



7.2. MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

CONSEJERÍA DE FOMENTO, VIVIENDA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO

CVE-2025-5734 *Resolución por la que se formula declaración de impacto ambiental del Proyecto Nueva línea aérea-subterránea, de transporte de energía eléctrica a 220 kV Cacicedo - Puente de San Miguel, en los términos municipales de Camargo, Santa Cruz de Bezana, Piélagos, Polanco, Torrelavega, Santillana del Mar y Reocín.*

El proyecto al que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el epígrafe g) del grupo 3 del anexo I "Construcción de líneas eléctricas con un voltaje igual o superior a 220 kV y una longitud superior a 15 km, salvo que discurran íntegramente en subterráneo por suelo urbanizado, así como sus subestaciones asociadas". A estos efectos, las líneas aéreas de contacto de las infraestructuras ferroviarias no tienen la consideración de líneas de transmisión de energía eléctrica", de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y sus modificaciones, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental (DIA), de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Corresponde a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático (DGMACC), de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia autonómica.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de las informaciones públicas y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

A. IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR DEL PROYECTO Y DEL ÓRGANO SUSTANTIVO. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y DE LOS ELEMENTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DE SU ENTORNO.

A1. Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

El promotor del proyecto es la mercantil Red Eléctrica de España, S. A.U. perteneciente al grupo REDEIA (en adelante REE) y, el órgano sustantivo es la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Industria, Empleo, Innovación y Comercio del Gobierno de Cantabria (Servicio de Energía).

A2. Descripción del proyecto:

A21. Objeto y justificación.

REE, como gestor de la red de transporte de energía eléctrica (RdT) y transportista único, es el responsable del desarrollo y ampliación de la RdT. La construcción de la nueva línea



eléctrica a 220 kV denominada "L/220 kV Cacicedo-Puente San Miguel" (en adelante Proyecto) se enmarca en este contexto de tal manera que se mejore, refuerce y optimice la seguridad del mallado de la red de transporte, se evite los ceros de tensión en las subestaciones y se corrija la situación deficitaria del suministro de energía eléctrica en el arco de la Bahía de Santander (Cantabria).

Este Proyecto se enmarca dentro de la "Planificación Energética. Plan plurianual de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica" de REE.

A22. Descripción sintética.

El proyecto consiste una nueva línea de alta tensión de transporte de energía eléctrica a 220kV (en adelante la línea), compuesta por un circuito de corriente alterna trifásica, desde la SET de Cacicedo -inicio- [TM de Cacicedo] hasta la SET de Puente San Miguel -final- [TM de Reocín]. La línea consta de dos tramos en cable subterráneo (inicial y final) y un tramo intermedio en aéreo; su longitud estimada asciende a 25´85 km, de los cuales, 18´08 km son tramos aéreos y 7´77 km tramos subterráneos.

Los tramos aéreos son dúplex -dos conductores por fase-, con cincuenta y ocho (58) apoyos conformados por torres metálicas de celosía de acero galvanizado. La distancia media entre las torres es del orden de 200 a 400 m, siendo la distancia máxima proyectada en la actuación de referencia de 530 metros, con unas alturas de entre 32,2 y 55,1 metros. La base de la torre está compuesta por cuatro (4) patas, con una separación entre ellas de entre 5,3 y 10,2 metros. Cada pata tendrá una cimentación resuelta con zapatas aisladas y se completan con la puesta a tierra a una distancia de 1 metro del borde de las cimentaciones. Los conductores de fase presentan un diámetro de 30 mm aproximadamente; se disponen en dos conductores por fase y separados entre sí por unos 40 cm; cada grupo de conductores por fase se distancia en 8 metros de las otras fases y, presentan una disposición en tresbolillo, más el conductor de tierra.

Los tramos subterráneos son simplex -un conductor por fase- con canalizaciones en zanja entubada con unas dimensiones de 0,8 x 1,45 metros (ancho x profundidad) y dos perforaciones dirigidas presentes en la actuación. Se instalarán tubos con conductores de fibra óptica con el fin de construir una red de comunicaciones entre las subestaciones de la RdT.

La traza de la línea discurre por áreas rurales y semiurbanas casi en su totalidad, y conlleva unas servidumbres según la normativa vigente afecta.

A23. Localización.

La nueva LAT de transporte afecta a siete términos municipales: Reocín, Torrelavega, Santillana del Mar, Polanco, Piélagos, Santa Cruz de Bezana y Camargo. En la siguiente tabla se representan las coordenadas de la traza de la línea.



Tabla 1.- Coordenadas UTM (ETRS89, huso 30) de los apoyos aéreos y cámaras subterráneas de la LAT proyectada.
Fuente: EslA y propia.

Nº apoyo	Coordenada X	Coordenada Y
CE01	429.326,63	4.809.458,83
CE02	428.993,92	4.809.116,19
CE03	428.643,39	4.809.533,98
CE04	428.373,38	4.809.674,13
CE05	428.013,94	4.809.341,15
CE05.1	427.616,27	4.809.086,62
T2N	427.477,50	4.808.758,28
T3	427.435,30	4.808.575,18
T4	427.377,09	4.808.269,32
T5	427.292,95	4.807.893,09
T6	427.142,14	4.807.511,82
T7	427.017,79	4.807.293,80
T8	427.017,79	4.807.293,80
T9	426.748,34	4.806.962,30
T10	426.341,94	4.806.634,22
T11	426.261,51	4.806.319,36
T12	426.162,02	4.805.988,10
T13	425.963,05	4.805.781,73
T14	425.774,67	4.805.555,24
T15	425.533,90	4.805.348,86
T16	425.282,02	4.805.131,91
T17	425.277,78	4.804.867,33
T18	425.277,78	4.804.867,33
T19	425.277,78	4.804.867,33
T20	425.053,42	4.804.004,78
T21	424.675,59	4.803.853,44
T22	424.675,59	4.803.853,44



Nº apoyo	Coordenada X	Coordenada Y
T23	424.359,99	4.803.690,39
T24	424.044,60	4.803.650,17
T25	423.778,96	4.803.537,99
T26	423.483,68	4.803.472,90
T27	423.018,55	4.803.339,55
T28N	422.598,39	4.803.304,63
T29N	422.273,67	4.803.611,59
T30N	421.998,84	4.803.863,96
T31N	421.698,47	4.804.246,48
T32N	421.346,04	4.804.213,14
T33N	421.079,87	4.803.908,34
T34N	420.915,62	4.803.578,14
T35N	420.869,05	4.803.162,22
T36N	420.790,73	4.802.766,40
T37	420.582,24	4.802.630,93
T38	420.237,22	4.802.365,29
T39	420.237,22	4.802.365,29
T40	419.791,67	4.801.980,06
T41	419.582,11	4.801.819,19
T42	419.364,10	4.801.675,26
T43	419.239,21	4.801.547,20
T44	419.033,90	4.801.349,29
T45	418.808,41	4.801.126,62
T46	418.577,70	4.800.876,86
T47	418.495,15	4.800.741,39
T48	418.054,35	4.800.760,70
T49	417.844,80	4.800.757,53
T50	417.428,34	4.800.766,26
T51	417.069,04	4.800.683,44
T52	416.612,37	4.800.697,73
T53	416.207,64	4.800.938,86
T54	415.871,35	4.800.997,33
T55N	415.671,22	4.801.158,31
T56N	415.511,41	4.801.426,60
T57N	415.560,09	4.801.615,51
T58N	415.612,59	4.801.778,87
CE06	415.233,24	4.801.727,05
CE07	414.689,12	4.801.688,69
CE08	414.191,31	4.801.538,01
CE09	413.688,34	4.801.365,89
CE10	413.220,68	4.801.232,15
CE11	412.733,36	4.801.100,96



A24. Alternativas.

