

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

16280 *Resolución de 4 de julio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Construcción para duplicación de la línea Santander-Bilbao de red de ancho métrico Tramo: Nueva Montaña-Maliaño. Vía y electrificación».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 20 de octubre de 2022, tuvo entrada en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico una solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del «Proyecto de construcción para duplicación de la línea Santander-Bilbao de r. a. m. Tramo: Nueva Montaña-Maliaño. Vía y electrificación».

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

El objeto del proyecto es el incremento de la capacidad de la plataforma ferroviaria existente entre las estaciones de Nueva Montaña y de Maliaño de la línea de la red de ancho métrico (r. a. m.) Santander-Bilbao. Para ello, el proyecto contempla la construcción de una nueva vía electrificada en paralelo a la vía actual a lo largo de 1881 m entre la estación de Nueva Montaña y el apeadero de Valle Real.

Las actuaciones que comprende el proyecto son, de manera resumida, las siguientes: en el eje de trazado denominado vía 1, construcción de una vía en una nueva plataforma ferroviaria a lo largo de unos 220 m en el lado de Nueva Montaña y de 648 m en el lado de Valle Real. En el eje de trazado denominado vía 2, construcción de una vía en una nueva plataforma ferroviaria a lo largo de unos 220 m sobre terraplén en el lado de Nueva Montaña, de 981,55 m sobre un nuevo viaducto, cuyo diseño reproduce exactamente el viaducto actual, y de aproximadamente 600 m sobre terraplén en el lado de Valle Real. Construcción de un camino provisional de obra de 6 m de ancho paralelo al viaducto para el acceso de la maquinaria. Construcción de un nuevo andén de 100 m de longitud en el apeadero de Valle Real con una pasarela superior para la comunicación entre andenes con escaleras y ascensores. Instalación de seis aparatos de vía, un escape a la salida de la estación de Nueva Montaña y dos escapes entre las tres nuevas vías (1, 2 y ramal a Raos) a la salida de la nueva estación de Valle Real; adicionalmente, se reubica el desvío de la vía mango del ramal a Raos. Se contemplan dos zonas de instalaciones auxiliares durante las obras.

El proyecto se desarrolla en los términos municipales de Camargo y de Santander, en la comunidad autónoma de Cantabria.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Con fecha 16 de enero de 2023, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) inició la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el documento ambiental del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Se hicieron requerimientos adicionales para intentar obtener determinados informes.

El resultado de las consultas practicadas se resume en la siguiente tabla, en la cual se recogen los organismos y entidades a los que se les remitió consulta y si se recibió respuesta.

Relación de consultados	Respuestas recibidas (*)
AYUNTAMIENTO DE CAMARGO.	
AYUNTAMIENTO DE SANTANDER.	
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO.	X
S. G. DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. D. G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	
D. G. DE BIODIVERSIDAD, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE DESARROLLO RURAL, GANADERÍA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	
D. G. DE LA COSTA Y EL MAR. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	X
D. G. DE OBRAS HIDRÁULICAS Y PUERTOS. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. GOBIERNO DE CANTABRIA.	X
D. G. DE PATRIMONIO CULTURAL Y MEMORIA HISTÓRICA. CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES, IGUALDAD, CULTURA Y DEPORTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	X
D. G. DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. GOBIERNO DE CANTABRIA.	X
D. G. DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. GOBIERNO DE CANTABRIA.	
DIRECCIÓN GENERAL DE INTERIOR. CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, INTERIOR, JUSTICIA Y ACCIÓN EXTERIOR. GOBIERNO DE CANTABRIA.	X
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN-CANTABRIA.	
FUNDACIÓN NATURALEZA Y HOMBRE.	X
GREENPEACE ESPAÑA.	
OFICINA ESPAÑOLA DEL CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	X
SEO/BIRDLIFE.	
WWF/ADENA.	

(*) Respuestas recibidas que han sido tenidas en cuenta en la elaboración del presente informe de impacto ambiental.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las referidas respuestas 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.

