

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 3202** *Resolución de 17 de febrero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Variante de Lanestosa, Carretera N-629 PP.KK. 60+000 al 64+800. Provincias Cantabria y Vizcaya».*

Antecedentes de hecho

Con fecha de 12 de marzo de 2018 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental de este Ministerio, escrito de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Variante de Lanestosa. Carretera N-629 PP.KK. 60+000 al 64+800. Provincias Cantabria y Vizcaya».

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

El objeto del proyecto consiste en la construcción de una variante del trazado de la carretera N-629, a la altura del núcleo poblacional de Lanestosa, entre los PP.KK 60+000 al 64+800, en los términos municipales de Lanestosa (Vizcaya) y Soba y Ramales de la Victoria (Cantabria). El propósito de la variante es liberar el casco histórico de Lanestosa, con calles inadecuadas para el tráfico de vehículos pesados, ordenando los accesos de este núcleo mediante dos intersecciones (Norte y Sur).

El documento ambiental analiza una única alternativa (además de la alternativa cero), denominada «Oeste», con características de carretera convencional (sección tipo: calzada única 7 m, arcenes 1,50 m), cuyo tramo de nuevo trazado discurriría por el oeste del núcleo de Lanestosa encajonado en el valle del río Calera, y no tendrá acceso a las propiedades colindantes, por lo cual se han previsto los siguientes nuevos accesos:

- P.K. 2+420, un nuevo acceso a varios caseríos en el término municipal de Soba, en Cantabria. Esto requiere la construcción de un camino con una longitud de 352 m, que cuenta con un paso superior sobre la variante.
- P.K. 4+000 nuevo acceso al cementerio, con una longitud de 323 metros.
- Se ha previsto la ejecución de otras pistas con una longitud total de 625 metros.

Esta alternativa implica la construcción de dos viaductos sobre el río Calera, de 35 m y 105 m, respectivamente, diecisiete muros dispuestos a lo largo del tramo objeto de estudio y estructuras de drenaje longitudinal.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha de 24 de abril de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de Evaluación Ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	No
Subdirección General de Residuos. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí
Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	Sí
Delegación del Gobierno de Cantabria.	No
Subdelegación del Gobierno en Bizkaia.	Sí(1)
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Cantabria.	Si
Dirección General de Medio Natural. Consejería del Medio Rural, Pesca y Alimentación. Gobierno de Cantabria.	Si
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Políticas Sociales. Gobierno de Cantabria.	Si
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social. Gobierno de Cantabria.	No
Dirección General de Transportes y Comunicaciones. Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio. Gobierno de Cantabria.	No
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura. Departamento de Cultura y Política Lingüística. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Administración Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	No
Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco.	Sí
Asociación Herpetológica Española. Museo Natural de Ciencias Naturales.	No
Ayuntamiento de Soba (Cantabria).	No
Ayuntamiento de Ramales de la Victoria (Cantabria).	No
Ayuntamiento de Lanestosa (Vizcaya).	No
Ayuntamiento de Valle de Carranza (Vizcaya).	No
Ecologistas en Acción-CODA.	No
Ecologistas en Acción. Ekologistak Martxan Bizkaia.	No
Eguzki Talde Ekologista.	No
ARCA. Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales en Cantabria.	No
WWF España.	No
SEO/BirdLife.	No
Diputación Foral de Vizcaya.	Sí(2)

(1) Emite informe el Área Funcional de Fomento de la Subdelegación del Gobierno en Álava.

