

términos municipales de Soba y Ramales de la Victoria en la Comunidad Autónoma de Cantabria, se hace público el presente anuncio en cumplimiento de lo establecido en el artículo 59.4 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Contra la misma, que no agota la vía administrativa, cabe interponer recurso de alzada en el plazo de un mes, ante el Consejero de Industria, Trabajo y Desarrollo Tecnológico, a partir del día siguiente a la publicación de este edicto en el Boletín Oficial de Cantabria y de su exposición en los tabloneros de anuncios correspondientes.

Santander, 22 de marzo de 2006.—El jefe del Servicio de Energía, Carlos Nicolás Contreras.

ANEXO

"L.A.T. 55 KV PARQUE EÓLICO DE CAÑONERAS-SUBESTACIÓN RAMALES".

Datos catastrales							Vuelo		Apoyo		Faja seguridad
Finca	Paraje	Propietario	Dirección	Polígono	Parcela	Cultivo	Metros lineales	Superficie m ²	Numero	Superficie m ²	Anchura
13	Las Varas	Virginia Fernández Sainz	C/ Manuel Sainz de Rozas, 12. 48891-Lanestrosa (Vizcaya)	42	64	Prado	192	3840	-	-	20
44	Vista Hermosa	Juan Jose Ortiz Ortiz	San Juan de Soba s/n. 39806-Soba	45	1	Prado	244	4880	42	3,24	20
59	La Pared	Dolores Ranero y tres hermanos	Herada de Soba, s/n 39805-Soba	52	31	Prado	170	3400	56 y 57	6,48	20
62	La Pared	Casilda Barreda Trápaga	San Juan de Soba, s/n. 39806-Soba	52	46	Prado	140	2800	59	3,8	20
69	Bolaiz	Manuela Gutierrez Ranero	Herada de Soba, s/n 39805-Soba	28	121	Monte Bajo	32	640	64	7,84	20

06/5048

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Resolución de 9 de marzo de 2006 formulando declaración de Impacto Ambiental aprobatoria del Proyecto Autovía del Agua en la franja costera desde el río Deva en el municipio de Val de San Vicente hasta la zona de Pando, en el municipio de Castro Urdiales.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Proyecto: Autovía del agua.

Promotor: Consejería de Medio Ambiente.

Localización: Franja costera, desde el río Deva en el Municipio de Val de San Vicente, hasta la zona de Pando en el Municipio de Castro Urdiales.

El Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria (BOC número 97 de 15 de mayo de 1991), establece la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la Resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en su Anexo I.

Con fecha de 3 de junio de 2004, conforme a lo indicado en el artículo 20 del Decreto 50/1991, se recibe escrito del promotor del proyecto mediante el que se adjunta la Memoria-Resumen del anteproyecto "Autovía del Agua", por lo que de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió al Acuerdo de Inicio del procedimiento ambiental con fecha de 7 de septiembre de 2004.

El anteproyecto consiste en el diseño de una conducción continua, con sus instalaciones asociadas, que conectará paralelamente a la costa, en ambos sentidos (este-oeste y oeste-este) todas las cuencas internas de Cantabria, de forma que se permita gestionar el recurso agua de forma flexible y adaptada a las variaciones de la demanda en el espacio y en el tiempo (Anexo I, descripción del proyecto).

Se considera necesario señalar que en el presente documento únicamente se realiza un análisis ambiental

de la conducción e instalaciones asociadas contempladas en el anteproyecto denominado "Autovía del agua", sin valorar otros aspectos, como la procedencia y gestión del recurso, que no están contemplados en dicho anteproyecto.

Recibida la mencionada Memoria-Resumen, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales inició, con fecha de 20 de septiembre de 2004, un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre los posibles impactos ambientales producidos por el proyecto de referencia.

Posteriormente, en virtud del artículo 21 del Decreto 50/1991, de 29 de abril, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales dio traslado al titular del proyecto de las respuestas recibidas, así como de los aspectos más significativos a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental.

Un resumen significativo de las respuestas recibidas se recoge en el Anexo II.

Con fecha de 5 de agosto de 2005 y número de Registro E/14173/2005, tiene entrada el Estudio de Impacto Ambiental del anteproyecto de la Autovía del Agua.

El Estudio de Impacto Ambiental (un resumen del cual se recoge en el Anexo III) fue sometido a trámite de Información Pública por la Dirección General de Medio Ambiente mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria de fecha de 23 de agosto de 2005. Durante el mismo no se recibieron alegaciones.

En el presente documento, se establecen una serie de condicionantes de carácter ambiental y se desarrolla un Programa de Vigilancia Ambiental con el fin de asegurar la correcta ejecución de las obras, la adecuación de las medidas ambientales propuestas y la minoración de los posibles efectos ambientales negativos generados por la actuación; de tal forma que la realización de la misma pueda considerarse viable desde el punto de vista ambiental.

A los solos efectos ambientales, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 2 del Decreto 50/1991, y por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, se formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental Aprobatoria con Condiciones del anteproyecto "Autovía

del Agua", sin perjuicio del resto de autorizaciones que deban ser emitidas por cualquier otro Organismo y/o Administración y con el condicionado ambiental que a continuación se detalla:

CONDICIONANTES AMBIENTALES PROPUESTOS POR EL PROMOTOR.

Medidas preventivas de carácter general

Control y delimitación de la ocupación de suelo.

Se han distinguido dos tipos de zonas, dadas las características del territorio por donde atraviesa el trazado de la "Autovía del Agua"

a) Zonas excluidas.

b) Zonas admisibles.

Las zonas excluidas son aquellos espacios de interés especial señalados en la identificación de los elementos del medio impactados por la ejecución del proyecto. En estas zonas no se podrá efectuar ningún tipo de actividad complementaria de la obra, como depósitos de materiales inertes, instalaciones auxiliares, acopios, vertidos, etc.

Los criterios que se han tenido en cuenta para la definición de las zonas excluidas han sido las siguientes:

- Zonas de interés ecológico
- Zonas sensibles
- Zonas protegidas por la legislación

Las zonas protegidas por legislación que aparecen como excluidas son las siguientes:

- LIC Rías Occidentales y Dunas de Oyambre.
- LIC Marismas de Santoña, Victoria y Joyel.
- LIC Río Deva.
- LIC Río Nansa.
- LIC Río Pas.
- LIC Río Agüera.
- LIC Río Miera.
- LIC Río Saja.
- ZEPA Marismas de Santoña, Victoria, Joyel y Ría de Ajo.

- PORN de Oyambre.
- PORN de Santoña, Victoria y Joyel.

Otras zonas excluidas por su interés ecológico son las siguientes:

- Roquedos calizos de Candina y Cerredo.

Las zonas sensibles que aparecen como excluidas son las afectadas por los cruces de los siguientes cauces fluviales:

- Río Deva (PPKK 0+000 y 0+100)
- Río Nansa (PPKK 2+500 y 2+700)
- Río Gandarillas (PPKK 8+400 y 2+500)
- Río El Escudo (PPKK 12+200 y 12+400)
- Arroyo de Udín (PPKK 21+300 y 21+500)
- Arroyo de la Marquesa (PPKK 38+000 y 38+100)
- Arroyo del Joyo (PPKK 38+900 y 39+100)
- Río Saja (PPKK 46+300 y 46+400)
- Río Cabo (PPKK 48+800 y 48+850)
- Arroyo Fuente del Valle (PPKK 49+100 y 49+200)
- Arroyo Fuente del Valle (PPKK 49+600 y 49+700)
- Arroyo Fuente del Monte (PPKK 53+220 y 53+300)
- Río Pas (PPKK 55+000 y 55+200)
- Ría de Solía (PPKK 63+900 y 64+000)
- Arroyo de Romanillo (PPKK 72+100 y 72+200)
- Río Miera (PPKK 76+700 y 76+800)
- Arroyo de la Bregona (PPKK 80+100 y 80+200)
- Río Campiázo (PPKK 89+300 y 89+400)
- Río Runiego (PPKK 86+900 y 87+000)
- Ría del Asón (PPKK 106+700 y 106+900)
- Arroyo de Rasberas (PPKK 115+600 y 115+700)
- Río Agüera (PPKK 123+100 y 123+200)

En el espacio restante, calificado como zona admisible, el Director de Obra deberá hacer una inspección y, a la vista de lo examinado, confeccionará un plano donde se señalarán las instalaciones de las zonas de acopio de materiales, instalaciones provisionales, parque de maquinaria, etc.

Las instalaciones provisionales deberán figurar delimitadas por su perímetro, valladas y cerradas, para evitar intrusiones y accidentes. Terminadas las obras, se dismantelarán las estructuras.

Recogida y tratamiento de la tierra vegetal

Como labor previa a la apertura de zanjas, y al objeto de evitar la destrucción directa del suelo en aquellas zonas en que se presenta una mayor calidad, esta será separado de forma selectiva, acopiando aparte los primeros centímetros superficiales. En el caso de que los suelos deban apilarse, se realizará sobre superficie plana, no debiendo superar los montones 1,5 metros de altura.

Control del movimiento de tierras y tránsito de maquinaria de obra

Al objeto de minimizar la posible degradación en los cruces de los cursos fluviales intervenidos por el proyecto, con vertidos accidentales de tierra o escombros o por derrames debidos a la circulación próxima de maquinaria, se procederá a controlar las zonas de tránsito de maquinaria alejándolas en lo posible de estas zonas. Asimismo, la Dirección de Obra controlará especialmente los movimientos de tierra y emplazamiento de acopios en las zonas admisibles destinadas a tal efecto.

Entoldado de las cajas de los camiones de la obra y acopios de tierra vegetal.

Con el propósito de evitar que el viento extienda polvo y partículas en suspensión en los alrededores, se procederá a entoldar los camiones durante el traslado de tierras procedentes de las obras. Igualmente, los acopios serán recubiertos con toldos específicos al uso cuando las condiciones climatológicas así lo aconsejen y lo estime conveniente la Dirección de Obra.

Riego de los caminos de obra y áreas de tránsito de camiones y maquinaria

Con el propósito de evitar levantamiento de polvo al paseo de vehículos y maquinaria, se procederá a regar las áreas de tránsito en aquellas épocas en que la climatología y sequedad ambiental lo requieran.

Control y delimitación previa de las superficies a desbrozar

Se minimizará el efecto sobre la vegetación, restringiendo la superficie de ocupación a través de un replanteo previo que delimite claramente las zonas a desbrozar.

Control por la dirección de obra de vertidos de aceites y otros lubricantes

Se recogerán los aceites usados para su posterior traslado a puntos de recogida autorizados.

Laboreo y acondicionamiento de todas las superficies degradadas por las obras

Como tarea previa a la conclusión de las obras, se procederá a reacondicionar los suelos mediante la retirada de escombros y materiales de obra y un posterior laboreo de todas las tierras compactadas.

Control por la dirección de obra de la afección a la vegetación

Dos son los tipos de medidas preventivas que se adoptan para atenuar las afecciones sobre este factor ambiental.