Para la definición de las diferentes alternativas, se han realizado combinaciones de los tramos de la línea, considerando las opciones desde los puntos de vista ambiental, económico y técnico, resultan dieciséis tramos, desde el tramo A hasta el tramo O.

Se han planteado veinticinco (25) alternativas: la alternativa cero (0), o de no ejecución del proyecto, y otras veinticuatro (24).

Los factores ambientales, técnicos y económicos que el EsIA analiza para valorar las alternativas desglosadas en tramos son: la longitud de dichos tramos, su coste de construcción, el consumo de recursos, la huella de carbono, la erosión que conlleva la instalación de los apoyos o las zanjas, las pendientes y morfología del terreno, los usos del suelo (agrícolas, forestales y mineros), la capacidad agrológica del suelo, la hidrología (cauces), vegetación y flora (bosques o formaciones con encina, vegetación de ribera y vegetación natural de frondosas), fauna (hábitats faunísticos atravesados –sotobosques-, corredores faunísticos –hábitats de ríos y riberas- y, especies), áreas de importancia para la avifauna (como zonas de nidificación, descanso o concentración y rutas migratorias), espacios naturales y RN2000, la población (núcleos urbanos u otras áreas urbanizadas), los enclaves de alto valor paisajístico, los elementos del patrimonio, los usos recreativos y turísticos, la peligrosidad (riesgos), etc.

Todas las alternativas atraviesan el territorio por una zona adecuada para la implantación del proyecto, evitando las áreas más pobladas, por lo que resultan similares, ya que todas ellas comparten los tramos comunes A, B, E, H, K y gran parte del O.

Así, todas las alternativas poseen afecciones similares en cuanto al clima, riesgo de inundación, afección sobre el medio hídrico, paisaje, recursos turísticos y recreativos, suelos urbanos y rústicos.

Todas las alternativas comparten algunos tramos debido a los factores socioeconómicos limitantes en esas partes de la línea; en concreto, los tramos, inicial –Cacicedo- y final –Torrelavega y Puente San Miguel- (A y O) se ejecutarán en cable subterráneo para realizar tanto la salida desde la SET de Cacicedo, como la entrada en la SET de Puente San Miguel y, los tramos B, D, E, F, H, I, K y Ñ serán aéreos.

En la selección de la alternativa se ha tenido en cuenta que la alternativa cero (0) plantea la no realización del proyecto e implicaría incumplir los planes del Ministerio de Industria y Turismo (MIT), no mejorar la RdT, y disminuir la fiabilidad y calidad del suministro eléctrico en Cantabria.

Finalmente, se ha seleccionado la alternativa XV (nº 15) porque se valora como la de menor impacto sobre los valores naturales, sociales y culturales del entorno de la actuación. La alternativa elegida está conformada por los tramos A+B+D+E+F+H+I+K+M+Ñ+O.



Tabla 2.- Tramos y apoyos de la alternativa seleccionada.

Tramo A+B+D+E+F+H+I+K+M+Ñ+O	Aéreo - Subterráneo	Nº apoyo
A	Subterráneo	CE01
A	Subterráneo	CE02
A	Subterráneo	CE03
A	Subterráneo	CE04
A	Subterráneo	CE05
A	Subterráneo	CE05.1
B	Aéreo	T2N
B	Aéreo	T3
B	Aéreo	T4
D	Aéreo	T5
D	Aéreo	T6
D	Aéreo	T7
E	Aéreo	T8
E	Aéreo	T9
E	Aéreo	T10
E	Aéreo	T11
F	Aéreo	T12
F	Aéreo	T13
F	Aéreo	T14
F	Aéreo	T15
F	Aéreo	T16
F	Aéreo	T17
F	Aéreo	T18
F	Aéreo	T19
F	Aéreo	T20



MARTES, 8 DE JULIO DE 2025 - BOC NÚM. 130

Tramo A+B+D+E+F+H+I+K+M+Ñ+O	Aéreo - Subterráneo	Nº apoyo
H	Aéreo	T21
H	Aéreo	T22
H	Aéreo	T23
H	Aéreo	T24
H	Aéreo	T25
H	Aéreo	T26
I	Aéreo	T27
I	Aéreo	T28N
I	Aéreo	T29N
I	Aéreo	T30N
I	Aéreo	T31N
I	Aéreo	T32N
I	Aéreo	T33N
I	Aéreo	T34N
I	Aéreo	T35N
I	Aéreo	T36N
I	Aéreo	T37
K	Aéreo	T38
K	Aéreo	T39
K	Aéreo	T40
K	Aéreo	T41
K	Aéreo	T42
K	Aéreo	T43
K	Aéreo	T44
K	Aéreo	T45
M	Aéreo	T46
M	Aéreo	T47
M	Aéreo	T48
M	Aéreo	T49
M	Aéreo	T50
M	Aéreo	T51
M	Aéreo	T52
Ñ	Aéreo	T53
Ñ	Aéreo	T54
Ñ	Aéreo	T55N
Ñ	Aéreo	T56N
Ñ	Aéreo	T57N
Ñ	Aéreo	T58N
O	Subterráneo	CE06
O	Subterráneo	CE07
O	Subterráneo	CE08
O	Subterráneo	CE09
O	Subterráneo	CE10
O	Subterráneo	CE11

CVE-2025-5734



A25. Alcance de la evaluación.

La presente evaluación se realiza sobre el proyecto «Nueva línea aérea-subterránea, de transporte de energía eléctrica a 220kV `Cacicedo – Puente de San Miguel´», sita en los T.M. de Camargo, Santa Cruz de Bezana, Piélagos, Polanco, Torrelavega, Santillana del Mar y, Reocín (Cantabria) y, por acumulación y sinergias, sobre el entorno del proyecto de referencia. El objeto de la evaluación de este proyecto se dirige a la valoración, desde el punto de vista ambiental, de las alternativas que consiguen el logro de los objetivos planteados con el menor impacto ambiental. La evaluación analiza:

- El objeto y la descripción del proyecto y sus acciones, en las fases de ejecución, explotación y desmantelamiento.
- Las alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas y que sean técnicamente viables, junto a los argumentos de la solución adoptada.
- El inventario ambiental y descripción de los procesos e interacciones ecológicos o ambientales claves.
- La identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas.
- En su caso, la evaluación de las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000.
- El establecimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos.
- El programa de vigilancia y seguimiento ambiental (PVA).
- El documento de síntesis.