(2) Organismo no incluido en la fase de consultas, se recibió informe a través de la Demarcación de Costas del País Vasco.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Diputación Foral de Bizkaia informa que el proyecto debería estar sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, de forma que se analizara con mayor detalle una actuación que consideran de envergadura, tanto por sus características en cuanto a tamaño y acumulación con otros proyectos (variante de Ramales de la Victoria o acondicionamiento del puerto de Tornos), como por las particulares características del ámbito en el que se plantea y las características del potencial impacto que puede generar. Según el citado organismo, el documento ambiental carece de un adecuado análisis de alternativas, y las medidas propuestas de integración paisajística son muy generalistas, debiendo ser reformuladas y adaptadas a la tipología de los taludes originados.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco informa que el proyecto supone una pérdida considerable de superficie natural y seminatural del municipio de Lanestosa, aspecto que no ha sido analizado en el documento ambiental. El informe resalta una serie de deficiencias en el documento ambiental, como el análisis incompleto de las alternativas de trazado, la valoración inadecuada de la afección hidrogeológica, la falta de detalle en el análisis de impactos sobre vegetación, o la insuficiencia de las medidas correctoras planteadas para la fauna y la restauración paisajística.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Políticas Sociales del Gobierno de Cantabria informa que la ejecución del proyecto causará impactos ambientales significativos incluso con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor en el documento ambiental. El informe destaca una serie de carencias en el documento ambiental, como el análisis inadecuado de alternativas o la insuficiencia de las medidas correctoras y preventivas planteadas para los impactos sobre la hidrología, los hábitats de interés comunitario –HIC–, la conectividad de las poblaciones de fauna o el paisaje.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico incluye en su informe una serie de medidas adicionales y condiciones para prevenir impactos significativos sobre la morfología fluvial, el régimen hidrológico y la inundabilidad.

La Dirección de Agricultura y Ganadería del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco informa que el trazado propuesto afecta principalmente a suelos de alto valor estratégico, pudiendo suponer un impacto muy fuerte sobre explotaciones agrarias existentes que no ha sido valorado en el documento ambiental.

En consecuencia, con fecha 18 de septiembre de 2018, se dio traslado al promotor de los informes emitidos por los distintos organismos en la fase de consultas previas, requiriendo que, en el plazo de tres meses, incluyera una serie de modificaciones en el proyecto para cumplir las condiciones impuestas en los distintos informes y completara la documentación ambiental con los siguientes estudios adicionales:

- Examen actualizado de alternativas que justifique adecuadamente el trazado seleccionado teniendo en cuenta los criterios ambientales.
- Nueva valoración del impacto sobre la fauna, teniendo en cuenta la presencia de importantes poblaciones de rapaces rupícolas y aves asociadas a vegetación de ribera, entre otras especies.
- Nueva valoración del impacto sobre la vegetación y los hábitats de interés comunitario, detallando la superficie afección.
- Nueva propuesta de Restauración e Integración paisajística.
- Estudio detallado que determine las afecciones del proyecto sobre el régimen de corrientes del río Calera.
- Análisis de la afección sectorial agraria.

- Estudio de Gestión de Residuos que incluya un análisis del impacto producido por los nuevos vertederos.
- Nuevo estudio de sinergias que analice los impactos acumulativos de este proyecto junto con los de los proyectos correspondientes a la variante de Ramales de la Victoria y el acondicionamiento de la carretera N-629 hasta el puerto de los Tornos.

Con fecha 23 de enero de 2020, se recibió de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la «Documentación Complementaria al Documento Ambiental del Proyecto», que incluye los estudios y análisis solicitados, un examen actualizado de alternativas y una nueva valoración de los impactos ambientales, y completa la propuesta de medidas preventivas y correctoras.

El nuevo documento presentado pasa a integrar la versión final del proyecto, al que se circunscribe este procedimiento de evaluación e incluye el análisis ambiental de una nueva alternativa denominada «Este», de similares características técnicas que la alternativa «Oeste», cuyo tramo de nuevo trazado sí tendría acceso a las propiedades colindantes.

El tramo inicial de la nueva alternativa es compartido con la alternativa Oeste hasta el acceso sur (P.K. 1+690), a partir de donde el nuevo trazado cruzaría el río Calera mediante un único viaducto de 190 m, discurriendo por el este del núcleo de Lanestosa. El trazado incluye un túnel de 517 m de longitud entre los PP.KK. 2+860 y 3+377. Se proyecta una segunda intersección con la carretera actual en el P.K. 3+740 y se adecua el trazado final a los parámetros de la normativa vigente.