En primer lugar, se encuentran una serie de medidas preventivas y limitadoras de la acción de la obra y, por otro

lado, se tendrá en cuenta la redacción de un plan de revegetación (hidrosiembras y plantaciones) de las áreas afectadas por la obra. Inicialmente, se delimitarán las zonas de contacto entre la traza y las zonas de vegetación autóctona.

Previo al comienzo de las obras se jalonará el terreno a ocupar en las labores de construcción de la infraestructura, delimitando rigurosamente las zonas de vegetación de interés. Se tendrá especial cuidado con la vegetación existente, especialmente en las zonas con presencia de vegetación de ribera, estuario, encinar cantábrico y bosque mixto de frondosas con el fin de minimizar la destrucción de vegetación autóctona.

Esta medida de corrección es imprescindible y de carácter preventivo. Tiene como objeto disminuir la pérdida innecesaria y la alteración de las formaciones vegetales y de biotopos.

Los árboles y arbustos deben ser protegidos de forma efectiva frente a golpes y compactación del área de extensión de las raíces.

Cuando se abran hoyos o zanjas próximas a plantaciones de arbolado, la excavación no deberá aproximarse al pie mismo más de una distancia igual a cinco veces el diámetro del árbol a la altura normal (1,20 m) y, en cualquier caso, esta distancia será siempre superior a 0,50 m.

En aquellos casos que en la excavación resulten alcanzadas raíces de grueso superior a 5 cm éstas deberán cortarse con hacha dejando cortes limpios y lisos, que se pintarán a continuación con un cicatrizante específico en un plazo no superior a tres días desde el corte, procediéndose a continuación a su riego.

Deberá procurarse que la época de apertura de tronco, zanjas y hoyos, próximos al arbolado a proteger, sea la de reposo vegetal (diciembre, enero y febrero).

Se señalarán preventivamente aquellos árboles inmediatos a la zona de obra o que estén dentro de ésta pero que no deban ser talados por no interferir con las obras.

Se evitará:

- Colocar clavos, clavijas, sirgas, cables o cadenas, en los árboles y arbustos.
- Encender fuego cerca de árboles y arbustos.
- Manipular combustibles, aceites y productos químicos en las zonas de raíces.
- Apilar materiales contra los troncos.
- Almacenar materiales en la zona de raíces o estacionar maquinaria.
- Circular con maquinaria fuera de los lugares previstos.
- Seccionar ramas y raíces importantes si no se cubrieran las heridas con material adecuado.
- Enterramientos de la base del tronco de árboles.
- Dejar raíces sin cubrir y sin protección en las zanjas y desmontes.
- Realizar revestimientos impermeables en zona de raíces.

Los árboles que queden contiguos a un relleno en talud cuya pervivencia haya sido decidida en el momento del replanteo por no interferir en el desarrollo de las obras, cuyo tronco no se vea afectado pero sí parte de su sistema radicular deben ser protegidos evitando compactación sobre la zona de su base correspondiente al vuelo de la copa o sustituyendo el material del desmonte por otro permeable.

Si un tronco quedara rodeado por el terraplenado o pedraplenado pero en altura tal que no fuera necesario su sacrificio, en el entorno de este tronco hasta el límite de goteo de las hojas como máximo, se dispondrá material permeable al aire y al agua, poco compactado o se instalará un dispositivo con tablas u otro material que permita dejar libre el tronco de todo relleno no permeable.

Las heridas producidas por la poda o por movimientos de la maquinaria, u otras causas, deben ser cubiertas por un cicatrizante antiséptico de los existentes en el mercado, con la doble finalidad de evitar la penetración de agua y la consiguiente pudrición y de impedir la infección.

Otras medidas

La publicidad pintada sobre elementos naturales quedará prohibida.

El depósito de materiales sobrantes de las excavaciones se ubicarán en vertederos autorizados de inertes próximos a la zona de obra. Los aceites usados y cualquier otro residuo tóxico deberá ser gestionado conforme a la legislación vigente en la materia.

Medidas específicas correctoras

Control de la calidad atmosférica

Dado que el impacto más importante sobre la atmósfera es la emisión de polvo, (entendiendo como tal las partículas de suelo desprendidas del sustrato como consecuencia del movimiento de tierras y del tránsito de los vehículos pesados por la traza y caminos de servicio abiertos), la principal medida correctora a proponer consiste en el riego periódico de las áreas desprovistas de vegetación como consecuencia del desbroce y en especial de los sustratos más susceptibles de producir polvo por tener granulometría fina.

Toda la maquinaria a utilizar tendrá el mantenimiento previsto y se cumplirán las normativas al efecto.

Teniendo en cuenta las características climáticas del ámbito del proyecto, se iniciará el riego, en las zonas próximas a viviendas, cuando se produzcan las condiciones favorables para la formación de polvo (altas temperaturas y mínimas precipitaciones). Por tanto, el riego deberá realizarse principalmente en el período estival, en condiciones de sequía, con especial énfasis cuando se combinen con fuertes vientos.

El riego con agua y la cobertura de la superficie del material transportado es de nuevo la medida más eficaz y económica para minimizar este impacto.

Como medida correctora a largo plazo, una vez acabadas las obras, será necesaria la realización de la revegetación con el fin de minimizar la erosión eólica.

Control del nivel de ruido

Como medida correctora de la contaminación acústica se evitarán los turnos durante la noche.

En función de los resultados del Plan de Vigilancia Ambiental, se estudiará la posibilidad de poner pantallas antiruido en las proximidades de las zonas sensibles, que se retirarán al finalizar las obras.

Control sobre la afección a los suelos

Los impactos de importancia detectados respecto a este factor ambiental son la alteración, la eliminación y ocupación del suelo. Como medidas de mejora ambiental se proponen las siguientes, complementarias de las contenidas en el apartado "Control y delimitación de la ocupación de suelo": se propone la realización de la restitución edáfica de la traza de la tubería reutilizando el mismo material de excavación, cuya capa de tierra vegetal será convenientemente acopiada y preservada. Con este conjunto de medidas correctoras la estimación final del impacto será de compatible.

Control sobre la geología y geomorfología

El único impacto de importancia detectado respecto a este factor ambiental son las afecciones puntuales a la topografía del terreno por donde atraviesa el trazado. Las formas naturales del terreno deben de respetarse en lo posible, sobre todo en las zonas señaladas donde las pendientes superan el 30% de desnivel. En las zonas donde no pueda respetarse la topografía del terreno, se propone la suavización de las aristas en los bordes de los taludes con la finalidad de aumentar dicha suavidad de las formas.

Control sobre la calidad de las aguas

La ejecución de la obra a su paso por los cruces de cauces fluviales señalados se realizará con una técnica de perforación dirigida, tal y como se consideró por los Servicios Técnicos de la Demarcación de Costas, con el fin de no interferir con la flora y fauna del entorno, y la calidad de las aguas de los mismos. En su defecto, la infraestructura pasará por pasos superiores existentes.

Aún así, en estas zonas o cuando la traza vaya muy próxima a cauces, se pondrán barreras para evitar que las obras puedan introducir tierra en el cauce de los ríos impidiendo la afección a la vegetación de ribera. Se deberá, en todo caso, garantizar la calidad de las aguas según lo dispuesto por la Confederación Hidrográfica del Norte, tanto en las aguas superficiales como en las aguas subterráneas. Por tanto, todas las riberas de los cursos de agua afectados deben ser respetadas al máximo en las cercanías de las zonas en obras por ser áreas de especial valor ecológico y ambiental y además de gran fragilidad ante esta actuación.

Como medidas encaminadas a preservar la calidad de las aguas, se prohibirá durante las obras:

- efectuar vertidos directos o indirectos que contaminen las aguas.
- acumular residuos sólidos, escombros o sustancias, cualquiera que sea su naturaleza, que constituyan o puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o de degradación de su entorno
- cubrir los cauces con materiales.
- Efectuar acciones sobre el sistema hidrológico que constituyan o puedan constituir una degradación del mismo.
- la circulación de maquinaria por los cauces.

El aceite usado se almacenará en condiciones adecuadas, evitando las mezclas con el agua o con otros residuos no oleaginosos. Se dispondrán las instalaciones necesarias que permitan la conservación de los aceites usados hasta su recogida y gestión, las cuales serán accesibles a los vehículos encargados de efectuar la citada recogida.

Finalmente, los aceites usados de motores y cualquier otro residuo tóxico deberán ser tratados por gestor autorizado.

Vegetación

Se plantea como medida correctora el siguiente plan de revegetación que incluye:

- Desbroce del terreno
- Retirada y acopio de tierra vegetal
- Escarificado de taludes previo al extendido de tierra vegetal
- Mezcla con estiércol
- Extendido de tierra vegetal
- Escarificado de taludes
- Hidrosiembras
- Plantación de vegetación autóctona
- Tratamiento de la superficie de ocupación del parque de maquinaria

Finalmente, se realizarán controles de seguimiento y vigilancia específicos durante la fase obra para detectar la presencia de especies alóctonas de carácter invasor, y esencialmente *Cortaderia selloana*, *Reynoutria japonica* y *Baccharis halimifolia*. En caso de detectar su presencia, los ejemplares serán destocados mediante medios mecánicos o manuales.

Desbroce del terreno

En las fases iniciales, se recomienda el aprovechamiento de la hojarasca y restos vegetales que se pudieran obtener en las fases de desbroce. Este conjunto de restos vegetales se considera un elemento valioso de aplicación directa (troceados en fragmentos menores de 15 cm o picados fino) extendido en las zonas desprovistas de capa

de tierra vegetal y con destino forestal principalmente. Como correctoras de las deficiencias de materia orgánica, los restos orgánicos se pueden mezclar con la tierra vegetal procedente de suelos de peor calidad.

También cabe transplantar a otras áreas los árboles y arbustos de las zonas que vayan a ser afectadas por las obras, especialmente los ejemplares más adecuados por tamaño, época, adaptación al trasplante, etc., o utilizar los abatidos como fuente de aprovisionamiento de ramas vivas para tratamientos diversos.

Retirada y acopio de tierra vegetal

Tras el desbroce, se debe recoger la mayor cantidad posible de los horizontes edáficos superiores. La tierra se manipulará cuando esté seca o cuando el contenido de humedad sea menor del 75%.

Lo más recomendable, por eficaz y económico, es el empleo inmediato de la tierra vegetal en terrenos de otras unidades ya preparadas para la revegetación; para ello debe perseguirse la sincronización de la obra o actividad con las labores de restauración.

Cuando esto no sea posible, la tierra vegetal se acumulará en condiciones adecuadas para logra su preservación. El acopio se realizará en lugares previamente acondicionados al efecto, tras la aprobación de la Dirección de Obra: terrenos llanos a utilizar en la construcción de infraestructura, de superficie suficiente y protegidos de la acción de las aguas de escorrentía mediante cuneta perimetral; también puede ser conveniente protegerlo de los vientos mediante barreras de árboles y arbustos o de otro tipo. La tierra se acumulará en caballones de no más de dos metros de altura, de sección trapezoidal.