La presente evaluación estudia las instalaciones auxiliares, de suministro, evacuación y mantenimiento, necesarias para el funcionamiento de la línea, así como las previsiones sobre el cese o desmantelamiento de la infraestructura al final de su vida útil.

B. RESUMEN DEL RESULTADO DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y A LAS PERSONAS INTERESADAS, Y CÓMO SE HAN TENIDO EN CONSIDERACIÓN.

El 9 de noviembre de 2016 y en el ámbito de las actuaciones previas, se llevó a cabo una fase de consultas previa a la elaboración de documento de alcance del EsIA.

Posteriormente al 7 de mayo de 2019, se publicó en el Boletín Oficial de Cantabria (BOC), el anuncio de la Dirección General de Industria, Comercio y Consumo del Gobierno de Cantabria, por el que se somete a información pública (IP 1) la solicitud de autorización administrativa previa [AAP], la autorización administrativa de construcción [AAC] y declaración de utilidad pública [DUP], así como el estudio de impacto ambiental (EsIA) de la "Línea aérea-subterránea de transporte de energía eléctrica a 220 kV Cacicedo-Puente San Miguel" (expte. AT-98-18).

Con fecha 28 de febrero de 2022, se publicó en el Boletín Oficial de Cantabria (BOC) nº 40, el anuncio de la Dirección General de Industria, Energía y Minas (DGIEM) de la Consejería de Industria, Empleo, Innovación y Comercio del Gobierno de Cantabria, por el que se somete a información pública (IP 2) la AAP, la AAC y la DUP, así como el EsIA de la «Línea aérea-subterránea de transporte de energía eléctrica a 220 kV Cacicedo-Puente San Miguel» (expte. AT-98-18). En esta nueva versión del EsIA se recogían las modificaciones del proyecto en forma de adenda que atendían las alegaciones de la IP 1. Estas modificaciones del proyecto se resumen en:



- El cambio de trazado subterráneo entre PK 1120 y PK 1230 y cambio de ubicación de la cámara de empalme CE-02;
- La ampliación del tramo subterráneo (470 metros aproximadamente) eliminando el apoyo T1 y añadiendo una nueva cámara de empalme (CE-05.1);
- La modificación del trazado aéreo entre los apoyos T28 y T36 para permitir la operativa del aeródromo "QUIJANO" dejando libres las zonas de despegue y aterrizaje de las pistas;
- La modificación del trazado aéreo entre los apoyos T55 y T58;
- La incorporación a la Relación de Bienes y Derechos (RBD) la ocupación permanente del tramo subterráneo comprendido entre las cámaras de empalme CE02 y CE05, que no estaba incluida en el proyecto de ejecución de partida
- La inclusión en el vano T51 T52 del cruzamiento con el nuevo ramal de la A-67.

Los aspectos ambientales más relevantes de las alegaciones recibidas en la IP 2, junto a contestación del promotor a las cuestiones suscitadas se reflejan en el apartado del análisis técnico del expediente.

Simultáneamente a la IP 2, se remitió el expediente a las Administraciones Públicas (AAPP) afectadas, organismos y asociaciones contactados durante la fase de consultas previas.

Las AAPP u organismos que realizaron observaciones sobre las actuaciones de referencia, a la fecha de la firma electrónica, han sido: del Gobierno de España, la DG de Carreteras del Gobierno de España (Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria), la DG de la Costa y el Mar (Demarcación de Costas de Cantabria), la DG de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria; del Gobierno de Cantabria, la DG de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático, la DG de Interior, la DG de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica; en cuanto a las entidades locales y organismos, el Ayuntamiento de Camargo y el Ayuntamiento de Santander; el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria (ADIF); la Confederación Hidrográfica del Cantábrico (CHC); Nortegas; Sniace, S. A. y Telefónica de España, S. A.U.

A continuación, se expone un resumen del contenido de las respuestas y/o informes recibidos:

Administrador de la Infraestructura Ferroviaria (ADIF):

ADIF como conclusión a su informe, manifiesta que no tiene inconveniente en la declaración de utilidad pública de la instalación en el término municipal de Torrelavega, condicionado al cumplimiento de las estipulaciones expuestas y requiriendo del titular la obtención de la autorización expresa de ADIF para la ejecución de las actuaciones que se realicen dentro de las zonas de dominio público y de protección del ferrocarril.

Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria – Gobierno de España:

Al sur de las actuaciones se encuentran aprobados, o en trámite los siguientes Estudios Informativos: soterramiento del ferrocarril en Torrelavega; para dar continuidad al tráfico de mercancías, durante la ejecución de las obras se plantea la construcción de una variante de mercancías provisional, que discurrirá paralela al río Saja-Besaya. Y el Estudio complementario del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega.

Ayuntamiento de Camargo:

No aprecia un estudio adecuado que analice el efecto de la línea aéreo-subterránea que se plantea en relación con el conjunto de las infraestructuras que concurren en este municipio, debiendo recalcar a tal efecto que este municipio se ve afectado no sólo por otras infraestructuras análogas sino por un conjunto de otras que suponen una enorme carga y presión sobre el territorio.



Igualmente, el Ayuntamiento entiende que se ven afectadas por la implantación de la línea aéreo-subterránea las competencias que la normativa vigente le atribuye, tanto desde el punto de vista urbanístico como desde la gestión de servicios públicos básicos, y en consecuencia debería haber sido parte inicial en la búsqueda de las soluciones y alternativas existentes al verse afectado por éstas.

Confederación Hidrográfica del Cantábrico (CHC):

La CHC informa, con condiciones, favorablemente al proyecto de referencia.

Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático – Gobierno de Cantabria:

Desde esta Dirección General, se solicitó al promotor la propuesta y análisis de una alternativa de trazado que evitara la afección al soto ripario en el ámbito de la ZEC fluvial río Pas, ocasionada por la apertura de la calle de seguridad de la línea área en la zona de cruce, bien elevando el punto más bajo de la catenaria en el vano de cruce del río Pas o bien mediante un trazado soterrado mediante perforación dirigida.

En el oficio de esa Dirección General de fecha 23/01/2020 se requirió que, al menos, se respetara el estrato arbustivo compatible con la presencia de la línea eléctrica, tanto durante las obras, como durante las labores de mantenimiento de ésta.

Atendiendo al principio de cautela, se puede concluir que, con la adopción de las medidas, la afección sobre los objetivos de conservación no resulta significativa, por lo que se informa favorablemente la modificación del proyecto de referencia en relación con la Red Ecológica Europea Natura 2000 en Cantabria y la Ley de Cantabria 3/2007, de 4 de abril, de Pesca en Aguas Continentales.

Dirección General de Interior – Gobierno de Cantabria:

El Servicio de Protección Civil y Emergencias manifiesta la existencia en el área del proyecto de zonas identificadas en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) como áreas de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs), zonas con riesgo de incendios forestales, tramos de vías de transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril e instalaciones afectadas por la normativa SEVESO, existiendo escenarios de activación del Plan de Emergencia Exterior (PEE) con potencial afectación de la zona del proyecto.