El proyecto implicará una ocupación de 50 387,39 m² durante las obras, de los cuales 4415,87 m² corresponden al viaducto, 8394,68 m² a los terraplenes inicial y final, 6096,84 m² al camino de acceso de obra y 31 480 m² a las zonas de instalaciones auxiliares, según se deduce del documento ambiental. En la fase de explotación, se mantiene en el suelo la superficie de ocupación de los terraplenes inicial y final y la de los encepados (5,30 m × 5,30 m) de las 67 pilas del viaducto, lo que resulta un total de 10 276,71 m².

En cuanto a la acumulación con otros proyectos existentes o aprobados, el documento ambiental indica que la marisma de Alday se enmarca entre los suelos urbanos de uso comercial e industrial de ambos municipios; que está rodeada por grandes instalaciones de transportes, como el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, el puerto comercial de Raos y la terminal de clasificación de Muriedas (ADIF); y que es atravesada por varias infraestructuras viarias y ferroviarias.

El proyecto no contempla la apertura de préstamos. Los áridos procederán del sistema industrial productivo actual (canteras autorizadas en explotación existentes; la tierra vegetal procederá de gestor autorizado).

Los residuos relevantes previstos se generarán durante la fase de construcción, son los característicos de una obra civil y se gestionarán de acuerdo con la legislación vigente. El proyecto no contempla la apertura de ningún vertedero ni nuevas zonas de relleno de excedentes de inertes, estando prevista su valorización a través de gestores autorizados. La tierra vegetal excavada se proyecta trasladarla a vertedero, por las características de la marisma (potencial contaminación y presencia de semillas de especies exóticas invasoras). Está contemplado que los sedimentos extraídos de las marismas sean objeto de controles analíticos y, en el caso de presencia de contaminación, serán gestionados como residuos peligrosos.

La contaminación relevante está prevista en la fase de construcción y está directamente relacionada con la actividad de la maquinaria de obra y las operaciones constructivas. El documento ambiental contempla medidas preventivas y correctoras al respecto.

Los riesgos de accidentes graves que identifica el documento ambiental son para la fase de construcción, concretamente incendios provocados por las actividades propias de la obra, vertidos de sustancias peligrosas, desplomes y corrimientos de tierras. Valora los niveles de riesgo de accidentes graves y la vulnerabilidad del proyecto durante la fase de construcción como bajos. Por otro lado, los riesgos de catástrofes que identifica el documento ambiental son riesgo sísmico, riesgo de inundación, riesgo de incendios, riesgos geológicos-geotécnicos y riesgos meteorológicos (lluvias torrenciales y oleaje). Valora los niveles de riesgo por inundación y por meteorología como medios y el resto como bajos, y la vulnerabilidad del proyecto como baja para todos los riesgos de catástrofes identificados.

En cuanto a los riesgos de accidentes por transporte de mercancías peligrosas durante la fase de explotación, el documento ambiental descarta la posibilidad de que se produzcan tráficos ferroviarios con ese tipo de mercancías en el trazado del proyecto, si bien cita la existencia de una vía cercana ferroviaria con un riesgo medio-bajo. Por su parte, el Servicio de Protección Civil y Emergencias de la Dirección General de Interior del Gobierno de Cantabria informa de la existencia en el área de proyecto de tramos de vías de transporte por carretera (S-10 y A-67) calificados como de riesgo alto y del ferrocarril Santander-Madrid calificados como de riesgo medio-bajo.

Respecto a los riesgos derivados de instalaciones de terceros a las que se les aplica la normativa Seveso, el documento ambiental identifica la instalación Alkion Terminal Santander, SA. Valora el riesgo y la vulnerabilidad del proyecto como bajos por la distancia a la que se encuentra de proyecto, aunque también indica que no ha podido

obtener información sobre el plan de emergencia exterior de la empresa. Por su parte, el Servicio de Protección Civil y Emergencias de la Dirección General de Interior del Gobierno de Cantabria informa de que hay escenarios de activación del plan de emergencia exterior de esa instalación con potencial afectación a las zonas de proyecto.

b. Ubicación del proyecto.