Además de incluir la alternativa «Este», el nuevo documento introduce ligeras modificaciones en el tramo final del trazado de la alternativa «Oeste» hasta su conexión con la actual N-629, calificadas como no sustanciales. Dada la relevancia de los nuevos estudios adicionales aportados, con fecha 17 de febrero de 2020 se dio traslado de la nueva documentación a la Diputación Foral de Bizkaia, a la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, y a la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco, a efectos de que informasen en relación con sus competencias si el proyecto podría causar impactos ambientales significativos. Los informes se recibieron con fechas de registro de entrada en este ministerio de 8 de julio, 17 de julio, 5 de noviembre y 24 de noviembre de 2020, respectivamente, cuyas consideraciones se exponen en el siguiente apartado.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

A. Características del proyecto

a) Aunque el proyecto no destaca particularmente por su extensión, puesto que la longitud de la variante proyectada, con características de carretera convencional, está en torno a los 5 km, debido a las características del terreno sobre el que se asentaría son considerables los movimientos de tierras ligados a la ejecución del proyecto, conforme indica la Diputación Foral de Bizkaia en sus informes, destacando las siguientes cifras:

	Alternativa Oeste	Alternativa Este
Superficie de despeje y desbroce.	206.317,57 m ²	131.625,37 m ²
Volumen de excavación en desmonte.	708.325,50 m ³	806.841,80 m ³
Necesidades de terraplén.	289.998,10 m ³	265.139,30 m ³
Volumen de tierras a depositar en vertedero (aplicando coeficiente de esponjamiento).	620.035,50 m ³	615.000,00 m ³

Por otro lado, la dimensión del proyecto queda magnificada en relación con el ámbito territorial en el que se plantea, en una zona eminentemente rural, en el fondo de un estrecho valle entre la población y las laderas del monte que cierran el valle en su vertiente oeste. En este sentido, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco resalta que el proyecto afecta a 17 ha del término municipal de Lanestosa, que supone un 17 % de su superficie total.

b) En cuanto a la acumulación con otros proyectos, la documentación complementaria analiza los impactos acumulativos y sinérgicos con los proyectos de los tramos anterior y posterior al de la Variante de Lanestosa, de la N-629, en un tramo total de 20 km: «Variante de Ramales de la Victoria», en fase de Estudio Informativo; y «Acondicionamiento del Puerto de los Tornos», en fase de redacción del proyecto de trazado.

c) Respecto a la utilización de recursos naturales, debe destacarse que gran parte de las zonas a ocupar se sitúan sobre suelos considerados como de alto valor agrológico en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal (PTSA) de la Comunidad Autónoma del País Vasco⁽¹⁾, que tienen un carácter estratégico para la Comunidad Autónoma al estar considerados como bien de interés social y como suelo protegido por los municipios correspondientes, según informa la Diputación Foral de Bizkaia.

⁽¹⁾ Aprobado por Decreto 177/2014, de 16 de septiembre.

d) En cuanto a la generación de residuos, según informa la Subdirección General de Residuos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el proyecto supone una fuente de generación importante, especialmente de residuos de construcción y demolición, y que entre los residuos que se prevé generar se encuentran suelos contaminados procedentes de antiguos vertederos, no incluyéndose información sobre su gestión ni sobre las infraestructuras a instalar sobre un antiguo vertedero. Además, las ubicaciones propuestas para los nuevos vertederos de los excedentes de excavación no han sido suficientemente descritas. Por su parte, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco indica en su primer informe que el documento ambiental no incluye una valoración de impactos de los vertederos necesarios ni de los rellenos propuestos.

En la documentación complementaria, el promotor lleva a cabo una estimación y caracterización de los tipos y cantidades de residuos a generar, así como una recopilación de las medidas de gestión para cada uno de ellos y una propuesta de 23 áreas para el vertido de material sobrante, analizando los potenciales impactos ambientales que derivarían de su apertura o utilización.

Según el segundo informe de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, la estimación de las superficies necesarias para albergar los volúmenes sobrantes en base a una altura genérica de vertido de 3 m no es rigurosa, ya que depende de la topografía de cada área de vertido, debiendo optar por alternativas que minimicen la ocupación de nuevos suelos. En relación con las cuatro áreas de vertido ubicadas en el País Vasco, el informe de la Diputación Foral de Bizkaia recibido con fecha 8 de julio de 2020 señala que algunas de ellas podrían no estar disponibles debido a la ocupación por otros proyectos (V23, remodelación de la carretera BI-630) o a su destino como área de actividades económicas (V21).

e) Respecto a la contaminación, el documento ambiental ha considerado la potencial contaminación de suelos y aguas que puede derivarse de la generación de residuos prevista, así como la contaminación atmosférica derivada de los movimientos de tierras. No se ha realizado una caracterización previa de los terrenos donde se han previsto los desmontes para saber si están contaminados y en consecuencia su depósito en las nuevas zonas de vertido podría dar lugar a la contaminación de suelos y aguas.

f) Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos geológico-geotécnicos, inundaciones, incendios y catástrofes meteorológicas se han valorado en la documentación complementaria como no significativos. La

vulnerabilidad del proyecto respecto a los accidentes graves se ha valorado como nula para todas las alternativas, considerando un riesgo medio o bajo de ocurrencia, por lo que los impactos ambientales derivados se consideran no significativos.