Asimismo, esa DG manifiesta que el EsIA, tras una modificación, contiene un análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, y una adecuada descripción de los efectos adversos significativos en el medio ambiente, a consecuencia de la vulnerabilidad de la línea ante los riesgos de protección civil utilizando los mapas de riesgos aprobados por la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Dirección General de Carreteras (Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria):

En la zona de influencia de la línea y el Ramal de Continuidad Sierrapando-Barreda -tramo 'Ñ' entre los apoyos T54 y T58N-, los apoyos de las torres de la línea salvaguardan las zonas de dominio público y servidumbre asociadas a la autovía A-67 y se sitúan a una distancia en planta superior a una vez y media la altura (1,5 x altura) de las torres.

Dirección General de la Costa y el Mar (Demarcación de Costas de Cantabria):

Las actuaciones de referencia de la línea se ubican fuera de terrenos de dominio público marítimo-terrestre [DPMT] y sus zonas de servidumbre de tránsito y protección.

Nortegas:

Comunica la existencia de instalaciones de gas propiedad de NORTEGAS en la zona del proyecto, sobre las que proceden los condicionantes técnicos de NORTEGAS, y su disposición a la consulta con sus técnicos para posibles valoraciones de las dos afecciones identificadas: la



primera, un cruzamiento del tramo aéreo entre los apoyos T38-T40 con la red de gas APA; la segunda, un paralelismo en el barrio Cabildo, entre la CE03 y la CE04, con redes APA y MPB. Posteriormente, el promotor identifica y analiza afecciones adicionales.

Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica – Gobierno de Cantabria:

No presenta oposición a las actuaciones siempre y cuando se cumplan las medidas previstas sobre el proyecto.

Sniace, S. A.:

Esta mercantil el 13 de septiembre de 2019 advirtió de las afecciones de la línea proyectada subterránea sobre sus bienes y derechos y, en concreto, sobre algunas de conducciones propiedad de Sniace.

Además, manifiesta que la ejecución del proyecto supone la tala y eliminación de plantaciones existentes, un perjuicio implícito al municipio de Piélagos (Junta Vecinal de Zurita), imposibilitaría las labores de plantación y procesado de madera por parte de Sniace y, la línea afectaría a la parcela 302 del polígono 11 en el T.M. de Piélagos.

Se debe hacer notar que Sniace está en un Proceso de Liquidación con la intervención de la administración concursal.

Telefónica de España, S. A.U:

Telefónica no tiene objeción alguna a la ejecución del proyecto referido siempre y cuando se cumpla la normativa vigente en relación con los paralelismos y cruzamientos con líneas de telecomunicación y en particular los Reglamentos Electrotécnicos de Alta y Baja Tensión.

Otros interesados:

De entre las alegaciones recibidas por Álvarez Forestal y, los particulares A.A.B, A.B.C., D.G.S, D.S.V., F.B.S., C.I.B.S., J.B.S., J.G.F., J.B.M., J.B.R, M.T.F., E.V.T., Ma.V.T., A.V.T., Mi.V.T., M.O.C.C., M.O.G.C. R.F.F., J.C.F.F., I.F.F., R.M.R.V., T.C.M., J.H.H. destacan las observaciones de estos interesados o afectados sobre la contaminación electromagnética de la línea subterránea y aérea, las afecciones de la línea y sus servidumbres a parcelas con plantaciones de eucalipto, los riesgos de incendios en el ámbito de la línea, la modificación del trazado de la línea entre los apoyos T28N y T36N, los impactos sobre los cauces de las cimentaciones de los apoyos del proyecto, los argumentos sobre el trazado de las alternativas propuestas por REE, la información cartográfica de los apoyos y la traza, la titularidad de los terrenos y de la servidumbre de paso de la energía eléctrica, y la zona de protección de la línea.

C. RESUMEN DEL ANÁLISIS TÉCNICO DEL ÓRGANO AMBIENTAL.

El expediente de la actuación de referencia tiene los siguientes antecedentes:

- En julio de 2005, el Proyecto, objeto del presente EsIA, fue sometido a un primer trámite de evaluación ambiental presentándose la solicitud y su memoria ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del antiguo Ministerio de Medio Ambiente. En diciembre de 2012, se resuelve la terminación del procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto (EIA), ante la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas. En el año 2010-2012, REE tramitó este un proyecto inicial ante la DG de Industria del Gobierno de Cantabria (AT-194-10).
- El 22 de junio de 2016, REE retomó la tramitación de esta infraestructura (AT-98-18), presentando el Documento Inicial del proyecto, el documento de síntesis y las alternativas del Proyecto como paso previo a la elaboración del EsIA y, solicitando al órgano ambiental el documento de alcance (DAL) del estudio de impacto ambiental (EsIA). Una vez recibida la información requerida, la Dirección General de Medio Ambiente (actual DGMACC) elaboró el Documento de alcance del proyecto "L/220 kV Cacicedo – Puente San Miguel".



- Con fecha 7 de agosto de 2018, REE solicitó ante la Dirección General de Industria, Energía y Minas (entonces Dirección General de Industria, Comercio y Consumo), la autorización administrativa previa, autorización de construcción y la declaración de utilidad pública para el proyecto denominado "Línea aérea-subterránea de transporte de energía eléctrica a 220 kV Cacicedo-Puente San Miguel", en los términos municipales de Reocín, Torrelavega, Piélagos, Santa Cruz de Bezana, Camargo y Polanco. Asimismo, se presentó el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) para iniciar el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

- Con fecha 5 de noviembre de 2018, la Dirección General de Política Energética y Minas del Gobierno de España informó favorablemente sobre el proyecto.

- Con fecha 8 de julio de 2019, el Proyecto se sometió al trámite de información pública (IP 1), mediante su exposición en los tabloneros de anuncios de los ayuntamientos afectados, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria (BOC), número 130, de 8 de julio de 2019, en el «Boletín Oficial del Estado» («Boletín Oficial del Estado») número 144 de 17 de junio de 2019, en el periódico "El Diario Montañés" de 9 de julio de 2019 y en la página web de esta Dirección General de Industria: dgicc.cantabria.es. Asimismo, fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 244, del 10 de octubre de 2019, el anuncio de notificación de 7 de octubre de 2019 en procedimiento de trámite de información pública.

- Con fecha 13 de diciembre de 2021, REE presentó ante la Dirección General de Industria, Energía y Minas (DGIEM) una modificación del Proyecto. Posteriormente, se procedió a un nuevo trámite de información pública (IP 2) y simultáneamente, al trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas de la "Línea aérea-subterránea de transporte de energía eléctrica a 220 kV Cacicedo-Puente San Miguel" (expte. AT-98-18), mediante anuncio publicado en el B.O.C. número 40 de 28 de febrero de 2022 y, en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 de febrero de 2022.

- Con fecha 30 de diciembre de 2021, la Dirección General de Política Energética y Minas del Gobierno de España informó favorablemente sobre el proyecto modificado del 2021.