Habrán de preverse posibles abonados orgánicos, pues han de realizarse durante el vertido y modelado de los caballones, lo que no es preciso para los abonos minerales y enmiendas calizas. Lógicamente, la dosificación de los fertilizantes vendrá en función de los análisis de los suelos originales o de la tierra acumulada.

Se sembrarán herbáceas sobre los caballones como protección contra la erosión y el lavado de nutrientes, y como sistema de mejora de la calidad de tierra vegetal. Se emplearán preferentemente leguminosas (*Trifolium repens*, *T. pratense*), pero también

gramíneas (*Lolium multiflorum*, *L. hybridum*, *L. perenne*) o compuestas (*Achillea millefolium*). Deberá igualmente añadirse mulch para mantener la estructura del suelo en los montones, evitar la reducción del contenido de oxígeno y cambios adversos en la fertilidad y protegerlos contra la erosión hídrica y eólica.

Escarificado de taludes previo al extendido de tierra vegetal

Las superficies sobre las que se extenderá la tierra vegetal no deben sufrir un exceso de refino tras la excavación o el relleno, ni estarán muy compactadas por el paso de maquinaria, a efectos de asegurar que la tierra a extender no se deslice inmediatamente o se fije mal y parcialmente. Para ello, se debe realizar un escarificado previo al extendido de la tierra vegetal.

Mezcla con estiércol

Para los taludes de terraplén o desmonte se realizará, previamente a la carga, transporte y extendido, una mezcla con estiércol, a razón de 4% en volumen de tierra vegetal extendida incluso distribución y mezcla. Posteriormente se realiza una carga o transporte desde el lugar de acopio y se procede al extendido de tierra vegetal.

Extendido de tierra vegetal

Posteriormente se realizará la carga o transporte desde el lugar de acopio y se procederá al extendido de tierra vegetal.

La carga y la distribución de la tierra se realizarán con una pala cargadora. Posteriormente se realizará un extendido y perfilado manual con objeto de homogeneizar el espesor de la capa de tierra vegetal.

En cualquier caso el espesor mínimo de tierra vegetal a extender será de 30 cm y además serán cubiertos con tierra vegetal todos los hoyos de plantación.

Escarificado de taludes

Posteriormente al extendido de la tierra vegetal se procederá a preparar la superficie para la siembra. Esta operación tiene por objeto conseguir una superficie uniforme para proporcionar una capa adecuada para proceder a los tratamientos antierosión.

Se procurará que quede una superficie uniforme en el conjunto pero suficientemente rugosa y que permita el establecimiento de vegetación. Se evitará dejar marcas verticales de las palas de la maquinaria.

El rastrillado consiste en la pasada de algún tipo de rastrillo para rasantear y refinar la capa superior del terreno y romper en caso de que existan, los microsurcos formados por la escorrentía superficial, dejando la superficie lista para la siembra.

Finalmente, la tierra vegetal deberá quedar ligeramente compactada y con pequeños surcos horizontales capaces de retener la hidrosiembra y las pequeñas lluvias que puedan ocurrir.

Hidrosiembra

El objetivo es realizar una hidrosiembra que sirva para estabilización de los taludes que se puedan producir, así como de las zonas llanas adyacentes.

Plantación de vegetación autóctona

La gran mayoría de las superficies serán revegetadas con las mismas especies que las eliminadas (siempre autóctonas y de la correspondiente serie de vegetación potencial de la zona) en las obras de la traza de la tubería.

Tratamiento de la superficie de ocupación del parque de maquinaria

En esta zona, una vez acabada la ejecución de la infraestructura hidráulica y retirada la maquinaria, se procederá a la restauración del terreno ocupado.

Para su restauración, previo escarificado, se realizará el extendido de tierra vegetal y la hidrosiembra descrita anteriormente.

Fauna

Como se ha comentado anteriormente, el proyecto se desarrolla en zonas sensibles para la fauna como son las zonas LIC's, ZEPA's y Parques Naturales de Oyambre y Santoña, Victoria y Joyel.

Todas estas zonas presentan una gran riqueza faunística, sobre todo ornitológica, encontrando taxones protegidos tanto por normativas europeas como nacionales y autonómicas. Por lo tanto, dicho proyecto se desarrolla en un entorno de gran importancia.

De acuerdo con la identificación y valoración de impactos realizada para este factor ambiental, las mayores afectaciones sobre la fauna se producirán en fase de obra.

En zonas de estuario, dado que la invernada tiene lugar de diciembre a febrero, la pasada pre-nupcial desde mediados de mayo a mediados de junio y la pasada post-nupcial en septiembre y octubre, se recomienda realizar las obras que pudieran conllevar mayores molestias durante los meses de marzo, abril, julio, agosto y noviembre.

En estas zonas, como en otras zonas de gran sensibilidad, como sucede en los roquedos calizos de la vertiente sur del Monte Candina, por donde discurre el trazado a menos de 150 metros, el desarrollo de las obras deberá realizarse fuera de las épocas de reproducción y puesta

de las especies (Enero-Agosto), respetando dichos espacios temporales.

Además, en todos estos espacios como medida correctora se propone, con la finalidad de respetar dichos entornos, que no se incluya senda peatonal ni carril bici.

Integración paisajística del trazado

Las medidas tendrán como objetivo la mejor integración de la traza definida en el proyecto en su entorno natural. Se tendrá en cuenta para ello las características de dicho trazado y las características topográficas, geológicas y la vegetación natural (actual y potencial) del entorno que acoge al proyecto.

Las medidas que se proponen y que se definen a continuación son las siguientes:

- Tratamiento de taludes en los puntos kilométricos donde no pueda evitarse afección a la topografía y consiguiente revegetación de las zonas afectadas según los criterios indicados en puntos anteriores.

- Suavización de formas resultantes.

- Retirada y limpieza de escombros, materiales sobrantes, obras auxiliares, casetas, una vez concluidas las obras.

Control de la afección sobre el medio social

Salud, sosiego, molestias

Las emisiones de ruidos, polvo, gases y partículas darán lugar a molestias en los núcleos de población que se encuentren a una radio de distancia inferior a los 150 metros de la zona de obras.

Las zonas de cruce del trazado con vías de comunicación se deberán señalar para mantener un tráfico fluido y constante e incrementar la seguridad.

Con las correspondientes medidas correctoras y la reposición de todos los servicios afectados por las obras, los impactos ocasionados por estas molestias serán minimizados.

Finalmente, se establecerán las directrices que regirán durante la ejecución de las obras, la prevención de riesgos profesionales individuales, colectivos, medicina preventiva y primeros auxilios, junto con las correspondientes instalaciones de higiene y bienestar, es decir la ejecución de un Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo, con el que deberá contar los proyectos constructivos para la ejecución de los tramos de la traza de la tubería.

Patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Como medidas de mejora ambiental, durante la fase de movimiento de tierras, se realizará el seguimiento arqueológico integral por parte de un arqueólogo debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de acuerdo con la Ley de Cantabria 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria, para llevar a cabo una adecuada protección del patrimonio arqueológico que pudiera encontrarse o bien una correcta gestión que permita la conservación del patrimonio existente.

Medidas alternativas

En este apartado se proponen un conjunto de posibles alternativas al trazado con el fin de evitar, en la medida de lo posible, los impactos que se pueda generar la actuación en determinadas zonas concretas.

El conjunto de medidas alternativas propuestas se tendrá en cuenta a la hora de redactar los diferentes tramos presupuestados en la fase de proyecto.

Las mejoras puntuales al trazado de la Autovía del Agua se centrarán fundamentalmente en aquellos impactos moderados que se puedan llegar a producir sobre el medio físico, biológico o social. Además, se tendrán en cuenta el conjunto de alegaciones presentadas en el periodo de consultas por los diferentes organismos e instituciones:

Alternativa al trazado incluido dentro de los límites de la Marisma de la Saca, tramo de tubería del Plan Asón de suministro a Santoña

Debido a la existencia de un Plan de Restauración de esta marisma y al impacto visual que provoca dicho tramo por ser una tubería aérea, se propone que el trazado, en fase de proyecto, tome una alternativa viable para esta situación.

En este caso, el Ayuntamiento de Cicero propone una alternativa viable cuyo trazado se ubica fuera de la citada marisma, localizado por el margen de la carretera N-634 y la CA-241 de acceso a Santoña.

Alternativa al trazado que discurre por el Puente Metálico de Treto

En la actualidad, existe un proyecto con el que se pretende recuperar el mecanismo de giro del puente metálico siendo incompatible cualquier conducción que pretenda atravesar la ría a través de su estructura. Durante la fase de proyecto, se tendrá en cuenta esta situación y se tomarán las correspondientes medidas alternativas del trazado al paso por este punto.

Alternativas a la ocupación del Domino Público Marítimo-Terrestre de la Demarcación de Costas de Cantabria

Se realizará un estudio específico de alternativas para la ocupación de estas zonas, o en su defecto se justificará la necesidad de ocupación y la inviabilidad técnica de trazado alternativos, y se propondrán las medidas correctoras y compensatorias necesarias para minimizar el impacto.

Alternativa al trazado que discurre por la vertiente sur del Monte Candina (PPKK 116+000-121+500)

Esta zona es un lugar muy sensible para la avifauna, ya que los roquedos calizos son zonas de nidificación de varias especies (alimoches, buitres, halcón, águila culebrera, chova piquigualda, roquero rojo, etc.) Como trazado alternativo se propone un trazado paralelo a la Carretera Nacional 634 entre Guriezo y Liendo.

Alternativa al trazado elegido en el Término Municipal de Villaescusa-Ronda de la Bahía de Santander (tramo Parbayón- San Salvador)

El trazado a su paso por este punto, coincide con el proyecto de la Ronda de la Bahía de Santander (tramo Parbayón- San Salvador de Heras), cuyo proyecto se encuentra aprobado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. En fase de proyecto, el trazado de la Autovía del Agua, como alternativa viable, puede desplazarse del trazado original dado que existe la posibilidad de escoger una variante fuera de las zonas de la citada afección.

Alternativa al trazado elegido en el Término Municipal de Liendo (Autovía A-8)

El trazado de la Autovía discurre por el dominio público de la Autovía A-8. Se propone, en fase de proyecto, una alternativa dado que existe la posibilidad de escoger un trazado fuera de las zonas de afección de la autovía.

Alternativa al trazado que discurre por los PPKK 24+300 y 24+700 (Cerámicas de Cabezón S. A.)

El trazado discurre paralelo al camino de acceso al Monte Corona. Este trazado linda con las instalaciones de la empresa Cerámicas de Cabezón S.A. Entre los PPKK 24+450 y 24+700 el trazado atraviesa fincas pertenecientes al conjunto industrial. En la redacción del PGOU este suelo esta propuesto como suelo de uso industrial. La

actuación de la Autovía del Agua limitará la ejecución de cualquier proyecto con el consiguiente perjuicio grave para las previsiones de crecimiento, la socioeconomía y desarrollo industrial de la empresa. Por tanto, se insta a que en la fase de proyecto, se presente una alternativa de trazado al propuesto en el anteproyecto.

