelos. Estos residuos tienen un alto potencial valorizable, por lo que se destinarán prioritariamente a instalaciones de reciclaje de residuos de construcción y demolición e incluso pueden emplearse en la restauración de instalaciones mineras fuera de uso.

Impactos sobre la hidrología y la calidad de las aguas. El único impacto que puede ocurrir sobre la hidrología como consecuencia de la puesta en marcha del proyecto tiene lugar durante la fase de construcción como consecuencia de las operaciones de cimentación de los postes que sustentarán la catenaria, existiendo un riesgo de contaminación por vertidos accidentales cuando estos se sitúen muy próximos a alguno de los cauces interceptados o a las zonas de marisma. La probabilidad de ocurrencia de estos vertidos es baja, no obstante se prevé la adopción de medidas preventivas.

Impacto sobre la fauna. En la fase de construcción de cualquier obra civil, los desplazamientos y especialmente el funcionamiento de la maquinaria pueden afectar a la fauna como consecuencia de la modificación de las condiciones de reposo. En este proyecto todas las operaciones se realizarán sobre la plataforma de la vía, por lo que únicamente afectarán al entorno más inmediato a ésta. Además de ello, salvo las excavaciones para las cimentaciones de los postes de la catenaria, las acciones a realizar no producirán grandes ruidos. En aquellas zonas que no sean accesibles a través de caminos o carreteras próximas a la vía y que, por tanto, deba trabajarse desde la vía, los trabajos se realizarán durante la noche. No obstante, la fauna se encuentra habituada a los pasos de ferrocarriles de motores de combustión, así como a los trabajos en la vía habituales, como los de renovación de vía realizados en los últimos meses.

Durante la fase de explotación, la presencia de la línea aérea de contacto puede producir un impacto negativo sobre la fauna, fundamentalmente sobre las aves y, en menor medida, los quirópteros, derivado de sucesos de electrocución y colisión en los tendidos.

La electrocución afecta sobre todo a las aves que utilizan los apoyos de los tendidos como posaderos, principalmente rapaces, córvidos y cigüeñas. El estudio de impacto ambiental concluye al respecto que las características de la catenaria supone que el único grupo faunístico que pudiera verse afectado por electrocución es el de las aves, y dentro de éstas, los córvidos.

La colisión de aves en tendidos eléctricos afecta en principio a todas las aves, que al no ver el obstáculo que les sale al paso en su vuelo chocan contra él. No obstante, la línea aérea de contacto de un ferrocarril consiste en una estructura mucho más compleja y, por tanto, más visible que los tendidos eléctricos de transporte de energía. La distancia máxima entre apoyos, en recta, es de 50 metros, siendo mucho menor en curvas o en otras circunstancias. Además de ello, los distintos cables que forman la catenaria (sustentador, hilo de contacto, péndolas, etc.) junto con la escasa altura del cableado (en torno a 5 metros) minimiza aún más el riesgo de colisiones.

El estudio de impacto ambiental recoge que se han estudiado las distintas configuraciones de la vía posibles (configuración en terraplén, configuración en trinchera, configuración en puente y otras configuraciones), y se han identificado como zonas de mayor valor faunístico el tramo entre Gama y Marón, donde la vía del ferrocarril discurre junto a las marismas, y los cruces de los ríos Miera, Aguanaz, Asón y Carranza y el arroyo Campiezo. En estas zonas el riesgo de colisión es mínimo, en especial en los cruces de los ríos, donde las estructuras de los puentes suponen un obstáculo fácilmente visible. El estudio de impacto ambiental incluye en el Programa de Vigilancia Ambiental un apartado específico de seguimiento de la afección del funcionamiento de la catenaria sobre la fauna.

Impacto sobre el paisaje. La instalación es de una altura modesta y se construye sobre la plataforma ya existente del ferrocarril y, salvo que destaque en el horizonte, su distancia de percepción en el territorio raramente supera los 300 – 500 metros siendo menor o incluso nula en aquellas zonas en que discurre en media ladera o trinchera. Además de ello, la zona del proyecto, a pesar de tener una calidad paisajística intrínseca alta, se encuentra totalmente antropizada, por lo que la percepción subjetiva del impacto es mucho menor que la que provoca la introducción de una nueva infraestructura en un terreno virgen.

Impacto sobre espacios naturales protegidos.

LIC río Miera. La catenaria no producirá ningún impacto sobre las alisedas y saucedas de este espacio.

Reserva Natural, humedal RAMSAR, LIC y ZEPA de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel. Los factores ambientales que han motivado la protección de este entorno bajo diversas figuras legales son la variedad de hábitats adaptados a las diferentes condiciones de substrato y salinidad y la fauna que habita en ellos, principalmente aves. La vía del ferrocarril únicamente atraviesa en una longitud de 300 metros uno de estos hábitats (llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja). Durante la fase de construcción no se producirá ninguna afección puesto que los trabajos se realizarán siempre en el interior de la plataforma del ferrocarril y el acceso se realizará desde la propia vía.

Las afecciones en la fase de explotación son las que se puedan producir sobre la fauna que habita esta zona. Estos son los riesgos de electrocución y colisión con el cableado de la catenaria. El estudio de impacto ambiental únicamente considera significativo el riesgo de colisión en determinadas condiciones de escasa luminosidad, si bien es mínimo debido a que se trata de una estructura compleja fácilmente visible.

En cuanto a la reducción del ruido producido por los trenes que circulen por este espacio, se considera un impacto positivo que mejorará las condiciones de los hábitats, especialmente para aquellas especies más sensibles a las molestias.