El proyecto no coincide con espacios naturales protegidos ni con espacios protegidos Red Natura 2000 ni con áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

En cuanto a otras zonas de interés ambiental, cabe destacar que la mayor parte del proyecto coincide con la marisma de Alday. El documento ambiental informa de que esta marisma está incluida dentro del área importante para la conservación de las aves (IBA) «Bahía de Santander», área inventariada por SEO/BirdLife; de que se encuentra catalogada como área de interés ambiental en el Plan de Ordenación del Litoral y en el Plan Especial de la Actuación Integral Estratégica de Reordenación de la Bahía de Santander; de que, a pesar de la humanización de la zona, la marisma de Alday tiene interés ornitológico y ambiental, siendo el hábitat de numerosas aves acuáticas y lugar de estancia temporal y refugio de otras muchas durante las migraciones que se producen cada año; de que es considerada como «reserva natural municipal» (no declarada al amparo de la Ley 42/2007); de que esa reserva se gestiona a través de la Fundación Naturaleza y Hombre mediante el proyecto «LIFE+ Naturaleza y Biodiversidad Anillo Verde de la Bahía de Santander: conectando la naturaleza y la ciudad (LIFE 14 NAT/ES/000699)».

Parte del proyecto se encuentra dentro de la delimitación que se está tramitando del dominio público marítimo-terrestre y de su zona de servidumbre de protección.

En relación con las aguas, el viaducto proyectado cruza la masa de agua superficial de transición Bahía de Santander-Puerto (ES087MAT000150), de naturaleza muy modificada. También cruza el canal de Raos, el cual el documento ambiental no lo considera como un curso fluvial por su elevado grado de artificialidad. En cuanto a la hidrogeología, el proyecto se sitúa sobre la masa de agua subterránea Santander-Camargo (012-009), la cual se encuentra incluida en el registro de zonas protegidas de la demarcación hidrográfica en la categoría de zonas de captación de agua subterránea para abastecimiento.

En relación con las zonas inundables, el documento ambiental indica que prácticamente todo el proyecto se encuentra en una zona con probabilidad media de inundación de origen marino (periodo de retorno de 100 años).

En cuanto a la vegetación, el documento ambiental identifica las siguientes formaciones vegetales en el ámbito de estudio: vegetación de ribera (carrizales y saucedas), vegetación de marismas (pastizales halófilos y juncales-carrizales subsalinos), pastos y prados de siega, herbazales ruderales, taludes con plantaciones de especies exóticas invasoras (*Acacia dealbata* y *Robinia pseudoacacia*), otras especies de flora exóticas invasoras (*Cortaderia selloana*, *Reynoutria japonica*, *Baccharis halimifolia* y *Ludwigia peploides*) y zonas ajardinadas. El documento ambiental descarta la presencia de ejemplares de flora del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011) y del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria (Decreto 120/2008).

En cuanto a la presencia de hábitats de interés comunitario en el ámbito de estudio, el documento ambiental identifica el tipo 1330, «Praderas juncales de marismas costeras». Concreta que las zonas afectadas son dos «manchas» de pastizal halófilo que no se encuentran en buen estado de conservación por la presencia de plumero (*Cortaderia selloana*).

En cuanto a la fauna, el documento ambiental incluye un listado de las especies susceptibles de verse afectadas por el proyecto. Entre estas especies, cabe destacar las siguientes especies protegidas por tener categoría de amenaza en el Catálogo Español

de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011) o en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria: ranita de San Antón (*Hyla molleri*), tritón alpino (*Ichthyosaura alpestris* o *Mesotriton alpestris*), paiño europeo (*Hydrobates pelagicus*), alimoche común (*Neophron percnopterus*), cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*), murciélago ratonero mediano (*Myotis blythii*), murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélago mediano de herradura (*Rhinolophus mehelyi*). No obstante, el documento ambiental descarta la posible presencia del cormorán moñudo y del paiño europeo en el ámbito de estudio.