CONDICIONANTES AMBIENTALES COMPLEMENTARIOS

Condicionante de carácter general para todo el anteproyecto

El anteproyecto de la Autovía del Agua supone la planificación de una infraestructura lineal que recorre la región de este a oeste, lo que supone la generación de impactos sobre el medio ambiente de distinta magnitud, afectando a distintos hábitats.

Para minimizar estos impactos de forma previa a la redacción del proyecto definitivo, y así lograr una mayor integración ambiental del proyecto, se propone que la traza definitiva de la Autovía del Agua se diseñe evitando, siempre que sea posible, los hábitats de mayor valor ambiental, que son los siguientes:

- Espacios Naturales Protegidos (ENP), Lugares de Interés Comunitario (LIC's), Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA's).
- Marismas y rías
- Bosques y bosquetes constituidos por especies autóctonas, independientemente de su extensión
- Cauces fluviales
- Agrosistemas de praderías con bosquetes intercalados y setos de especies autóctonas.
- Zonas de valor geomorfológico y/o paisajístico

En caso de que no se pueda evitar la afección a estos espacios, se deberán implantar las medidas correctoras y compensatorias incluidas en el presente documento de forma que se reduzca el impacto generado lo máximo posible, y como mínimo hasta el grado de compatible.

Esto no supone la aceptación de que el resto de hábitats afectados por el trazado de la Autovía del Agua no tengan valor ambiental, sino que se considera que con la aplicación de las medidas correctoras o compensatorias incluidas en este documento los impactos generados pueden minimizarse hasta hacerlos compatibles con el necesario mantenimiento de la funcionalidad ecológica del territorio y la protección del medio ambiente en general.

Protección del suelo

- De forma preferente, y con la finalidad de minimizar al máximo la ocupación y pérdida de suelo durante la fase de ejecución, se aprovecharán como pistas de servicio y acceso a la traza de la conducción todas las carreteras, caminos rurales y pistas ya existentes en el entorno del proyecto.

- Los sobantes de excavación serán tratados con el objetivo prioritario de reutilizar este material al máximo, empleándolo en labores de relleno, restauración paisajística y revegetación en caso de que su calidad lo permita.

- Los estériles que no sean reutilizados en el proyecto deberán ser trasladados a depósito de estériles o vertedero autorizado.

Protección de la vegetación

- El jalonamiento utilizado para delimitar las zonas de maniobra, parque de maquinaria, depósito de materiales, zona de obra, etc, deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, debiendo mantener una altura mínima de 50 cm entre la cota del terreno y el límite inferior de la malla utilizada, de forma que se garantice la limitación total de paso fuera de la zona de ocupación y la permeabilidad para la fauna. Esta condición es de aplicación en todo el trazado y para la protección de otros factores ambientales y zonas sensibles, como el suelo, cauces fluviales, áreas de valor arqueológico, etc.

- Las labores que sean susceptibles de generar riesgo de incendio por su naturaleza, como el relleno de los tanques de combustible de la maquinaria de obra, el corte de metales, soldaduras, etc, deberá realizarse en zonas lo más alejadas que sea posible de masas forestales o áreas de elevada inflamabilidad. Así mismo, en la zona de obra se dispondrán los medios necesarios para la prevención de incendios.

- Las especies empleadas en las labores de revegetación e integración paisajística de la actuación deberán ser exclusivamente de carácter autóctono, tanto las de porte arbóreo como arbustivo, seleccionándose en función de las características del hábitat afectado y de las especies propias de cada zona.

- Se realizará un exhaustivo control, tanto durante la fase de obra como en la fase de explotación, de la aparición de especies alóctonas invasoras, en especial del plumerero (*Cortaderia selloana*), *Reynoutria japonica*, *Baccharis halimifolia*, y cualquier otra especie alóctona de carácter invasor.

- La eliminación de estas especies se realizará por medios manuales o mecánicos, con desbroce total y eliminación de cualquier tipo de resto vegetal, trasladándolos a vertedero controlado. Dada la proximidad a zonas húmedas, no se recomienda el empleo de productos químicos.

- Como medida preventiva, se deberán coordinar las acciones de proyecto que supongan la generación de superficies de suelo desnudas (desmontes, zonas de acopio, depósitos de inertes, etc) con las labores de revegetación, de forma que el periodo en que estas superficies permanezcan desnudas sea el mínimo posible, ejecutando ambas tareas consecutivamente.

- En caso de detectar la presencia en las proximidades de la zona de proyecto de superficies ocupadas por especies alóctonas invasoras, en especial de plumerero (*Cortaderia selloana*), se procederá a la eliminación de las mismas con los medios indicados anteriormente.

- Si por razones constructivas es necesario el aporte de tierra procedente de zonas exteriores al proyecto, se deberá controlar la calidad de las mismas y la no existencia de restos vegetales de especies alóctonas invasoras, debiendo proceder a la revegetación inmediata de las zonas en las que se utilice esta tierra, como mínimo con especies pratenses, y a un control de la posible aparición de especies alóctonas invasoras, dado que pueden contener semillas de las mismas.

Protección del sistema hidrogeológico

- En las zonas en que la traza de la conducción se aproxime o atraviese cualquier curso de agua o zona húmeda, se deberán colocar barreras geotextiles anticontaminación, ancladas al suelo de forma consistente, enterradas unos 40 cm y con una altura mínima sobre la cota del terreno de 50 cm. Estas barreras serán retiradas una vez finalizada la fase de obra. Este mismo sistema se adoptará en todas las zonas susceptibles como puntos de recarga de acuíferos, zonas cársticas, zonas de elevada permeabilidad conectadas con el sistema hidrológico, etc.

- Las zonas de instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, etc, se dotarán de un drenaje perimetral que recoja las aguas de escorrentía y las encauce a balsas de desbaste y decantación de sólidos diseñadas de forma específica para esta función, teniendo en cuenta el volumen a decantar, la naturaleza y composición de las aguas, y cualquier otro parámetro que se estime necesario de forma que quede garantizada su funcionalidad.

- El sistema de perforación dirigida empleado para salvar los cursos de agua no deberá afectar ni al cauce de estos cursos de agua ni a su vegetación de ribera asociada, por lo que el punto de perforación será retranqueado lo necesario para garantizar el cumplimiento de esta condición.

Protección de la fauna

- Como norma general no se realizarán trabajos nocturnos, debido a los impactos significativos negativos que este tipo de labores puede generar sobre la fauna. En caso de considerarse necesaria su realización, se deberá solicitar autorización específica a esta Dirección General de Medio Ambiente y al resto de Administraciones y Organismos con competencia en el tramo donde se quieran realizar los trabajos nocturnos.

Protección de la atmósfera

- En caso de ser necesario, a juicio de la Dirección Ambiental de la Obra, se realizarán riegos sobre la vegetación colindante con la zona de proyecto que pueda verse afectada por deposición de polvo procedente de las distintas acciones del proyecto.

Protección del Patrimonio Arqueológico

- Si durante los diferentes trabajos de ejecución del proyecto, apareciera un yacimiento o cualquier hallazgo que se considere pudiera contener significado arqueológico, la empresa responsable de las obras deberá paralizar cautelarmente las labores que pudieran afectarle, y remitir de forma inmediata al Servicio de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte un informe del hecho para su valoración y para determinar si procede una excavación de urgencia con el fin de recuperar los restos arqueológicos, no reanudando la actividad en dicho punto hasta que se le comunique por el Servicio mencionado el permiso correspondiente.

- Según se contempla en el Informe de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, emitido durante la fase de consultas, se realizará un seguimiento arqueológico integral de toda la obra que implique remociones de terreno por técnico arqueólogo autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, dada la enorme franja de afección del proyecto y su previsible potencial arqueológico.

Localización de préstamos, instalaciones auxiliares y depósito de inertes

- El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y depósito de inertes necesarios para la ejecución de la obra, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán las diferentes alternativas de emplazamiento. Se deberá contemplar la posibilidad de reutilización de los materiales sobrantes de excavación para otros usos, y se incluirá en el estudio un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los depósitos de inertes en estos emplazamientos.

- Como zonas de préstamo de áridos se utilizarán canteras debidamente autorizadas y con planes de restauración aprobados.

- El proyecto de construcción incluirá en su documento memoria y planos, con carácter contractual por tanto, las características y la localización de las zonas de préstamo, depósito de inertes e instalaciones auxiliares.

- El estudio específico anteriormente mencionado deberá ser remitido a la Dirección General de Medio Ambiente, que emitirá un informe sobre su adecuación a los criterios ambientales expuestos en la presente Declaración de Impacto Ambiental. Igualmente será remitido al resto de Organismos y Administraciones con competencia en las zonas donde se proyecte localizar estas instalaciones.

Protección del paisaje

- Se elaborará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la zona afectada por la ejecución del proyecto, que se integrará en el proyecto de construcción. Este proyecto será remitido a la Dirección Gene-

ral de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

- En este proyecto se plantearán y definirán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos del proyecto susceptibles de generar impactos paisajísticos, como taludes en desmonte y terraplén, muros de contención, etc.

- Igualmente contemplará la restauración de otros elementos del proyecto como áreas de préstamo y depósito de inertes, caminos de obra, parque de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares.

- Las zonas de taludes se diseñarán con una pendiente tal que posibilite el desarrollo de la vegetación, realizando así mismo una corrección morfológica hacia formas suaves y redondeadas, evitando aristas y perfiles rectilíneos.

- Las distintas actuaciones contenidas en el proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la zona afectada por el desarrollo de la actuación se coordinarán y simultanearán con las distintas acciones del proyecto.

- En caso de que sea necesaria su construcción, los muros de contención generados por el desarrollo del proyecto deberán ser rejunteados con tierra vegetal, y revegetados con especies trepadoras como la hiedra (*Hedera helix*) y la zarzaparrilla (*Smilax aspera*), que se plantarán en estas juntas y en la base y parte superior del muro, y con especies herbáceas en toda su cara exterior.

- Con la finalidad de asegurar una correcta implantación de la vegetación en los taludes generados por el proyecto, y evitar fenómenos erosivos, las maniobras de arranque de material se realizarán mediante movimientos paralelos a las curvas de nivel, y no perpendicularmente a las mismas. De esta forma, se generan una serie de "surcos" paralelos a las curvas de nivel, y no perpendiculares como habitualmente, que permiten una mejor implantación de las hidrosiembras, reducen la pérdida de suelo por escorrentía, incrementan la retención de los fertilizantes empleados, etc.

Gestión de residuos

- Se deberán habilitar todas aquellas medidas necesarias para la correcta gestión de los residuos asimilables a urbanos que pueda generar el proyecto, de forma que se permita su almacenamiento, recogida y transporte a gestor o vertedero autorizado, al objeto de evitar impactos paisajísticos por la movilización de las fracciones de dichos residuos que puedan ser arrastradas por el viento, y la generación de impactos ambientales por la presencia de fauna ligada a acumulaciones de materia orgánica no controlados (insectos, ratas, etc), así como para evitar la aparición de vertederos incontrolados.