B. Ubicación del proyecto

a) El uso del suelo en el territorio afectado por el proyecto está compuesto mayoritariamente por zonas de prados, de cultivo, arboladas y con presencia de pastizales. Como ya se ha indicado, gran parte de las zonas a ocupar se sitúan sobre suelos considerados como de alto valor agrológico, seguidos de suelos de categoría forestal y paisaje rural de transición. Dentro de los suelos naturales destacan los bosques de ribera de los márgenes del río Calera.

b) Los recursos naturales de la zona presentan a escala local una disponibilidad y capacidad regenerativa limitada, atendiendo a lo informado por la Diputación Foral, que destaca el escaso espacio en el fondo del valle donde está proyectada la obra. La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco indica en su primer informe que una variante que discurriera por el Este de Lanestosa una vez cruzado el río Calera y a través de un túnel presentaría una menor afección al medio natural.

La calidad de los recursos naturales de la zona es alta, atendiendo a la moderada diversidad de hábitats naturales y seminaturales que incluyen pastizales, prados, encinares, matorral de brezo y zarzal-espinar, junto con plantaciones forestales de pino y eucalipto, así como una buena muestra de alisedas en las riberas del río Calera que se corresponden con la serie de vegetación potencial en buen estado de conservación. La masa de agua superficial «Río Calera» (ES079MAR000040) presenta un buen estado ecológico y químico, y la masa de agua subterránea «Alisa-Ramales» (012.019) presenta buen estado químico y cuantitativo, según informa la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

c) Capacidad de absorción del medio natural. La zona de estudio no se localiza en ningún espacio protegido de las redes autonómicas de ENP, ni dentro de espacios protegidos de la Red Natura 2000. Sin embargo, a 1 kilómetro se localizan la Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES1300002 «Montaña Oriental» y el ZEC ES1300011 «Río Asón», al que desemboca el río Calera afectado por el presente proyecto inmediatamente aguas arriba.

En la zona de actuación se ubica el Área Importante para las Aves (IBA) n.º 422 «Montaña Oriental Costera» y la IBA n.º 424 «Soba-Castro Valnera-Ordunte». Destaca la presencia de un nido de alimoche (*Neophron pernopterus*) a 250 m del trazado del proyecto.

El paisaje es eminentemente rural, en el que destacan pequeñas explotaciones agrarias de huertas y prados de siega, respecto a las cuales la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco informa que pueden verse fuertemente impactadas por disminuciones de superficie, aunque sean de pequeña entidad.

En el área afectada por el proyecto destaca la presencia de varios Hábitats de Interés Comunitario (HICs), como los brezales secos europeos (4030), prados de siega de baja altitud (6510), pastos sobre sustratos calcáreos (6210), encinares (9340), castañares (9260), roquedos calizos (8210), y especialmente destacan por su vulnerabilidad y significatividad las alisedas de las riberas del río Calera (91E0*), hábitat considerado prioritario según la Directiva 92/43/CEE, que será previsiblemente el que más afectado se vea por la ejecución del proyecto.

Respecto a las masas de agua tanto superficial como subterránea la Planificación Hidrológica vigente tiene como objetivo el mantenimiento en buen estado. Es preciso señalar que debido a los materiales cuaternarios del fondo del valle, las aguas subterráneas son vulnerables a la contaminación debido a su alta permeabilidad, tal y como han informado diversos organismos.