En relación con el patrimonio cultural, el documento ambiental incluye los resultados del estudio documental de bienes patrimoniales y de prospección visual realizados, en los que no se han detectado bienes integrantes del patrimonio cultural en el ámbito de afectación del proyecto.

c. Características del potencial impacto.

En el documento ambiental se identifican, describen y valoran los impactos previsibles del proyecto sobre diferentes factores ambientales. Asimismo, en el documento ambiental se recoge un capítulo de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, así como un capítulo de programa de vigilancia ambiental. Los impactos potenciales negativos más relevantes se exponen a continuación.

En relación con la vegetación, del documento ambiental se deduce que habrá una pérdida total durante las obras de 44 290 m² (o 32 828 m²), concretamente 746 m² de carrizal, 5152 m² de saucedas, 1181 m² de juncal-carrizal subsalino, 3834 m² de pastizal halófilo, 2351 m² de pastos y prados de siega y 31 026 m² (o 19 564 m²) de herbazal ruderal. El impacto por pérdida de vegetación la estima el documento ambiental como recuperable en las ocupaciones temporales, pero como irrecuperable en aquellas superficies con vegetación que sean ocupadas definitivamente. Para reducir el impacto residual del proyecto sobre la vegetación, el documento ambiental contempla la revegetación en las superficies de ocupación temporal (bajo el tablero del viaducto, camino de acceso de obra, zona de instalación auxiliar ZIA 01) y en los taludes en terraplén, mediante siembras, hidrosiembras y plantaciones de diversas especies, las cuales concreta. Además, propone la aplicación de las medidas de revegetación a una superficie mayor, definida por las zonas invadidas por *Cortaderia selloana* en una franja de 100 o 200 m de ancho alrededor del trazado del proyecto (la imagen de la pág. 194 y el plano núm. 10 del documento ambiental indican anchos de franja diferentes), procediendo a eliminar los ejemplares de esa especie y a revegetar posteriormente esas superficies.

El proyecto afectará al hábitat de interés comunitario (HIC) 1330, «Praderas juncuales de marismas costeras», por el impacto sobre los pastizales halófilos. El documento ambiental cuantifica una pérdida de 3834 m², de los cuales 2986 m² indica que serían irrecuperables por tratarse del tramo de terraplén del lado de Valle Real. Señala que las superficies de ese HIC en la región biogeográfica y en Cantabria son, respectivamente, 22,68 km² y 2,31 km². No cuantifica la superficie total de ese HIC en la marisma de Alday, dato más pertinente. Como se ha señalado anteriormente, el documento ambiental recoge una serie de medidas de revegetación. Las medidas de revegetación que señala el documento ambiental en la zona de pastizal halófilo del interior de la marisma de Alday son plantaciones con especies que se encuentran entre las especies típicas del HIC 1330 que se proponen en la publicación «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España» (2009, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino), disponible en el sitio web de este ministerio. El documento ambiental señala que las medidas de restauración aplicadas en las zonas de ocupación temporal y la aplicación de la medida consistente en la eliminación de *Cortaderia selloana* más allá de la superficie de afectación directa del proyecto favorecerá en este ámbito la recuperación del HIC citado.

Por otro lado, la fauna presente en la marisma de Alday se verá afectada por el ruido durante la fase de construcción. El documento ambiental considera que no es necesario realizar una parada biológica absoluta durante el periodo reproductor porque, señala, no se han detectado especies de aves protegidas en el ámbito de estudio y estima que la zona es de escasa importancia durante la invernada, si bien recomienda que las actividades más ruidosas, como despejes, desbroces, demoliciones y movimientos de tierra, se realicen preferiblemente con anterioridad a dicho periodo, siempre que sea compatible con el plan de obra. Sin embargo, hay que señalar que en el listado de especies detectadas durante el estudio de campo que recoge el apartado 2.4.1 del apéndice n.º 1, «Estudio de fauna», del documento ambiental, se puede comprobar que hay especies de aves incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y, por tanto, protegidas.