- Los residuos generados en el desarrollo de la actividad, independientemente de que estén catalogados o no como residuos peligrosos, serán entregados a gestor autorizado. Mientras se encuentren en poder del promotor, los residuos serán almacenados en unas condiciones adecuadas de seguridad e higiene, evitando en todo momento la mezcla de las diferentes categorías de residuos peligrosos entre sí o de estos con los que no tengan tal consideración, hasta su entrega a gestor autorizado.

- Todos los residuos y demás materiales de obra que resulten sobrantes de la fase de construcción deberán ser retirados de la zona y trasladados a vertedero autorizado o tratados por gestor autorizado, según su naturaleza.

Senda peatonal y carril-bici

El anteproyecto recoge la posible transformación del camino de servicio resultante sobre la traza de la Autovía del Agua de una senda peatonal y carril-bici, sin llegar a definir características que se consideran esenciales para una adecuada valoración del impacto que puede generar este uso, como zonas permitidas y zonas exceptuadas, materiales a emplear, mobiliario, cartelería, accesibilidad a zonas colindantes, etc.

Por ello, dadas las especiales características del anteproyecto de Autovía del Agua y los diferentes hábitats por los que discurre la conducción, algunos de ellos de elevado valor ambiental y/o de gran fragilidad, e incluidos en diversas figuras normativas de protección ambiental, se considera necesario que el proyecto de transformación del camino de servicio en senda peatonal y carril-bici se someta, una vez esté definido a nivel de anteproyecto o proyecto básico, al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental contemplado en el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, con el objeto de garantizar la generación del mínimo impacto sobre el medio ambiente.

Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

- Todas las medidas correctoras, protectoras y compensatorias comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

- Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no implique un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas.

- Igualmente se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El Programa de Vigilancia Ambiental que se propone tiene por objetivo:

- a) Velar para que, en relación con el medio ambiente, la actividad se realice según el proyecto finalmente aprobado.

- b) Establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas previstas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Responsabilidad del seguimiento

La ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) es responsabilidad del titular del proyecto, quien lo llevará a efecto con personal propio, o mediante asistencia técnica.

Para ello, se nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la realización del PVA, de la emisión de los informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental, y de su remisión a la Dirección General de Medio Ambiente.

La contrata, por su parte, nombrará a un Técnico de Medio Ambiente que será el responsable de la ejecución de las medidas correctoras, y de proporcionar al titular del proyecto la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento del PVA.

Plan de vigilancia y control ambiental

El PVA se establece a través de un plan en el que se definen los aspectos concretos que serán objeto de vigilancia y control, así como la metodología general y específica a aplicar.

Metodología

Con carácter previo al comienzo de las obras, la contrata entregará al titular del proyecto un manual de buenas prácticas ambientales. Este manual incluirá todas las medidas tomadas por la Dirección y el Responsable Técnico de Medio Ambiente para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

Entre otras determinaciones incluirá:

- Prácticas de control de residuos y basuras. Se mencionarán explícitamente las referentes a control de aceites usados, envolturas de materiales de construcción, plásticos, maderas, etc.

- Actuaciones prohibidas, mencionándose explícitamente los vertidos de aceites usados, aguas de limpieza de hormigoneras, escombros, plásticos y basuras en general. En modo alguno estos restos serán vertidos a los ríos, rías, estuarios, etc, siendo gestionados en función de la caracterización del residuo y conforme a la legislación vigente en la materia.

- Prácticas de conducción, velocidades máximas y obligatoriedad de circulación por accesos estipulados en el plan de obras, teniendo en cuenta que las obras a realizar, pueden afectar a vías de comunicación, espacios protegidos, etc.

- La realización de un Diario Ambiental de la obra en el que se anotarán las operaciones ambientales realizadas y el personal responsable de cada una de ellas y de su seguimiento. Corresponde la responsabilidad del Diario al Técnico de Medio Ambiente.

Este manual deberá ser aprobado por el Director Ambiental de la obra y difundido entre todo el personal.

Con carácter específico, para cada uno de los aspectos concretos a vigilar, se indicará:

- Objetivo.
- Fase del proyecto.
- Indicador de realización.
- Valor umbral, cuando sea posible.
- Calendario de medida.
- Duración del seguimiento.
- Contingencias

Por otra parte, se tendrá en cuenta, toda la normativa vigente en la Unión Europea, Estado Español, Comunidad Autónoma de Cantabria, así como las ordenanzas de los ayuntamientos afectados por las obras, que guarden relación con el medio, acción o efecto sometido a vigilancia y control ambiental. Por lo tanto, el Contratista deberá acreditar que cuenta con la debida asesoría en la materia.

Quincenalmente, y por parte del Contratista, se presentará a la Dirección un informe técnico con relación a las actuaciones y posibles incidencias con repercusión ambiental que se hayan producido. Asimismo, se señalará el grado de ejecución de las medidas correctoras, y el grado de eficacia de dichas medidas. En caso de ser los resultados negativos, se estudiará y presentará una propuesta de nuevas medidas correctoras o protectoras. Se informará también del grado de cumplimiento en la ejecución de las obras según están definidas en el proyecto finalmente a aprobado.

Aspectos e indicadores de seguimiento

Los criterios manejados para la selección de los aspectos concretos objeto de control y vigilancia son los siguientes:

- Impactos calificados de negativos que hayan requerido de medidas de mejora ambiental.

- Impactos negativos con propuesta de medidas correctoras-protectoras cuyo grado de eficacia requiera efectuar labores de control.

- Impactos que considerándose compatibles o incluso improbables, según la información y los estudios realizados, requieran de vigilancia ambiental como medida preventiva, siendo ejemplo de esta situación el control y vigilancia del patrimonio arqueológico o la ocupación de suelo.

- Actuaciones genéricas de buenas prácticas.

En consecuencia, serán objeto de control y vigilancia los siguientes aspectos:

- Control del suelo. Señalización de las obras, ocupación de espacio
- Control de la calidad del aire
- Control de la calidad del agua

- Control de los impactos sobre la vegetación
- Control de los impactos sobre la fauna
- Control de los impactos sobre el paisaje
- Control de riesgos geológicos
- Control de las condiciones de sosiego público
- Control de impactos sobre el patrimonio
- Evaluación del servicio de las infraestructuras

Control del suelo. Señalización de las obras, ocupación de espacio

Objetivo 1: Optimizar la ocupación de espacio por las obras y los elementos auxiliares, para afectar al mínimo suelo y reducir los riesgos de accidentes, teniendo en cuenta las medidas protectoras definidas.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: longitud correctamente señalizada en relación con la longitud total del perímetro correspondiente a la zona de ocupación, en las zonas admisibles.

Calendario: Control previo al inicio de las obras y verificación mensual durante la fase de construcción.

Valor umbral: al menos el 80 % del total de las señalizaciones y balizamientos correctamente indicados a juicio de la Dirección Ambiental de Obra.

Momento de análisis del valor umbral: Cada vez que se realiza la verificación.

Duración del seguimiento: Fase de construcción.

Contingencias: Reparación o reposición de la señalización.

Objetivo 2: Evitar daños y riesgos producidos por la circulación de vehículos fuera de las zonas señalizadas.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Circulación de vehículos fuera de las zonas señalizadas.

Calendario: Al menos semanal.

Valor umbral: Presencia de vehículos de obra fuera de las zonas señalizadas.

Momento de análisis del valor umbral: En cada verificación.

Duración del seguimiento: Fase de construcción.

Contingencias: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra todas las incidencias en este aspecto y justificación en su caso.

Objetivo 3: Verificar la localización de elementos auxiliares fuera de las zonas excluidas.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: superficie afectada según las categorías definidas: zonas excluidas y zonas admisibles, expresadas como porcentaje del total.

Calendario: Control previo al inicio de las obras y verificación mensual durante la fase de construcción.

Valor umbral: 0 % de zonas excluidas ocupadas.

Duración del seguimiento: Fase de construcción, con frecuencia mensual.

Contingencia: Restauración a su estado inicial de las zonas ocupadas y en las que no se hayan realizado estas labores.

Objetivo 4: Retirada de la capa de suelo vegetal para su conservación y reutilización.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Espesor de tierra superficial retirada en relación con la profundidad que puede considerarse con características de tierra vegetal a juicio de la Dirección de Obra y labores de mantenimiento hasta su reutilización, según lo dispuesto en la medida protectora correspondiente.

Frecuencia: Control diario durante el período de obras de excavación.

Información a proporcionar por el Contratista: El Responsable Técnico de Medio Ambiente indicará en el diario ambiental las fechas de comienzo y terminación de la retirada de tierra vegetal, espesor y volúmenes, así como los

lugares de acopio y las condiciones de almacenamiento (hidrosiembras, riegos, etc).

Contingencia: siendo el suelo de calidad un recurso escaso y no renovable, se deberá aprovechar el 100 % del suelo vegetal en las labores de restitución edafológica. Se minimizan costes de obra con esta medida. En tal caso, las zanjas dispondrán siempre de una capa de suelo vegetal de al menos 0,3 metros de espesor.

Control de la calidad del aire

Objetivo 1: Mantener el aire libre de polvo.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Presencia evidente de polvo.

Calendario: Diaria durante los periodos secos y en todo el periodo estival.

Valor umbral: Presencia ostensible de polvo por simple observación visual según criterio del Director Ambiental de la Obra.

Duración del seguimiento: Todo el tiempo que dure la fase de construcción.

Contingencia: revisión de las medidas tomadas, Incremento de la humectación en superficies polvorientas.

Control de la calidad del agua

Objetivo 1: evitar vertidos al medio acuático: ríos, rías, estuarios procedentes de las obras.

Fase del proyecto: Construcción

Indicador: Presencia de materiales en las proximidades de los ecosistemas acuáticos.

Calendario: Control al menos quincenal.

Valor umbral: Presencia de materiales sólidos, líquidos, residuos, plásticos, aceites, maderas y materiales flotantes en general en las aguas.

Duración y frecuencia: durante toda la fase de obras con periodicidad mensual.

Información a proporcionar por el contratista: El responsable Técnico de Medio Ambiente informará con carácter de urgencia a la Dirección de cualquier vertido accidental.

Contingencia: retirada inmediata de todo material que estando en las proximidades de los ecosistemas acuáticos pueda alcanzar los mismos.

Objetivo 2: Control de la calidad del agua.

Fase del proyecto: Explotación.

Indicador: Se propone la utilización de un sistema de indicadores compuesto por las siguientes variables:

- Concentración de oxígeno disuelto y DBO5 para el control de vertidos biodegradables.

- Presencia de aceites, grasas e hidrocarburos.

- Presencia de residuos flotantes: control de vertidos desde tierra.

- Sólidos en suspensión: control de la turbidez del agua.

Calendario: mensualmente en todos los puntos donde la traza corta a ríos, rías y atraviesa bahías y estuarios.