C. Características del potencial impacto

Una vez analizados los factores ambientales previsiblemente afectados por el proyecto, así como las características y la ubicación del mismo, se valoran a continuación los principales efectos adversos identificados como potencialmente más significativos:

– Impactos sobre el suelo. La actuación afecta a una superficie importante de suelos con alto valor agrológico, siendo un impacto considerable que no ha sido adecuadamente valorado por el promotor, según los informes de la Dirección de Agricultura y Ganadería del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

La documentación complementaria aportada por el promotor realiza un análisis de la afección sectorial agraria del proyecto, centrada en la ocupación de las distintas categorías de suelo del PTSA, ya que a la escala del proyecto no se dispone de datos sobre la viabilidad económica de las explotaciones afectadas. La alternativa Oeste (seleccionada por el promotor) afectará a un total de 61.531 m² de suelo de alto valor estratégico, calificando el impacto como severo, mientras que la afección a suelos de alto valor estratégico de la alternativa Este es notablemente inferior con un total de 15.066 m², también es valorada como de impacto severo. Según el informe de la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco recibido el 24 de noviembre de 2020, el cambio de uso en esa superficie, que supone el 21,6 % de la superficie de esa categoría existente en el municipio de Lanestosa, puede suponer un fuerte impacto para las explotaciones agrarias. Señala además que el análisis de la documentación complementaria no tiene el grado de concreción suficiente al haber obviado la variable de viabilidad económica de las explotaciones agrarias afectadas, no existiendo por tanto elementos de juicio suficientes que permitan realizar una evaluación objetiva y real del impacto, e instando a que se efectúe la evaluación de la afección sectorial agraria tomando como base todos los criterios contenidos en el PTSA.

Por otro lado, la Diputación Foral de Bizkaia advierte de la incongruencia de valorar el impacto como severo para ambas.

En el documento ambiental se indica que tanto la fracción de tierra vegetal que no sea válida para labores de restauración como el exceso de tierra vegetal se enviarán a vertedero. La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco informa a este respecto que la parte de tierra vegetal del suelo es un recurso limitado y de gran valor cuya pérdida debe ser evitada.

En cuanto a posibles impactos sinérgicos con los proyectos de los tramos adyacentes de la carretera, el documento de información complementaria concluye que, al ser los tres tramos excedentarios respecto a los movimientos de tierras, se requerirá la apertura de nuevas zonas de vertido en un entorno natural muy valioso, generando un importante efecto sinérgico sobre la geología y la geomorfología, y en consecuencia sobre el paisaje. No se pueden descartar impactos significativos por contaminación del suelo debido a que no se ha realizado una caracterización previa de los terrenos donde se han previsto los desmontes para saber si están contaminados, considerando que su depósito en las zonas de vertido propuestas podría dar lugar a la contaminación del suelo. Dicha caracterización se prevé que se realice en el estudio de gestión de residuos, a redactar junto con el correspondiente proyecto constructivo.

– Impactos en la hidrología e hidrogeología. La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa respecto a la alternativa Oeste que afectará al río Calera, incluyendo dos viaductos sobre el propio cauce del río y obras de drenaje transversal en varias vaguadas y arroyos tributarios. Además, destaca que el tramo en el que se proyectan los cruces con el río Calera se encuentra dentro de una zona delimitada por una probabilidad alta de inundación. El informe concluye que no se prevén impactos significativos sobre la morfología fluvial, el régimen hidrológico y la inundabilidad, a salvaguarda del cumplimiento de todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en el documento ambiental, además de otras condiciones impuestas por el organismo.

La documentación complementaria aportada por el promotor recoge estas condiciones, además de medidas preventivas adicionales para la restauración de la red de drenaje natural conforme indicó la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Cantabria, e incluye un análisis de inundabilidad y efecto embudo en el área del trazado en la que se proyectan los viaductos, solicitado por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.

En cuanto a las aguas subterráneas, la Confederación Hidrográfica informa que el proyecto podría afectar a la masa de agua subterránea «Alisa-Ramales» que se encuentra incluida en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el Plan Hidrológico en la categoría de zonas de captación de agua subterránea para abastecimiento.

En el documento ambiental inicial, el promotor valora el impacto a la hidrogeología de la alternativa Oeste en fase de obras como no significativo y en explotación como moderado, considerando que las áreas de instalaciones auxiliares se ubicarán en zonas de permeabilidad baja y que la magnitud del impacto sobre las zonas de recarga y descarga es mínima. La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, en su primer informe, manifestó su disconformidad con esta valoración, indicando que la práctica totalidad del trazado se ubica sobre formaciones acuíferas de vulnerabilidad alta o muy alta.