En cuanto a los efectos del proyecto sobre la fauna en la fase de explotación, procede destacar el riesgo de muerte de aves y quirópteros por colisión con los trenes en movimiento y con la catenaria, así como el riesgo de muerte de aves por electrocución con la catenaria. El documento ambiental incluye medidas preventivas al respecto, si bien pone de relieve que la duplicación del viaducto incluyendo su electrificación no introduce un cambio sustancial sobre la situación actual, puesto que el viaducto existente está también electrificado.

En relación con la contaminación acústica, el documento ambiental, tras considerar las diferentes normas jurídicas de ruido vigentes, concluye que son de aplicación los valores límite establecidos en la tabla A, «Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes»; en la tabla C, «Objetivos de calidad acústica para vibraciones aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales», del anexo II del 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; y los valores límite del índice de molestias por vibraciones en el interior de las edificaciones que establece la Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Camargo sobre Protección del Medio Ambiente contra la Emisión de Ruidos y Vibraciones.

En cuanto al ruido durante la fase de construcción, el documento ambiental estima un entorno de incidencia de unos 60 m, con un potencial impacto sobre ocho edificaciones residenciales ubicadas en el barrio de Nueva Montaña Isla del Óleo. El programa de vigilancia ambiental contempla llevar un control del nivel de ruido emitido por la maquinaria durante la fase de construcción para comprobar que no se superan los límites establecidos por la legislación vigente en zonas urbanas y prevé medidas en el caso de superación de los valores límite sonoros aplicables, como el establecimiento de pantallas sonoras provisionales, entre otras medidas.

En cuanto al ruido y vibraciones durante la fase de explotación, el documento ambiental, basándose en el estudio de ruido realizado, concluye que se cumplirían en los edificios los objetivos de calidad acústica para ruido, pero no para vibraciones sin la aplicación de medidas correctoras. Concretamente, habría cinco edificios de viviendas unifamiliares situadas entre la estación de Nueva Montaña y el inicio del viaducto en los que con el paso de los trenes se superaría el correspondiente objetivo de calidad acústica para vibraciones del índice L_{aw} establecido en la tabla C del anexo II del Real Decreto 1367/2007. Por ello, como medida correctora para cumplir los objetivos de calidad acústica para vibraciones, el documento ambiental contempla la instalación de una manta elástica bajo balasto entre el p. k. 0+000 y el p. k. 0+260.

Hay que destacar que el estudio de ruido del documento ambiental ha considerado un escenario futuro en el que se mantiene el tráfico ferroviario actual en los tramos objeto de estudio, con el mismo número de trenes diarios de cercanías y de mercancías en la situación con proyecto que en la situación actual. Por tanto, el documento ambiental, aunque señala que se contrató la redacción del proyecto «con el objeto de atender a los objetivos del PITVI y concretamente al incremento de la capacidad de la

plataforma ferroviaria existente entre la estación de RAM de Nueva Montaña y la estación de Maliaño», contempla que el tráfico ferroviario entre esas dos estaciones no se va a incrementar con el proyecto.

En relación con las zonas inundables, ya se ha señalado que prácticamente todo el proyecto se encuentra en una zona con probabilidad media de inundación de origen marino. El documento ambiental señala que el efecto «presa» por intercepción de líneas de escorrentía naturales en la fase de explotación debido a la presencia de la infraestructura será nulo al desarrollarse en este ámbito la infraestructura en viaducto. Sin embargo, del documento ambiental resulta que, además del viaducto proyectado, 5866,44 m² de terraplenes del proyecto y 6033,20 m² del camino de acceso de obra discurren por «marismas y humedales».