Valores de contraste: Para evaluar los valores obtenidos, se tomarán como valores umbrales aquellos fijados por la legislación española o por la Unión Europea. En tal caso, nunca se podrá diferenciar en más del 40 % de los correspondientes valores medios.

Duración del seguimiento: Durante la totalidad de las obras.

Contingencia: En caso de superación de los valores umbrales, o de los valores de referencia, se analizarán las posibles causas, se revisarán las medidas de control y el grado de cumplimiento de la normativa nacional e internacional, y se procederá a aplicar las medidas adecuadas para restablecer las Condiciones de Normalidad.

Control de la Avifauna

Objetivo 1: Control de la evolución de las poblaciones de avifauna en los estuarios, rías, bahías, LIC's y ZEPAS.

Fase del proyecto: Construcción y funcionamiento.

Indicador: Número de efectivos, de paso, invernantes y nidificantes, número de colonias y número de nidos.

Calendario: Censos anuales, en las poblaciones nidificantes e invernante, y en los pasos en las restantes.

Valores de referencia: La evolución de la población se realizará contrastando los censos obtenidos con los actualmente existentes.

Duración del seguimiento: Durante toda la fase de construcción, y durante al menos cinco años tras el inicio de la fase de explotación, especialmente en estuarios, rías, bahías, ZEPAS y LIC's.

Contingencias: En caso de una evolución negativa, se adoptarán las medidas necesarias a nivel de proyecto, incluso la paralización temporal del mismo, con el objeto de minimizar la afección hasta el grado de compatible.

Control de la vegetación

Objetivo 1: Optimizar la ocupación de espacio en tierra y en la zona intermareal y de marisma para minimizar y controlar la afectación a las comunidades biológicas.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: longitud correctamente señalizada en relación con la longitud total del perímetro correspondiente a las zonas de ocupación, elementos auxiliares y caminos de acceso dentro del recinto de las obras, especialmente cuando la traza atraviesa zonas protegidas, estuarios, LIC's, ZEPAS, así como balizamientos tanto terrestres como del medio marítimo.

Calendario: Al menos semanal.

Valor umbral: Presencia de vehículos de obra y personal fuera de las zonas señalizadas.

Momento de análisis del valor umbral: En cada verificación.

Contingencia: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra todas las incidencias en este aspecto y justificación en su caso, con explicación a los implicados de la importancia de la vegetación en estas zonas.

Duración del seguimiento: Todo el tiempo que dure la fase de construcción.

Objetivo 2: Evolución de la vegetación de estuarios, rías, bahías y de ribera de ríos Fase del proyecto: Construcción y funcionamiento.

Indicador: Estado de conservación de la vegetación.

Calendario: mensual.

Valor de referencia: estado de las comunidades en la situación preoperacional.

Duración del seguimiento: Durante el período de obras y cinco años después de finalizadas las mismas, en cada caso a partir del primer movimiento de tierras.

Contingencia: revisión de las medias correctoras y protectoras tomadas, posibilidad de complementación o de sustitución de las mismas.

Objetivo 3: Evolución de la vegetación terrestre.

Fase del proyecto: Construcción y funcionamiento.

Indicador: Estado de conservación de las comunidades autóctonas afectadas.

Duración del seguimiento: Descripción de la evolución de las comunidades durante el período de obras y durante al menos cinco años tras la finalización de las mismas.

Contingencia: revisión de las medias correctoras y protectoras tomadas, posibilidad de complementación o de sustitución de las mismas.

Control de los impactos sobre el paisaje

Objetivo 1: Restauración de las zonas ocupadas por las obras.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Porcentaje de superficie de zonas restringidas sin restaurar o de manera inadecuada.

Calendario: Al finalizar cada ocupación.

Contingencia: Restauración a su estado inicial de las zonas ocupadas y, en general, afectadas por las obras

Información a proporcionar por parte del contratista: El Diario Ambiental de la obra contendrá una ficha que adjunte material gráfico sobre:

- La situación "sin" proyecto.
- La situación mientras dura la ocupación.
- La situación tras la finalización de las obras.

Duración del seguimiento: Fase de construcción.

Contingencia: cumplimentación de las actuaciones previstas en su totalidad.

Control de riesgo geológico

Objetivo 1: Control de desprendimientos en zonas donde la traza discurre por pendientes elevadas.

Fase del proyecto: Explotación y funcionamiento.

Indicador: Desprendimientos de materiales.

Calendario: Control al inicio y verificación mensual durante las obras y anual durante la fase de explotación al menos durante dos años.

Valor umbral: controles geotécnicos sobre la estabilidad de los taludes.

Contingencia: corrección del desprendimiento e implantación de aquellas medidas correctoras que sean de aplicación.

Control de la contaminación acústica

Objetivo 1: Control de los niveles sonoros.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Leq (Nivel continuo equivalente) expresado en dB(A), en núcleos habitados a menos de 150 metros de las obras.

Calendario: Mensualmente.

Valores umbrales: Se aplicarán las disposiciones municipales y en su defecto los siguientes niveles umbrales:

Áreas urbanas y residenciales:

Entre las 8 y las 22 horas 65 dB(A)

Entre las 22 y las 8 horas 45 dB(A)

Duración del seguimiento: Durante toda la fase de construcción.

Contingencia: Revisión de las medidas correctoras. Si fuese necesario, se estudiarán y adoptarán medidas complementarias.

Control del Patrimonio arqueológico

Objetivo 1: Protección del patrimonio arqueológico.

Fase del proyecto: Construcción.

Observaciones: Se contratará asistencia técnica adecuada, con la titulación pertinente y demostrada experiencia en el campo de la arqueología. Esta asistencia deberá redactar el programa de seguimiento a realizar: objetivos particulares, indicadores, calendario, valor umbral, medidas, etc...

INFORMES TECNICOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Los informes a elaborar serán redactados por el titular del proyecto y remitidos a la Autoridad Sustantiva y a la Dirección General de Medio Ambiente.

Los tipos y momentos de redacción de los informes, serán los siguientes:

- Antes del Acta de comprobación del replanteo.
- Antes del Acta de recepción provisional de las obras.
- Mensualmente durante el primer año de explotación,
- Anualmente los siguientes cuatro años siguientes al Acta de recepción provisional de las obras.
- Informes especiales.

A) Acta de comprobación del replanteo

Se redactará un informe que incluirá:

- Mapa con la delimitación definitiva de todas las áreas

afectadas por las obras, tanto en el medio terrestre como en el marítimo

- Manual de buenas practicas ambientales de la obra definido por el contratista, así como el plan de rutas y el plan de accesos.

- Permisos y autorizaciones para las obras.

- Permisos para la ocupación de espacio marítimo-terrestre, así como cualquier otro permiso necesario para la realización de las obras.

- Permisos, informes de la Junta Rectora de las Reserva de las marismas de Santoña y resto de Organos Gestores de Espacios Naturales Protegidos, Lic's y ZEPA's.

B) Antes del Acta de recepción provisional de las obras

Se redactará un informe que incluirá al menos:

- Desmantelamiento de todas las actuaciones que correspondan a elementos auxiliares de las obras definidos como temporales.

- Retirada de todos los elementos de delimitación de las obras.

- Ejecución de tareas de restauración y reposición de servicios.

- Justificación de cualquier modificación sobre lo previsto en el Estudio de Impacto Ambiental.

- En su caso, medidas adaptadas y definición de las correspondientes acciones de vigilancia y control ambiental.

- Informes sectoriales sobre el resultado, e incidencias de las medidas de protección, prevención, correctoras y compensatorias realizadas:

- Informe sobre las medidas de protección de la calidad del aire.

- Informe sobre las medidas en relación con la protección de la calidad del agua.

- Informe sobre las medidas de protección de la Avifauna.

- Informe sobre las medidas de protección de las condiciones de sosiego público.

C) Mensualmente durante la fase de obras

Se redactará un informe que incluirá al menos:

- Informe sobre la calidad del aire, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre la ocupación del suelo, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre la calidad del agua, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre la avifauna, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre la calidad vegetación, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre el paisaje, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre riegos geológicos, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre las condiciones de sosiego, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

- Informe sobre el patrimonio cultural, medidas tomadas y su eficacia. Necesidad de seguir con las medias, necesidad de ampliar o sustituir las mismas.

D) Anualmente

Se redactará un informe, en fase de explotación del proyecto, sobre:

- La evolución de la avifauna.
- La evolución de la vegetación.
- El grado de acogida de la infraestructura hidráulica y el servicio que presta.
- Grado de acogida de la senda peatonal y carril bicicleta.

E) Informes especiales

Ante cualquier situación excepcional que pueda suponer un riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental, se presentarán informes especiales.

Se comunicará a la Dirección General de Medio Ambiente el comienzo de las obras proyectadas.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberán ser comunicados a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, que establecerá si procede la aplicación de nuevas medidas correctoras.

El incumplimiento o transgresión de las condiciones ambientales impuestas para la ejecución del proyecto mediante la presente Declaración Ambiental, derivará, según lo expuesto por el Artículo 35 del Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, en la suspensión de su ejecución a requerimiento del Órgano Administrativo de Medio Ambiente competente, sin perjuicio de la responsabilidad a que hubiera lugar.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obtención de las preceptivas autorizaciones o informes por parte de otras Administraciones u Organismos.

Santander, 9 de marzo de 2006.-El director General de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

ANEXO I

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Justificación y finalidad del proyecto

Los problemas de abastecimiento en la zona costera de Cantabria, especialmente en la parte oriental, hacen necesario conectar hidráulicamente los principales puntos de distribución mediante una conducción que pueda actuar de forma reversible, con diámetros adecuados para la demanda necesaria en cada zona, teniendo en cuenta los datos de consumos existentes y previstos.

Descripción técnica de la Autovía

La Autovía del Agua, será una instalación continua, con sus instalaciones asociadas, que conectará, paralelamente a la costa y en ambos sentidos (Este-Oeste y Oeste-Este), todas las cuencas internas de Cantabria. Permitirá trasvasar agua procedente de los valles de la región al resto, de manera totalmente flexible y adaptada a las variaciones de la demanda en el espacio y en el tiempo.

Se divide en dos zonas:

Zona oriental

Tramo I: Torrelavega – Entrambasaguas. Conducción de 1200 mm de diámetro

- Depósito Tanos - Depósito Polanco: Ramal de la Autovía que discurre entre el depósito de Tanos y el P.K. 47+830.

- Depósito Polanco - ETAP Santander: Tramo entre los P.P.K.K. 47+830 y 61+800.

- ETAP Santander - Incorporación Plan Aguanaz: Tramo entre los P.P.K.K. 61+800 y 77+030.

Tramo II: Entrambasaguas – Colindres. Incorporación Plan Aguanaz - Depósito Colindres: Tramo entre los P.K. 77+030 y P.K. 111+200. Tubería de 1000 mm de diámetro.

Tramo III: Colindres - Castro Urdiales. Depósito Colindres - Depósito Castro Urdiales: Tramo entre los P.P.K.K. 111+200 y 136+924. sección de 600 mm.