Por otro lado, la documentación complementaria analiza el potencial impacto sobre las zonas de recarga y descarga para la alternativa Este, valorándose con idéntica metodología y resultado que en el documento ambiental inicial. En su segundo informe, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco incide en que no se ha consultado la información disponible en el Sistema de Información de la Naturaleza en Euskadi respecto a información geológica sobre permeabilidad a escala 1:25.000, entre otras.

Debido a la alta permeabilidad del sustrato en toda la traza del proyecto y teniendo en cuenta la presencia de suelos contaminados, existen incertidumbres en cuanto a un posible impacto significativo en las aguas subterráneas por riesgo de contaminación y por afección a zonas de recarga y descarga que no ha sido despejada mediante la documentación complementaria.

Por otro lado, según el promotor, es previsible que la alternativa Este produzca un efecto barrera en los flujos de agua subterránea al incluir la ejecución de un túnel de 517 m de longitud. El promotor valora este impacto como severo sin presentar estudios hidrogeológicos de detalle que determinen si el túnel se perfora en zona saturada o no saturada, una circunstancia determinante de cara a estimar la magnitud de dicha afección, y en consecuencia, el análisis comparativo de las alternativas. En este sentido, el segundo informe de la Diputación Foral de Bizkaia señala que la cualificación de este impacto se ha hecho en base a aspectos generales y no concretos del proyecto.

– Impactos en la vegetación y hábitats: según la documentación complementaria, la alternativa Oeste (seleccionada) afectará a 64.695 m² aproximados de bosques autóctonos y formaciones vegetales de interés, de los cuales 1.786 m² corresponden al HIC prioritario de alisedas (91E0*), mientras que la alternativa Este (descartada) afectará a 47.920 m² de formaciones vegetales de interés, estimándose una afección a las alisedas de 605 m². Se ha valorado el impacto como severo para ambas alternativas, si bien el impacto de la alternativa este es notablemente inferior en encinares, alisedas y bosque caducifolio.

En cualquier caso, el proyecto tendrá un potencial impacto significativo sobre la vegetación y los hábitats comunitarios proponiendo el promotor como medida principal la compensación mediante la plantación de especies típicas de las formaciones vegetales afectadas en una superficie el doble de la afectada, tanto en los taludes de la carretera, como en las zonas de vertedero y en el entorno de los viaductos sobre el río Calera.

Las medidas compensatorias propuestas por el promotor no se consideran adecuadas, en tanto se plantean en áreas distantes e inconexas como las zonas de vertedero. La restauración de estas zonas de relleno puede corregir el impacto causado

en dichas áreas, pero en ningún caso compensa la pérdida de hábitats y vegetación en el área del trazado.

Para que la compensación fuera efectiva debería efectuarse en áreas ecológicamente equiparables para cada formación afectada. A modo de ejemplo, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco sugería en su primer informe la compensación de la superficie de bosque de ribera afectado mediante la restauración de bosques de ribera en tramos del río Calera no intervenidos.

El segundo informe de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco reafirma que el proyecto afectará a una superficie muy importante de formaciones vegetales que han de ser preservadas en aplicación de la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats, la ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y Biodiversidad, y el Decreto Legislativo 1/2014 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco. Asimismo, no considera adecuado que la restauración de las áreas de relleno sea una medida compensatoria de la eliminación del bosque autóctono independientemente de su superficie, y en ningún caso considera asumible que se planteen medidas compensatorias fuera de la Comunidad Autónoma del País Vasco, donde se produce el impacto.

A este respecto, este órgano ambiental considera apropiada la compensación dentro de un contexto ecológico y biogeográfico lo más próximo posible a los impactos producidos, independientemente de los límites administrativos.