- Las instalaciones objeto del presente EsIA se encuentran incluidas en el documento de "Planificación Energética: Plan de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica 2015-2020" aprobado por el Consejo de Ministros el día 16 de octubre de 2015.

Una vez recibido el expediente de evaluación de impacto ambiental, el Órgano Ambiental procedió al análisis formal del expediente, comprobando que el expediente estaba completo, realizando posteriormente el análisis técnico del mismo, verificando que el contenido del mismo es suficiente para disponer de los elementos de juicio necesarios para poder realizar la evaluación de impacto ambiental.

C1. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto. Análisis ambiental para la selección de alternativa.

C11. Descripción de los elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Los tramos, inicial (A) en Cacicedo (T.M. de Camargo) y final (O) en Puente San Miguel (T.M. de Reocín), son subterráneos, discurren por zonas urbanizadas bajo las vías de comunicación y calles asfaltadas existentes y, se emplazan en los entornos de la Subestaciones eléctricas de transporte (SET).

Los tramos aéreos de la línea discurren por zonas rurales y con una población dispersa, y tiene su inicio al final del tramo inicial 'A', al oeste de la localidad de Igollo. Se atraviesan áreas onduladas de pastizales/cultivos herbáceos y eucaliptales entre Igollo y Escobedo, aunque en ocasiones pueden estar acompañados de formaciones mixtas de caducifolias y áreas de encinar (*Quercus ilex*). En su parte central reina el eucaliptal, donde existen mayores pendientes y la línea se dirige hacia el suroeste entre los montes de La Lastra y Peñas Negras-Alto de Gigüela. A continuación, la línea eléctrica se adentra en el municipio de Piélagos encaminándose inicialmente hacia el monte Peña del Águila y posteriormente, con dirección



oeste, hacia el monte Peñas Blancas, discurriendo por zonas de mayor relieve cubiertas de plantaciones de eucaliptos, a excepción del valle formado por el río Pas, donde vuelven a dominar los pastizales/cultivos herbáceos, así como el bosque de ribera. Una vez que la línea eléctrica alcanza el municipio de Torrelavega, ésta deja atrás el eucalipto y discurre de nuevo entre áreas de pastizal/cultivos herbáceos bordeando la localidad de Torrelavega y finalizando al este de la localidad de Barreda entre cultivos herbáceos con bosquetes, arbolado disperso (robles y nogales) y masas de zarzas, hasta enlazar con el tramo final 'O'.

El relieve de la zona se caracteriza por la existencia de formas suaves con cotas máximas entorno a los 500 metros y pendientes, en general, bajas o de grado moderado

Entre otros elementos ambientales significativos del proyecto y de su entorno, incluidos en el EsIA, el PE y, otra documentación adicional, destacan los siguientes:

- La totalidad de la superficie del ámbito de estudio se encuentra incluida en las cuencas hidrográficas Saja-Besaya, Pas y Miera. La cuenca hidrológica es perpendicular a la línea de costa, lo que provoca crecidas en los ríos de tipo pluvial con una influencia estacional.

- El bosque de ribera que aparece en el entorno de los ríos afectados por la línea, ríos Pas y Saja-Besaya, especialmente donde la línea atraviesa el río Pas [entre los apoyos T32 y T33].

- La franja norte y los extremos oeste y noreste del área estudiada concentran la presencia humana, proliferando multitud de infraestructuras, polígonos industriales, núcleos de población, urbanizaciones, edificación dispersa, etc. En la mitad meridional destaca entre otros los núcleos de Renedo (Piélagos) y Villaescusa.

- Los pasillos de la línea aprovechan las zonas de menor población dentro de la zona central del área de estudio, que coinciden mayoritariamente con zonas de relieve sinuoso, sobre las que se han implantado extensas plantaciones forestales con eucalipto, o levemente sinuoso, con el objetivo de minimizar la afección sobre zonas con vegetación natural de mayor singularidad.

- La línea atraviesa unas áreas que concentra multitud de derechos mineros (concesiones de explotación), emplazados en zonas poco pobladas, de forma aérea y con una longitud estimada de 8.500 metros.

- No existen Montes de Utilidad Pública (MUP) catalogados a lo largo de la traza de la línea.

La presencia del campo de aeromodelismo, la estación de depuración de aguas residuales (EDAR) y el punto limpio de Quijano, y el área natural de especial interés (ANEI) de Peñajorao, también caracteriza el entorno de la línea. Más alejadas se encuentran las ANEIs de Pozo Tremeo (Polanco) y La Viesca (Torrelavega).

C12. Análisis ambiental para la selección de alternativa.

En la alternativa seleccionada, parte de la traza inicial de la línea atraviesa áreas periurbanas del ámbito del Plan de Ordenación del Litoral (POL) y, zonas de servidumbres definidas para el aeropuerto de Santander.

Para el análisis de los pasillos de la alternativa elegida para el trazado de la línea, se han considerado los impactos potenciales valorados, de forma cuantitativa (distancias de afección) y cualitativa (sensibilidad al proyecto de los elementos del medio afectados), en el eje central del pasillo. Para realizar la comparación entre las distintas alternativas, el EsIA ha considerado los siguientes factores: longitud, clima, geología, suelo, hidrología, peligrosidad (riesgos), vegetación-flora, fauna, hábitats, espacios naturales, recursos turísticos, derechos mineros, infraestructuras, urbanismo y ordenación del territorio, paisaje, componente económico y, población.

La alternativa nº 15 representa la segunda mejor en cuanto a las afecciones sobre la capacidad agrológica de los suelos, atraviesa una cantidad mesurada de cauces, evita zonas principales de encinar, afecta comedidamente a los hábitats naturales y la vegetación de ribera, posee la mayor distancia al ANEI de Peñajorao y a los núcleos de población de entre



las alternativas planteadas en el EsIA. Asimismo, la alternativa cribada presenta una cantidad moderada de cruzamientos con vías de comunicación e infraestructuras a lo largo de su traza.

Tabla 3.- Tramos de la alternativa seleccionada y sus factores ambientales, sociales, técnicos y económicos.