La Fundación Naturaleza y Hombre considera que el proyecto causaría un impacto significativo sobre la marisma de Alday, en la cual declara que lleva trabajando más de veinte años desarrollando una intensa actividad de restauración y conservación ambiental. Señala que el documento ambiental no ha tenido en cuenta la importancia que la nueva ocupación de terrenos de la marisma juega en relación con la reducción de superficie de absorción de agua para evitar inundaciones en las zonas colindantes; que se han sellado muchos de los terrenos próximos a la marisma que servían como amortiguación y absorción de agua cuando se producían grandes precipitaciones y que esto ha provocado varios episodios de desbordamiento de la marisma, algunos de ellos muy graves, como los ocurridos, señala, en diciembre de 2019 en la zona de Santiago el Mayor, en la que se inundaron numerosas viviendas, bajos comerciales y garajes. Considera que no puede perderse ni un metro más de la superficie de absorción de agua de la marisma. Indica que el Ayuntamiento de Santander encargó un informe al Instituto de Hidráulica de Cantabria después de las inundaciones de 2019, y que ese informe recoge que las inundaciones se produjeron por las precipitaciones torrenciales, por los problemas de desagüe de los tubos de las conexiones de la marisma con el mar y por una creciente impermeabilización de la zona, por las numerosas construcciones realizadas, recomendando, entre otras cosas, el aumento de la superficie de absorción de la marisma en la medida de lo posible o al menos desaconsejando la reducción de esa superficie de absorción. Finalmente, la Fundación Naturaleza y Hombre solicita que no se realice la obra proyectada o que se incluya en el estudio de impacto ambiental un estudio detallado de los riesgos de inundaciones que tiene la zona y del agravamiento que la realización de esa obra provocaría, señala, en el ya delicado equilibrio hídrico de la marisma, por el sellado de nueva superficie de absorción de agua.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO informa, en cuanto al estudio de dinámica litoral (artículo 93 del Reglamento General de Costas) y la evaluación de los efectos del cambio climático sobre las obras (artículo 92 del Reglamento General de Costas), de que «en los mismos deberá prestarse atención a las afecciones que puedan provocar las actuaciones sobre los cursos de agua existentes en el ámbito y los circuitos mareales de las marismas y del Canal de Raos, asegurando el mantenimiento de sus condiciones hidrodinámicas e hidromorfológicas», y que, en especial, «deberán justificarse las afecciones que puedan derivarse de la construcción del camino auxiliar para dar acceso a la maquinaria y equipamientos y de las zonas de instalaciones auxiliares».

Así, teniendo en cuenta todo lo anterior, y a falta de estudios adicionales, este órgano ambiental no puede manifestar que el proyecto no contribuirá a agravar la situación actual de inundaciones.

De otra parte, el Servicio de Protección Civil y Emergencias de la Dirección General de Interior del Gobierno de Cantabria concluye considerando insuficiente la evaluación de riesgos de accidentes graves o catástrofes realizada en el documento ambiental, por dos motivos: en primer lugar, porque considera necesario realizar una descripción y análisis detallado de todos efectos adversos significativos en el medio ambiente a consecuencia de la vulnerabilidad del proyecto ante los riesgos de protección civil utilizando los elementos gráficos con el detalle adecuado de los mapas de riesgo

aprobados en la comunidad autónoma de Cantabria y, en segundo lugar, porque señala que el documento ambiental no realiza un análisis adecuado de los riesgos derivados de accidentes con mercancías peligrosas por las vías de transporte por carreteras cercanas al área del proyecto ni incluye el análisis de riesgo derivado de la instalación Seveso existente en la zona.

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 la información facilitada por el promotor, el resultado de las consultas realizadas y, en su caso, los resultados de verificaciones preliminares o evaluaciones de los efectos medioambientales realizadas de acuerdo con otra legislación, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento con base en la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El «Proyecto de construcción para duplicación de la línea Santander-Bilbao de r. a. m. Tramo: Nueva Montaña-Maliaño. Vía y electrificación» lo encuadra el promotor en el artículo 7.2.c.4.º de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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 de impacto ambiental ordinaria del «Proyecto de construcción para duplicación de la línea Santander-Bilbao de r. a. m. Tramo: Nueva Montaña-Maliaño. Vía y electrificación», porque podría tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta resolución se publicará 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 5 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, 4 de julio de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