– Impactos sobre la fauna. El documento de información complementaria incluye una nueva valoración del impacto sobre la fauna, centrándose en las aves rapaces rupícolas, la avifauna ribereña y los coleópteros cavernícolas. El mayor impacto potencial se produciría sobre el alimoche (*Neophron percnopterus*), especie catalogada como vulnerable en el catálogo español de especies amenazadas, debido a las molestias en fase de obra, habiéndose identificado un área de nidificación a escasos 250 m del trazado proyectado, en los cortados rocosos al norte del área del proyecto. En referencia a ello, la Diputación Foral de Bizkaia informa que, en cumplimiento del Plan de Gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco (aprobado en Bizkaia por Decreto Foral 83/2015, de 15 de junio), las obras que se deban ejecutar en un radio inferior a 1000 metros del nido deberán programarse, con carácter general, fuera de los periodos críticos de la especie, recabando informe preceptivo y vinculante de la citada Diputación. Además, la Diputación Foral de Bizkaia informa que la alternativa Este presenta una afección sobre la fauna notablemente inferior a la alternativa Oeste (seleccionada), debido a que conlleva una menor destrucción de hábitats faunísticos y afección acústica.

Revisada la documentación presentada por el promotor, se comprueba que entre las medidas preventivas y correctoras establecidas en la documentación complementaria se incluye la recomendación de no realizar ningún tipo de actividad ruidosa entre los meses de marzo y septiembre en el tramo que va del PK 4+200 al final ubicado a unos 550 m del PK 4+200. Considerando que el punto de nidificación del alimoche se ubica a unos 250 m del trazado y a menos de 600 m del PK 4+200, no se cumpliría con el radio de exclusión del 1.000 m establecido por la Diputación Foral de Bizkaia, de forma que no podrían descartarse potenciales impactos significativos sobre la especie.

La Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Cantabria advierte que tanto las obras de construcción como durante el funcionamiento del proyecto debido al incremento de uso esperado de la infraestructura pueden producir molestias a la especie e incluso provocar el abandono de esa zona de reproducción.

– Impactos sobre el paisaje. La documentación complementaria incluye una nueva propuesta de restauración e integración paisajística que pretende resolver las carencias detectadas en el trámite de consultas. A la vista de esta nueva propuesta, la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria informa que las medidas preventivas, protectoras y correctoras dirigidas a minimizar los impactos producidos por la generación de grandes taludes se consideran

necesarias y bien enfocadas, pero no parecen suficientes para minimizar los impactos hasta el grado de compatibles.

Por su parte, la Diputación Foral de Bizkaia informa que en el análisis de los emplazamientos destinados a albergar materiales sobrantes deberían tenerse en cuenta los impactos sinérgicos y acumulativos sobre el paisaje derivados de habilitar múltiples zonas de vertido en áreas de montaña con pendientes significativas y de una gran calidad paisajística.

– Impactos sobre el patrimonio cultural. El Centro de Patrimonio Cultural Vasco de la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco informa respecto a la alternativa Oeste (seleccionada) que se han recogido correctamente los elementos de valor patrimonial y que las medidas correctoras planteadas son las pertinentes. Por su parte, la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Cantabria informa que la zona afectada por el proyecto presenta potencial arqueológico, localizándose próximos a la traza tres yacimientos que han sido incluidos en el inventario arqueológico regional, por lo que deberá efectuarse un seguimiento arqueológico continuo de todas las remociones de tierras que se puedan llevar a cabo.

En relación con la alternativa Este, la documentación complementaria incluye un estudio patrimonial que señala un potencial impacto crítico por la posible afección a cuatro cuevas ubicadas a una distancia de entre 3 y 32 m del margen exterior del túnel proyectado, del cual se desconocen sus características técnicas en detalle (profundidad, metodología de excavación, necesidad de voladuras, etc.). Tanto la Diputación Foral de Bizkaia como la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria informan al respecto que la valoración del impacto sobre el patrimonio (y en consecuencia el análisis de alternativas) debería realizarse teniendo en cuenta toda la información técnica pertinente (estudio específico de la potencial afección a las cuevas por vibraciones, considerando las características constructivas del túnel en detalle).

En consecuencia, las medidas preventivas y correctoras incluidas en el documento ambiental del proyecto y la documentación complementaria aportada no permiten descartar potenciales impactos significativos sobre el suelo, la hidrogeología, la vegetación, los hábitats naturales, la fauna y el paisaje.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Variante de Lanestosa. Carretera N-629. PP.KK. 60+000 al 64+800. Provincias Cantabria y Vizcaya» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a).i), de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental (Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I).

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Variante de Lanestosa. Carretera N-629. PP.KK. 60+000 al 64+800. Provincias Cantabria y Vizcaya», ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 6 del artículo 47 de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 17 de febrero de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