Tramos A+B+D+E+F+H+I+K+M+Ñ+O	Factores ambientales, técnicos y económicos (longitud, consumo de recursos clima, geología,
A	Tramo subterráneo. Zona de colinas. Núcleos habitados, urbanos y semi urbanos. Camino de Santiago del Norte. Bien Inventariado de la locomotora de vapor María. Cruzamiento con la autovía A-67. Operatividad del Aeropuerto Seve Ballesteros de Santander. Servidumbres radioeléctricas. Suelo urbano. Gas: seis (6) cruzamientos y un paralelismo entre la CE03 y la CE04. Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR). Zona del Plan de Ordenación del Litoral (POL) Área Periurbana.
B	Riesgo de colisión de aves. Zonas faunísticas sensibles. Proximidad a núcleos de población. Suelo rústico. Zona del Plan de Ordenación del Litoral (POL) Área Periurbana. Paisaje.
D	Zona de colinas. Áreas boscosas de especies autóctonas. Zonas faunísticas sensibles. Riesgo de colisión de aves. Proximidad a núcleos de población. Suelo urbano y rústico.
E	Proximidad a núcleos de población. Proximidad al mirador [Peñas Negras-Alto Gigüela]. Suelo rústico. Paisaje. Gas: cruzamiento con la red de gas entre los apoyos T9-T10 (línea aérea) y, distancia de 31 metros entre el apoyo T9 y la red de gas.
F	Transiciones bruscas entre valles o zonas bajas y pequeñas cumbres. Hábitats naturales. Riesgo de colisión de aves. Área Natural de Especial Interés [Cuevas del Pendo-Peñajorao]. Proximidad a núcleos de población. Camino de Santiago del Norte. Bien de Interés Cultural de la Cueva de Santián. Línea sobre la concesión de explotación El Cubo 2ª Fracción. Suelo rústico.
H	Suelos con capacidad agrológica muy alta. Riesgo de colisión de aves. Proximidad a núcleos de población. Línea sobre las concesiones de explotación Vioño Demasía y Vioño. Suelo rústico. Vía de la red complementaria del Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria.



I	<p>Suelos con capacidad agrológica muy alta.</p> <p>Sobrevuela el cauce del río Pas (ZEC y Tramo Fluvial Protegido).</p> <p>Hábitats naturales.</p> <p>Hábitats prioritarios.</p> <p>Riesgo de colisión de aves.</p> <p>Proximidad a núcleos de población.</p> <p>Línea sobre las concesiones de explotación nº Reg. 14019, 14022, 14030, 14015, 12438, 14018, 12869 y 12787.</p> <p>Suelo rústico.</p> <p>Paisaje.</p>
K	<p>Proximidad a núcleos de población.</p> <p>Línea sobre las concesiones de explotación nº Reg. 14019, 14022, 14030, 14015, 12438, 14018, 12869 y 12787.</p> <p>Suelo rústico.</p> <p>Gas: paralelismo en la zona del apoyo T40 (línea aérea) -distancia de 55 metros entre el apoyo T40 y la red de gas- y, cruzamiento entre los apoyos T42-T43 -distancia de 90 metros entre el apoyo T42 y la red de gas-.</p>
M	<p>Transiciones bruscas entre valles o zonas bajas y pequeñas cumbres.</p> <p>Riesgo de deslizamiento.</p> <p>Riesgo de colisión de aves.</p> <p>Línea sobre las concesiones de explotación nº Reg. 14019, 14022, 14030, 14015, 12438, 14018, 12869 y 12787.</p> <p>Suelo rústico</p>
Ñ (eñe)	<p>Riesgo de deslizamiento.</p> <p>Riesgo de colisión de aves.</p> <p>Proximidad a núcleos de población.</p> <p>Línea sobre las concesiones de explotación nº Reg. 12869, 12869-01, 13212 y 12787.</p> <p>Suelo rústico.</p> <p>Autovía A-8 E-70.</p>
O	<p>Tramo subterráneo.</p> <p>Cruza el río Saja-Besaya. Protección Intermareal y Protección de Riberas.</p> <p>Núcleos habitados, urbanos y semi urbanos.</p> <p>Camino de Santiago del Norte.</p> <p>Línea sobre las concesiones de explotación nº Reg. 12787 y 12787-01.</p> <p>Cruzamiento con la autovía A-67 y N-611a, N-634</p> <p>Suelo urbano.</p> <p>Saneamiento estatal Saja-Besaya (CHC).</p> <p>Ferrocarril Santander-Oviedo FEVE (línea 08-770 de ancho métrico) en dos ocasiones.</p> <p>PSIR</p> <p>Gas: once (11) cruzamientos y un paralelismo con la red de gas.</p>



Por tanto, siempre que se cumplan las medidas y el condicionado de la DIA, en la Línea de REE se identifican efectos acumulativos y/o sinérgicos negativos no significativos, y positivos.

Por otra parte, la alternativa seleccionada se alinea con los principios de `cercanía y autosuficiencia´ en el tratamiento de residuos según la Directiva Marco de Residuos de la UE.

Así, la alternativa quince (nº 15) es la que mejor balance de afecciones ambientales resulta de las presentadas en el EsIA.

C2. Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa seleccionada.

A la vista del EsIA, los informes recibidos, la información complementaria aportada por el promotor y el análisis técnico del expediente, a continuación, se reflejan los impactos más significativos del proyecto para la Alternativa seleccionada.

C.2.1.- Suelo, subsuelo, geodiversidad.

El trazado de la alternativa seleccionada de la línea no afecta a las Unidades de Actuación A04, A06 y A10 previstas en el PGOU de Camargo.

La línea se ubica preferentemente en zonas con caminos de acceso ya existentes para evitar o minimizar la apertura de nuevos accesos, dando prioridad al acondicionamiento de los existentes antes que a la creación de otros nuevos. Se estima que la alteración de superficies derivadas de la ejecución de los accesos a los apoyos y de las obras de montaje e izado de los mismos ascenderá a un total de 2,84 ha en el tramo aéreo de la línea.

El trazado discurre por zonas con la menor pendiente posible, para evitar los movimientos de tierra en las zonas de maniobra y en las bases de los apoyos que suponen las actuaciones en laderas de pendiente elevada.

La línea se emplaza en zonas en las que no existen fuertes problemas de erosión, ni zonas con Puntos de Interés Geológico catalogados u otros elementos protegidos.

La traza de la línea afecta a un amplio espectro de suelos en relación a su capacidad agrológica.

La eliminación y alteración del suelo aumentará el riesgo de erosión, pudiendo producirse también impactos sobre este factor por posibles derrames accidentales de aceites, combustibles, residuos u otros elementos que alteren su calidad.

C.2.2.- Agua.

La línea eléctrica proyectada cruza, de forma subterránea, el río Saja-Besaya y la línea de ancho métrico 08-770 Oviedo-Valdecilla-La Marga en dos ocasiones en el tramo subterráneo final `O´, entre el apoyo T58 y la SET Puente San Miguel dentro del T.M. de Torrelavega: la primera, se produce a la altura de Barreda, mediante una perforación dirigida (PHD- 01) con una longitud de aproximadamente 285 metros; la línea quedará instalada a una profundidad de casi 8 metros bajo la línea ferroviaria. Y la segunda, a la altura de Puente San Miguel, a través de otra perforación dirigida (PHD-02) con una longitud de aproximadamente 295 metros; en este caso la línea eléctrica alcanzará 9,5 metros de profundidad bajo la infraestructura ferroviaria.

En el tramo aéreo `I´, entre los apoyos T32 y T33 se produce un cruce con el río Pas. También el tramo aéreo `M´ se cruza con el río Cabo.

En el diseño de la línea está influenciado por el evitar en la mayor medida posible las láminas de agua y cursos de agua, tanto de carácter permanente como temporal, así como las redes de drenaje y las áreas con riesgo de inundación.

La contaminación de los acuíferos subterráneos depende en una parte del comportamiento hidrogeológico de los materiales del entorno de la línea.