Zona occidental

Tramo I: Val de San Vicente – Valdáliga. Captación Deva - Conexión Comillas: Tramo entre los P.P.K.K. 0+000 y 16+600. Conducción de 600 mm de diámetro.

Tramo II: Valdáliga – Torrelavega. Conexión Comillas - Depósito Polanco: Tramo entre los P.P.K.K. 16+600 y 47+830. Dimensionamiento: reemplaza la actual tubería de fibrocemento que, con origen en Ruate, abastece a Cabezón de la Sal y Reocín. Conducción de $\varnothing=800$ mm.

Características del trazado

El trazado está condicionado por la ubicación de los puntos a conectar y las características técnicas de la tubería, de fundición con junta "standard", que permite desalineaciones máximas de 2° hasta diámetros de 800 mm y de 1,5° para diámetros hasta 1600 mm. Los radios mínimos son de 172 y 230 m; para radios menores se está obligado a colocar piezas especiales y macizos de hormigón.

Las zanjas tendrán sección trapezoidal, con una anchura en la base igual al diámetro exterior de las tuberías, más 1.50 metros, y taludes y alturas variables en función del terreno. Se prevén tres tipos de zanja:

- Zanja Tipo Normal: por praderas y montes. Sobre cama de arena de cantera de 30 cm de espesor y relleno de material seleccionado, procedente de la excavación o de préstamo.

- Zanja Tipo Camino: en caminos y vías secundarias rodadas. Sobre cama de arena de cantera de 30 cm de espesor y relleno con todo-uno de cantera hasta la coronación.

- Zanja Tipo Cruce Carretera: en cruces o recorridos por cualquier vía de circulación rodada. Toda su sección irá rellena de hormigón en masa.

Sobre la traza se proyecta un camino de servicio para realizar las necesarias labores de mantenimiento de la autovía.

Aprovechando las obras, se pretende ejecutar una senda peatonal con pavimento, en general, de material granular compactado y anchura variable en función de la orografía. En zonas urbanas, se prevé un pavimento para bicicletas, con solera de hormigón y de anchura próxima a los dos metros. Será necesario realizar una expropiación de cinco metros, así como expropiaciones temporales para acceso a las obras y acopio de materiales.

En cada tramo se prevé la construcción de diversas estaciones de bombeo, de tal forma que toda la instalación sea reversible.

Alternativas

Para paliar los problemas de abastecimiento se han barajado distintas soluciones:

- Mejorar y aumentar los caudales a aportar por los planes existentes mediante la incorporación de nuevos manantiales.

- Construcción de nuevas captaciones y optimización de las existentes.

- Incorporación de agua embalsada en el embalse de El Juncal y el Embalse del Ebro (bitrasvase).

Las construcciones de un embalse en Cantabria supondría un plazo de tramitación y ejecución mínimo en torno a la decena de años, un coste económico muy importante y un posible rechazo social. A corto plazo, la única alternativa viable consiste en utilizar los embalses existentes, por pequeños que sean. A medio plazo, la solución definitiva es el Bitrasvase Ebro Besaya-Pas.

ANEXO II

RELACION DE LAS CONSULTAS EFECTUADAS Y CONTENIDO
MAS SIGNIFICATIVO DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS

Conforme a lo establecido en el Decreto 50/1991, de 29 de Abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, se estableció un período de información y consultas a las Instituciones y Administraciones que a continuación se detallan:

- Ayuntamiento de El Astillero.
- Ayuntamiento de Camargo.
- Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.
- Gabinete de Estudios y Proyectos. Consejería de Medio Ambiente.
- Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Presidencia, Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- Dirección General de Carreteras, Vías y Obras. Consejería de Obras Públicas y Vivienda.
- Dirección General de Agricultura. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca.
- Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.
- Demarcación de Costas de Cantabria. Ministerio de Fomento.
- Confederación Hidrográfica del Norte.
- Reserva Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel.
- Ayuntamiento de Suances.
- Ayuntamiento de Santillana del Mar.
- Ayuntamiento de Reocín.
- Ayuntamiento de Alfoz de Lloredo.
- Ayuntamiento de Piélagos.
- Ayuntamiento de Polanco.
- Ayuntamiento de Cabezón de la Sal.
- Ayuntamiento de Udías.
- Ayuntamiento de Comillas.
- Ayuntamiento de Valdágua.
- Ayuntamiento de Val de San Vicente.
- Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera.
- Ecologistas en Acción.
- ARCA.
- Ayuntamiento de Laredo.
- Ayuntamiento de Lirios.
- Ayuntamiento de Colindres.
- Ayuntamiento de Bárcena de Cicero.
- Ayuntamiento de Castro Urdiales.
- Ayuntamiento de Guriezo.
- Ayuntamiento de Meruelo.
- Ayuntamiento de Bareyo.
- Ayuntamiento de Liendo.
- Ayuntamiento de Santoña.
- Ayuntamiento de Argoños.
- Ayuntamiento de Escalante.
- Ayuntamiento de Arnauero.
- Ayuntamiento de Ribamontán al Mar.
- Ayuntamiento de Ribamontán al Monte.
- Ayuntamiento de Marina de Cudeyo.
- Ayuntamiento de Medio Cudeyo.
- Ayuntamiento de Villaescusa.
- Delegación del Gobierno en Cantabria.
- FECOHT-UGT.
- FECOHT-CCOO

El contenido de las respuestas recibidas es el que se detalla a continuación.

- Confederación Hidrográfica del Norte: las instalaciones de nueva implantación sobre Dominio Público Hidráulico deberán solicitar autorización y, en todo caso, respetar la zona de servidumbre. El aprovechamiento de caudal también precisará concesión administrativa. La calidad de las

aguas, superficiales y subterráneas, habrá de ser A2, lo que deberá considerarse en cuanto a la depuración previa al vertido.

- Dirección General de Carreteras, Vías y Obras: las carreteras de la Red Autonómica se ven afectadas en numerosas ocasiones. Por tanto, se requiere autorización para ejecutar obras dentro de la zona de protección de las mismas. En los casos de travesía con acera, se recomienda que discurra por debajo de ella.

- Dirección General de Carreteras: toda actuación dentro de la zona de dominio público de las carreteras estatales deberá ir acompañada de la pertinente autorización. Los cruces con las vías N-621, N-623, N-629, N-634, N-635, S-10, A-8 y A-67 se ejecutarán mediante perforación subterránea (topo). El paso a través del puente metálico de Treto resulta incompatible con la recuperación del mecanismo de giro del mismo. En los municipios de Villaescusa y Liendo, los trazados escogidos para la Autovía del Agua es sensiblemente coincidente con los de la Ronda de la Bahía de Santander (tramo Parbayón - San Salvador de Heras) y con la autovía A-8, respectivamente, por lo que se solicita la modificación de la traza de la conducción.

- Ayuntamiento de Cabezón de la Sal: se propone realizar la conexión del abastecimiento al municipio mediante un depósito, de nueva construcción, en el alto de la Brañona, realizar la apertura del cauce del Regato Sopena en Casar de Periedo (por coincidencia de trazados) y así paliar las inundaciones que en ese punto se producen, e. incorporar un nuevo tramo de carril-bici entre Cabrojo y Casar de Periedo.

- Dirección General de Cultura: se incluirá un estudio sobre el Patrimonio Cultural de la zona afectada dentro del informe de Impacto Ambiental. Asimismo, se realizará un seguimiento arqueológico de las obras que impliquen movimientos de tierras. Si durante la ejecución del proyecto apareciesen restos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán las obras, se protegerán los bienes aparecidos y se comunicará el descubrimiento a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

- Ayuntamiento de Marina de Cudeyo: se solicita una modificación del trazado para hacerlo paralelo a la red de gas natural ya existente.

- Demarcación de Costas en Cantabria: el trazado propuesto ocupa parte del dominio público marítimo-terrestre en varios tramos, con lo que las afecciones no son meramente puntuales. Por tanto, se solicita su justificación, en caso de no existir alternativa posible. Por otra parte, los cruces de la traza con rías, marismas y otros terrenos inundables por efecto de las mareas, deberán ser salvados mediante perforación subterránea y sin afectar al lecho del cauce, con pozos de ataque fuera del citado dominio público marítimo-terrestre.

- Ayuntamiento de Arnauero: solicita la realización de las siguientes infraestructuras, adicionales y complementarias: conexión de la autovía con un depósito de 3000 m3 en la zona alta de San Pantaleón, para una futura EDAR para Santoña; conexión con el depósito de 2500 m3 en la Sierra de Molino de Viento, para el abastecimiento de Castillo y Arnauero; y sustitución total de la tubería entre Meruelo y el depósito de Isla, acompañada de un aumento de su sección y de la ampliación del depósito hasta los 13.000 m3. Por último, se encarga un estudio más detallado del cálculo y el dimensionamiento de las infraestructuras.

- Ayuntamiento de Castro Urdiales: adjunta medidas relativas a la protección del medio ambiente, a la minimización de los impactos generados por la ejecución del proyecto y a la vigilancia ambiental.

- Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza: indica la afección a Montes de Utilidad Pública en los términos municipales de Val de San Vicente, Valdágua, Udías, Cabezón de la Sal, Argoños, Liendo, Guriezo y Castro Urdiales; por tanto, se hace de aplicación lo dispuesto en el Artículo 15.4 de la Ley 43/2003, de 21 de

Noviembre, de Montes. Por otra parte, también se ven afectados varios LICs y ZEPAs, por lo que se sugiere: limitar las actuaciones en la zona contigua a la traza a las que sea imprescindible; no afectar a especies recogidas en los Anexos I y II de la Directiva 92/43, y seguir las directrices asociadas a los mismos; almacenar y gestionar correctamente los residuos generados; en ningún caso realizar vertidos líquidos derivados de la ejecución del proyecto o del uso de las sendas asociadas a las canalizaciones; una vez finalizada la actuación, se deberá llevar a cabo una restauración ambiental de las zonas afectadas.

- Sección de Recursos Naturales y Hábitats: debido a que el trazado de la conducción atraviesa el Parque Natural de Oyambre y la Reserva de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel, se solicita el proyecto completo para poder emitir la autorización correspondiente. Indica la inexistencia de alternativas al conjunto de los elementos proyectados para efectuar una adecuada evaluación de impacto ambiental. Se incide especialmente en la vigilancia para el control de especies invasoras, así como la no repoblación con especies alóctonas. Por último, añade condiciones de carácter medioambiental.

- Ayuntamiento de Medio Cudeyo: presenta un condicionado ambiental destinado a la protección del entorno.

Además de estas respuestas a las consultas, tuvieron entrada en la Consejería de Medio Ambiente, otras contestaciones, ya fuera de plazo, y que se indican a continuación:

- Ayuntamiento de Santillana del Mar: considera la posibilidad de valorar otras alternativas, ya que el trazado propuesto transcurre por suelo urbano y urbanizable, y puede condicionar el desarrollo de la zona.

- Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja: se acordará, con la Dirección Técnica de este organismo, qué tramos de senda peatonal y en qué condiciones se ejecutarán, y se le notificará el comienzo de las obras. Se minimizará la anchura de la zanja y, de ser necesario aportar material exterior para su cierre, sólo se utilizará tierra vegetal. En aquellos tramos en los que se produzca una coincidencia de trazado con el paseo peatonal de la carretera de los puentes, se procurará sincronizar los trabajos.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental cumple, una vez incorporadas las distintas ampliaciones requeridas por la Dirección General de Medio Ambiente, con el contenido mínimo exigible por el artículo 2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Un resumen del mismo se recoge a continuación.

El proyecto se describe en los términos señalados anteriormente en el Anejo I de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Inventario ambiental

La franja costera abarca una longitud de litoral de unos 110 km entre Unquera y Ontón. El límite sur está marcado en la zona occidental por la Sierra del Escudo de Cabuérniga y su prolongación hacia el este por la Sierra de Ibio, Monte Dobra, Sierra Caballar y Sierra de la Matanza, girando en las inmediaciones de Esles hacia el norte, para continuar por la Sierra de Somo hasta Sierra Hermosa, desde donde vuelve a girar hacia el este. A partir de este último punto el límite topográfico se ha establecido siguiendo la cima de los montes situados al este de La Cavada y la divisoria norte de la depresión de Matienzo, continuando hacia el sureste por La Sierra Malliz y Montes del Infierno hasta el Pico del Carlista, junto al límite entre Cantabria y Vizcaya.

La comarca presenta, en general, pendientes relativamente suaves, salvo en las áreas ocupadas por los macizos calizos karstificados, como los situados en los alrededores de Urdiales-Alfoz de Lloredo, Sierra de Villanueva, Peña Cabarga, Sonabia o Guriezo-Castro Urdiales. Las altitudes son pequeñas, no sobrepasando en general los 300 m, salvo en el caso de los grandes macizos calizos o en el límite meridional ya señalado, donde se llegan a alcanzar altitudes de 600-1.000 m.

Acantilados, playas y sistemas dunares, bahías, estuarios y marismas, rasas marinas y formaciones kársticas son los principales elementos morfológicos que configuran el perfil de la costa cantábrica, constituyendo además muchos de ellos unidades ambientales con particulares ecosistemas asociados.

En lo que respecta a las características de las aguas fluviales en Cantabria, se observa una serie de cuencas fluviales, que discurren perpendiculares a la línea de costa y de reducido tamaño, que apenas supera algunos cientos de kilómetros cuadrados de superficie.

El trazado diferentes formaciones de vegetación, que se puede englobar en: pradera, utilizados principalmente para la ganadería tanto a diente como a siega; bosque mixto de frondosas; encinar cantábrico; vegetación de ribera; plantaciones arbóreas monotípicas de eucalipto y coníferas; matorral de brezos y tojos.

La diversidad de entornos y de hábitats presentes en el litoral permite la existencia de una fauna bastante rica a pesar de la fuerte presión humana. Sin embargo, esta fauna es desigualmente conocida.

Esta diversidad y riqueza natural se hace especialmente presente en los espacios naturales protegidos en los que se conservan ecosistemas escasos y de alta fragilidad, como zonas de marismas, ambientes dunares, y zonas de acantilados, entre otros. En el litoral de la Comunidad de Cantabria existen actualmente cuatro espacios naturales protegidos referidos a la costa:

- Parque Natural de las Dunas de Liencres
- Parque Natural de Oyambre
- Reserva Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel.

- Parque Natural del Macizo de Peñacabarga

Por otra parte, atendiendo a los Convenios Internacionales y a las Directivas de la Unión Europea, existen 8 ZEPAs y 21 LICs. Las 8 ZEPAs de Cantabria son: Marismas de Santoña y Ría de Ajo, el Embalse del Ebro, Desfiladero de la Hermida, Hoces del Ebro, Liébana, Sierra de Peña Sagra, Sierra de Híjar, la Sierra del Cordel y las cabeceras del Saja y Nansa. En cuanto a los 21 LICs, se incluyen las Dunas de Liencres y estuario del Pas, Costa Central y ría de Ajo, Montaña Oriental, Sierra del Escudo de Cabuérniga, ríos Deva, Nansa, Saja, Pas, Miera, Asón, Agüera, Camesa y Ebro, y cuevas con especies de la Directiva Hábitats como los murciélagos.

Las tres cuartas partes de la población de Cantabria se sitúan en la franja costera, con los municipios más poblados y los núcleos urbanos más importantes (Santander y Torrelavega). En consecuencia, tanto la densidad de población como la densidad de vías de comunicación son máximas.

Identificación y valoración de impactos

Los impactos identificados se refieren a impactos sobre la atmósfera, impactos sobre la geología y la geomorfología, impactos sobre el medio biológico, impactos sobre el medio social, para los que se establecen determinadas medidas correctoras con el objetivo de minimizar o eliminar los impactos detectados.

Estas medidas correctoras, preventivas y compensatorias se concretan en una serie de medidas preventivas de carácter general, y unas medidas específicas correctoras para los siguientes factores ambientales:

Calidad atmosférica; nivel de ruido; afección a los suelos; geología y geomorfología; calidad de las aguas; vegetación; fauna; integración paisajística del trazado; control de la afección sobre el medio social.

Así mismo, en el Estudio de Impacto Ambiental se propone un Plan de Vigilancia Ambiental con los objetivos de velar para que, en relación con el medio ambiente, la actividad se realiza según el proyecto finalmente aprobado, y establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas previstas en el Estudio de Impacto Ambiental.

ANEXO IV

RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA REALIZADA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

De conformidad con el Artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se acordó abrir período de Información Pública en relación con el anteproyecto de "Autovía del Agua", promovido por la Consejería de Medio Ambiente, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria número 161 de fecha de 23 de agosto de 2005.

Una vez finalizado este período de Información Pública no se recibieron alegaciones.

06/5038

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Información pública de resultados de procedimientos de Estimación de Impacto Ambiental tramitados conforme al Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 50/91, de 29 de abril, de Evaluación del Impacto Ambiental para Cantabria, los proyectos públicos y privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II, deberán someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental bajo la modalidad de Informe de Impacto Ambiental.

La Consejería de Medio Ambiente, a propuesta del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, en ejercicio de las atribuciones conferidas en los artículos 2 y 31 del citado Decreto, formula la siguiente Estimación de Impacto Ambiental, y declara:

A los solos efectos medioambientales, se considera que las Estimaciones de Impacto Ambiental son aprobatorias, con condiciones para la atenuación del impacto, de los proyectos que a continuación se relacionan, de acuerdo a las especificaciones contenidas en el Informe de Impacto Ambiental y a las condiciones establecidas por esta Consejería:

- "Modificación Puntual nº 15.1 Apartado 3", promovido por el Ayuntamiento de Suances y a ubicar en Suances (Anexo: II.8.5.2; Expediente: 1887).

- "Supresión de pasos a nivel pedroso de la línea férrea Santander-LLanes P. K. 512,80", promovido por la Consejería de Industria, Trabajo y Desarrollo Tecnológico y a ubicar en Miengo (Anexo: II.8.9; Expediente: 1894).

- "Plan Especial de Reforma Interior (PERI), Unidad de Ejecución UE-01, del Plan General de Ordenación Urbana de Potes", promovido por Matillas S. A. y a ubicar en Calle Enrique Herreros, s/n, Potes (T. M. de Potes) (Ref.: Ley 5/02, art. 2.1; Expediente: 11).

- "Plan Especial de Reforma Interior (PERI), Unidad de Ejecución UE-02, del Plan General de Ordenación Urbana de Potes", promovido por Matillas, S.A. y a ubicar en Calle Enrique Herreros, s/n y Calle del Obispo, Potes (T. M. de Potes) (Ref.: Ley 5/02, art. 2.1; Expediente: 12).

- "Subestación de Ramales, nueva posición de línea 55 KV", promovido por Electra de Viesgo Distribución S.L., y a ubicar en Ramales (Anexo: II.2.2; Expediente: 1916).

- "Cuadra para ganado bovino de carne", promovido por D. Oscar Serna y a ubicar en Angostina (T. M. de Guriezo) (Anexo: II.1.7.1; Expediente: 1875).

Santander, 4 de abril de 2006.-El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

06/5039

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL NORTE

Comisaría de Aguas

Información pública de solicitud de autorización para construcción de vivienda unifamiliar, un muro y realización de rellenos en el municipio de Guriezo, expediente número A-39/05528.

Peticionario: Don Alfredo Varela Fernández.

NIF número: 20171038-S.

Domicilio: San Mamés, 1, 38509 Abanto y Ciérvana (Vizcaya).

Nombre del río o corriente: Arroyo de Adino.

Punto de emplazamiento: Adino.

Término municipal y provincia: Guriezo (Cantabria).

Breve descripción de las obras y finalidad: Expediente de autorización para la construcción de una vivienda unifamiliar y un muro, y realización de rellenos en zona de policía de cauces de la margen derecha del arroyo de Adino, en Adino, término municipal de Guriezo (Cantabria).

Lo que se hace público para general conocimiento por un plazo de treinta días hábiles, contados a partir del siguiente a la fecha de publicación del presente anuncio en el BOC, a fin de que, los que se consideren perjudicados con lo solicitado, puedan presentar sus reclamaciones durante el indicado plazo en el Ayuntamiento de Guriezo o en la Confederación Hidrográfica del Norte (Comisaría de Aguas, calle Juan de Herrera, número 1, 2.º, 39071), donde estará de manifiesto el expediente.

Santander, 21 de marzo de 2006.-El secretario general, P. D. el jefe de Servicio de Cantabria (resolución de 13 de diciembre de 2004, BOE de 11 de enero de 2005), Alberto López Casanueva.

06/3928

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO

Información pública de solicitud de autorización para proyecto de construcción de estación de servicio en la autovía A-8, enlace de Puente San Miguel, margen derecha, término municipal de Reocín.

Vista la solicitud de don Jorge de Benito Garrastazu, en representación de la empresa «Solares de Cantabria, Sociedad Limitada», solicitando la autorización de construcción de una estación de servicio en la localidad de Puente San Miguel, por resolución de esta Demarcación de fecha 4 de abril de 2006 se incoa el correspondiente expediente de información pública, en cumplimiento de la legalidad vigente.

Lo que se hace público para general conocimiento y a fin de que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 104.5 y demás concordantes del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1.812/1994, de 2 de septiembre, cuantos particulares y corporaciones crean estar interesados o afectados por dichas obras puedan aportar a este expediente sus observaciones, alegaciones y/o sugerencias sobre las relaciones de la estación de servicio con la carretera, sus accesos y, en su caso, la reordenación de éstos a que pudiera dar lugar, dentro del plazo de veinte días hábiles, contados desde la fecha de publicación del presente anuncio en el BOC.

El proyecto se hallará expuesto a disposición del público en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, calle Vargas, número 53-9.ª planta, y en el Ayuntamiento de Reocín.

Santander, 5 de abril de 2006.-El jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, Vicente Revilla Durá.

06/5189