La declaración de este lugar como LIC identificó como principales factores de vulnerabilidad los problemas de caudales en estiaje y contaminación en los tramos medio y bajo. La electrificación de la vía del ferrocarril no incidirá ni positiva ni negativamente sobre dichos factores.

LIC río Asón. Los valores ambientales que han llevado a la inclusión del río Asón en la lista de LIC de Cantabria son una vegetación de ribera bien conservada en los tramos medios y altos, es decir, fuera de la zona de proyecto, y salmones y otras especies piscícolas incluidas en el anejo II de la Directiva como es el sábalo (*Alosa alosa*) o la madrilla (*Chondrostoma toxostoma*). El estudio de impacto ambiental señala que, con la

adopción de las medidas preventivas previstas, no se producirá ningún impacto significativo sobre el LIC.

Parque Natural, Red de Corredores Ecológicos y LIC Armañón. Los motivos que han llevado a la protección de este enclave son las elevaciones montañosas que forman bosques de *Quercus ilex* y brezales en las zonas altas y su fauna asociada. La electrificación de la vía del ferrocarril no producirá afección alguna sobre estos valores ambientales.

c) Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas preventivas y correctoras que a continuación se detallarán

Impactos ambientales	Medidas preventivas y correctoras
Atmósfera	Riegos periódicos en movimientos de tierras de subestaciones eléctricas.
Suelos.	Control de la ubicación de instalaciones auxiliares de obra. Control de las actividades de mantenimiento de la maquinaria de obra. Tratamiento y gestión de los residuos.
Hidrología	Control de las actividades de mantenimiento de la maquinaria de obra. Disposición de barreras de contención en cimentaciones próximas a cauces.
Fauna	Control de la superficie de ocupación en hábitats de interés. Control de niveles sonoros. Establecimiento de horarios con menor afección.

5. Condiciones al proyecto.

5.1 Alternativa ambientalmente más adecuada. Los emplazamientos seleccionados por el promotor para la instalación de las subestaciones eléctricas en Treto y Marrón, se consideran ambientalmente aceptables al ubicarse en terrenos del Domino Público Ferroviario y con mínima afección sobre zonas residenciales.

5.2 Medidas preventivas y correctoras. El proyecto de construcción desarrollará las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y además, siempre que sea técnicamente viable, deberá cumplir las siguientes condiciones:

Fase construcción.

Protección sistema hidrológico. El promotor prevé la colocación alrededor de cada poste de una malla protectora para evitar que durante las operaciones de excavación y cimentación se produzcan deslizamientos y vertidos de tierras a los cauces o terrenos ajenos a la vía. Como esta medida podría ser insuficiente para la retención de algunos elementos sólidos o líquidos, además de la anterior, se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de estos elementos, procedentes de las labores de cimentación de los postes, a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Dichas medidas serán objeto de especial atención en los siguientes tramos y zonas: LIC «Río Miera» (P.K. 549+772, P.K. 551+306, P.K. 551+774, P.K. 552+365), Reserva Natural, humedal RAMSAR, LIC y ZEPA de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel (P.K. 568+029 al P.K. 579+892) y LIC «Río Asón» (P.K. 582+000 al P.K. 596+325) y en el tramo final en el que discurre próximo y paralelo al río Carranza (P.K. 596+325 al P.K. 599+760).

Gestión de residuos. El promotor prevé como destino de las tierras sobrantes de la excavación instalaciones ya existentes (vertederos autorizados) o recuperación de espacios degradados (como el emplazamiento en Pico Carrasco). Cualquier destino para las tierras distinto a los citados deberá contar con la aprobación del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Cantabria o País Vasco y, en su caso, requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente.

Instalaciones auxiliares y caminos de acceso. Todas las instalaciones auxiliares se ubicaran en terrenos del Dominio Público Ferroviario, en las estaciones y apeaderos del ferrocarril existentes en el tramo. De acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, no se abrirán nuevos caminos de acceso a las obras realizándose todas las operaciones desde la plataforma del ferrocarril (traslado del material desde las zonas de acopio hasta el punto de ubicación final y montaje de postes y catenaria) o a través de caminos existentes (transporte de postes y del resto de materiales para el montaje de ménsulas, cableado, etc. desde las plantas industriales hasta las zonas de acopio).

Afección a la fauna. Con el fin de minimizar la afección a la fauna, y de acuerdo con lo previsto en el estudio de impacto ambiental, salvo que no sea técnicamente viable, se evitarán las actividades ruidosas durante las horas de mayor actividad biológica (primeras horas de la mañana y últimas de la tarde) especialmente en los espacios protegidos atravesados.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El programa de vigilancia ambiental aportado preve el seguimiento durante la fase de explotación con objeto de detectar posibles colisiones o electrocuciones de la avifauna con la catenaria en las zonas de mayor valor faunístico y, en concreto, todos los cruces de cauces (25 metros a cada lado del cauce), ZEPA Marismas de Santoña, Victoria y Joyel y LIC Armañón.

No obstante no detalla la periodicidad de la inspección; el material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico; los parámetros sometidos a control; los umbrales críticos para esos parámetros y las posibles medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos. En consecuencia el programa de vigilancia ambiental se completará subsanando las citadas carencias.

Este proyecto inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental como dos proyectos, para los tramos Orejo-Marrón y Marrón-Carranza, no obstante se formula una única declaración de impacto ambiental para el conjunto del tramo Orejo-Carranza.

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, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Electrificación del tramo Orejo-Carranza de Feve (Cantabria y Vizcaya) concluyendo que siempre y cuando se autorice la Alternativa 3, que incluye subestaciones en Orejo (existente), Treto y Marrón, 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 FEVE, Gerencia de Obras y Proyectos, Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 23 de marzo de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