Los materiales presentes en la zona de estudio son permeables –aluviales-, semipermeables –areniscas, limolitas, calcarenitas, arcillas, arenas, etc.- o impermeables –materiales del Trías y Paleozoico-.

Asimismo, la calidad de las aguas subterráneas está marcada por la rigurosidad en el correcto tratamiento y vertido de las aguas residuales urbanas e industriales del ámbito de la línea. La influencia de las actuaciones de referencia es mínima en este aspecto.

Los impactos sobre las aguas identificados en el EsIA se pueden producir por escorrentías, eventuales derrames o vertidos accidentales de aceites, combustibles, etc., que pueden afectar tanto a las aguas superficiales como subterráneas.

C.2.3.- Aire, factores climáticos, cambio climático.

Los campos electromagnéticos y la contaminación acústica de la línea eléctrica analizada cumplen las recomendaciones europeas y la normativa vigente.

El trazado de la línea tiene en cuenta tanto la distancia con las antenas que puedan existir en la zona para evitar interferencias, como la proximidad a zonas pobladas para minimizar el ruido producido por la actividad de la línea y así, evitar las molestias para las personas. El ruido que se prevé que generará la línea no es significativo, manteniendo el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de su ámbito y de las ordenanzas municipales o supletorias.

Los impactos sobre el aire, los factores climáticos y el cambio climático, se pueden ocasionar por las emisiones de polvo y partículas sólidas suspendidas por las operaciones de construcción y funcionamiento de la línea y sus actuaciones asociadas.

C.2.4.- Biodiversidad: vegetación, flora y fauna.

En esta línea se favorece la ubicación en terrenos de cultivos, frente a zonas naturales o seminaturales de bosque, matorral o vegetación de ribera, rechazándose las zonas con valor ecológico y con presencia de flora singular. Entre estas zonas se deberán considerar de manera especial las áreas identificadas como de interés botánico.

El número de ejemplares de especies de ribera autóctonas afectados resulta muy bajo y el grueso de la afección se registra sobre eucaliptos, en unas 37,6 ha.

En el ámbito general de la línea, se encuentran ejemplares dispersos de roble, castaño y encina.

En el tramo 'I', entre los apoyos T32 y T33, la línea cruza el bosque de ribera del río Pas; este cruce conlleva unas servidumbres y unos pasillos de seguridad. En esta zona del río Pas los márgenes fluviales están ocupadas por una estrecha franja de vegetación, con especies de porte arbóreo como alisos o sauces.

La superficie de tala está asociada a la zona de protección de la línea. La zona de protección incluye la zona de servidumbre de vuelo y la zona de seguridad.

Dentro de las alternativas viables, el esquema de la línea ha buscado los pasos por aquellas zonas de menor sensibilidad faunística, evitando las zonas con presencia de especies de interés o sensibles para especies amenazadas, zonas de nidificación de especies singulares, así como las áreas donde se registren concentraciones relevantes de aves o rutas migratorias. Así, se minimizará la afección sobre los principales flujos aviares y rutas migratorias.

El EsIA identifica una ocupación de 2,84 ha por los apoyos, y la tala de varios robles por la apertura de nuevos accesos.

Por otra parte, la apertura de la calle de seguridad obliga a la corta de arbolado bajo la línea cuando se atraviesen bosques, árboles y masas arbóreas y no sea factible el mantenimiento de las distancias de seguridad (zona de vuelo de la línea incrementada en 3,2 metros a ambos lados). La línea de transporte proyectada de energía eléctrica con alturas de cable en la torre

a 24 metros del suelo es incompatible con las plantaciones arbóreas. El EsIA estima la tala de una superficie de 37,6 ha de eucaliptales. También se prevé la tala del soto ripario del río Pas, y de robles en los vanos T17-T18, T19-T20, T50-T51 y T56-T57 (57 robles según el EsIA).

En los encinares, en particular en los vanos T5- T6 y T6-T7 se pretende priorizar la realización de podas en vez de talas.

El croquis de la línea ha minimizado las zonas en las que existan hábitats del Anexo I de la Directiva Hábitats. Según la documentación analizada, la instalación de la línea aérea implica la tala del arbolado del soto fluvial únicamente en la margen occidental del río Pas, en una superficie de unos 1.500 m².

La apertura de caminos, movimientos de maquinaria y talas de arbolado, asociados al proyecto, van a dar lugar a alteración de superficies vegetales y hábitats, y a la perturbación de especies sensibles.

En el ámbito de la zona de actuación se identifica la presencia de especies alóctonas invasoras como son: plumero (*Cortaderia selloana*), judío herrante (*Tradescantia fluminensis*), bambú japonés (*Fallopia japonica*), falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*) y vara de San José (*Crocsmia x crocosmiiflora*).

En cuanto a la fauna, el río Pas y el río Saja-Besaya albergan poblaciones de salmónidos (salmón y trucha), así como anguila, platija o múgil. Además, aparecen otras especies ligadas al medio fluvial, entre las que destaca la nutria.

Tabla 4.- Especies Amenazadas de Cantabria en el ámbito de la actuación

Especies Amenazadas de Cantabria en el ámbito de la actuación			
Especies incluidas en el Decreto 120/2008, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria ⁽¹⁾ , en la Directiva 2009/147/CE de Aves ⁽²⁾ , en el RD 139/2011 para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) ⁽³⁾ , del Catálogo Español de Especies Amenazadas, de la Directiva 92/43/CEE de Conservación de Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres ⁽⁴⁾			
Flora/Fauna	Nombre científico	Nombre	Categoría jurídica de protección
Fauna	<i>Hyla arborea</i> (1/3/4)	Rana de San Antonio	Vulnerable
Fauna	<i>Pernis apivorus</i> (2/3)	Abejero europeo	Anexo I/LESRPE
Fauna	<i>Hieraetus pennatus</i> (2/3)	Águila calzada	Anexo I/LESRPE
Fauna	<i>Falco peregrinus</i> (2/3)	Halcón peregrino	Anexo I/LESRPE
Fauna	<i>Miniopterus schreibersii</i> (Kuhl, 1817) (1/3/4)	Murciélago de Cueva	Vulnerable
Fauna	<i>Lutra lutra</i> (3/4)	Nutria	LESRPE/Anexo II y IV
Fauna	<i>Neophron percnopterus</i>	Alimoche común	Anexo I/Vulnerable
Fauna	<i>Salmo salar</i>	Salmón atlántico	Anexo II y IV
Fauna	<i>Alosa alosa</i>	Sábalo	Anexo II y IV

En las canteras de Peñas Negras y de Igollo, así como en Escobedo nidifica el halcón peregrino, y son áreas de campeo habituales del alimoche.

En el ámbito del proyecto existen numerosas cavidades importantes para la fauna, con presencia de varias especies de murciélagos incluidos en los catálogos nacional y autonómico de Especies Amenazadas: Cueva del Río (Igollo), Cueva de la Peñona (Maoño), Cuevas del



Sistema kárstico Covalejos - El Cotejón, Cueva de los Murciélagos (Barcenilla), Cueva del Pendo (Escobedo).

Para los quirópteros es previsible que, durante la fase de obra, especialmente si se utiliza maquinaria pesada, se originen molestias en zonas de descanso existiendo dos momentos críticos en los refugios: el periodo de hibernación y el periodo de cría.

Las aves tendrán un alto riesgo de colisión, que será mayor en los cables de tierra que en los conductores, ya que resultan menos visibles.

El EsIA identifica la presencia de un nido de rapaz forestal en una horquilla de un chopo que se verá afectado por el trazado en el río Pas (vano T32-T33).

No cabe considerar afecciones significativas sobre el recurso piscícola de los cauces afectados, ni sobre las especies protegidas presentes en este ámbito o la integridad del espacio en cuanto a sus valores de conservación, debido a las obras en la proximidad de los ríos Pas y Saja-Besaya.

Los principales impactos sobre la vegetación, flora y fauna se originarán por la pérdida o degradación de los hábitats y, por las perturbaciones (ruidos y presencia humana) que pueden provocar el desplazamiento de la fauna.

C.2.5.- Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

La línea trata de evitar la afección sobre los espacios protegidos. No obstante, las superficies donde se realizarán las actuaciones se encuentran sobre algunos espacios naturales protegidos (ENP) de la Red Natura 2000 como son el ZEC ES1300010 Río Pas. Los apoyos de la línea se encuentran fuera de los cauces y sus riberas, así como los apoyos y accesos necesarios se localizan fuera de la ZEC. Asimismo, el soto ripario del cauce en la zona de cruce de la línea con el río Pas, será sometido a podas y talas con el fin de cumplir con la normativa en cuanto a distancias de seguridad con respecto a los conductores y al arbolado.

Según el EsIA, la superficie real de afección sobre la vegetación de la ZEC corresponde en unos 2.044 m² a hábitats no prioritarios de Cód. UE. 3260 (Ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de Ranunculion fluitantis y Callitriche-Batrachion) y Cód. UE. 3270 (Ríos de orillas fangosas con vegetación de Chenopodium rubri p.p y de Bidention p.p), los cuales carecen de vegetación arbórea.

Consultada la cartografía disponible, se ha identificado en el entorno del cruce de la línea y el río Pas, el hábitat de interés comunitario (HIC), 91E0* Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior, incluido en el Anejo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

En relación con este hábitat de interés de Cód. UE. 91E0*, según el EsIA, la superficie a talar se corresponde a unos 2.131,7 m², aunque la afección real se reduce a la tala de 25 alisos (Alnus glutinosa), 3 sauces (Salix sp.), 2 chopos (Populus nigra) y 3 plátanos de sombra (Platanus hispanica).

Por otro lado, dentro del espacio protegido se prevé la tala de una superficie de unos 1.600 m² de eucaliptal (Eucalyptus globulus), localizado en la isla ubicada en el tramo central del río.

En la ZEC Río Pas el hábitat 91E0* ocupa una extensión de 177,92 ha, por lo que la superficie afectada por el proyecto dentro de la ZEC supone un 0,12% de la superficie total del hábitat. Con respecto a la superficie de este hábitat en todos los ZEC fluviales de Cantabria, la superficie afectada por el proyecto representa el 0,04%

Por otra parte, ni el trazado de la línea ni los accesos a sus apoyos afectan directamente al ámbito del Área Natural de Especial Interés (ANEI) Cuevas del Pendo Peñajorao, ni resultan incompatibles con los objetivos de conservación del ANEI, aun cuando la línea discorra por el interior de su área de protección, la línea aérea no lesiona de manera importante o sustancial



el carácter y valor del área en la que se emplazan, ni afecten de forma significativa a recursos que se ubiquen en otras zonas cercanas. Así, la naturaleza de la línea proyectada se puede considerar en el marco de los usos autorizables dentro del ANEI, según el Decreto 87/2024, de 24 de octubre, por el que se aprueban las normas de protección del Área Natural de Especial Interés Cuevas del Pendo-Peñajorao.

Los potenciales impactos sobre los espacios naturales protegidos más cercanos se pueden originar por fenómenos atmosféricos puntuales o, accidentes y catástrofes eventuales.

C.2.6.- Paisaje.

Se prolonga el tramo subterráneo desde su origen en la subestación de Cacicedo, en unos 300 metros a lo largo de un camino existente, lo que supone la eliminación del apoyo T1 y la creación de una nueva cámara de empalme CE05.1 y, el desplazamiento del T2 junto al citado camino. Este tramo soterrado discurre a través de vías de comunicación ya existentes.

A partir del apoyo T2, la línea es aérea y transcurre por zonas alomadas y laderas, evitando en lo posible las zonas de mayor altitud. Además, en el entorno de la línea hay presencia de masas arboladas que atenúan el impacto visual de la línea.

En su último tramo, la línea se diseña totalmente soterrada a través de vías de comunicación ya existentes.

La traza se aleja de núcleos de población y de sus cuencas visuales, zonas densamente habitadas o con gran profusión de viviendas diseminadas y, procura eludir el entorno de monumentos histórico-artísticos con el objeto de reducir el impacto visual. Igualmente, se ha disminuido la longitud de los tramos expuestos sobre las crestas salientes, puntos de cumbre y líneas de horizonte y, el diseño ha aprovechado, dentro de los factores limitantes, la existencia de lomas y accidentes geográficos para reducir su impacto visual.

Asimismo, la línea evita zonas dominantes, trazados transversales a la cuenca y emplazamientos en zonas muy frágiles que aumenten su visibilidad... y prioriza el paso por áreas que ya han sido ocupadas por infraestructuras eléctricas con objeto de pasar por espacios ya alterados desde el punto de vista paisajístico.

Así, el trazado de la línea proyectada tiene una afección media en relación a las alternativas analizadas en el EsIA y se caracteriza por ubicarse en zonas poco transitadas, en las que el número de observadores sea el menor posible.

C.2.7.- Población, salud humana.

El diseño del trazado de la línea ha considerado la afección al menor número de parcelas y ha tenido en cuenta el resto de los condicionantes ambientales, técnicos y económicos.

Se ha explorado la mayor distancia posible respecto a núcleos poblados, urbanizaciones, polígonos industriales y a las viviendas habitadas que pudieran existir de forma dispersa en las zonas estudiadas.; se ha indagado sobre los condicionantes urbanísticos (presentes o planificados) para no interferir en el desarrollo de las zonas cercanas a la línea; se han favorecido los trazados en aéreo sobre suelo no urbanizable, tratándose de evitar, en la medida de lo posible, los suelos rústicos protegidos; y se han tratado de evitar los trazados sobre concesiones mineras, en especial sobre las concesiones de explotación y las autorizaciones de explotación que se encuentren en vigor.

Además, se han analizado y rebajado los pasos por zonas o elementos del dominio público (vías pecuarias, marítimo-terrestre, hidráulico, montes, etc.); se ha reducido la afección de la línea sobre zonas con recursos turísticos, usos recreativos de interés y sendas o vías verdes, rutas, etc.; se ha estudiado la compatibilidad del trazado con las infraestructuras presentes -principales vías de comunicación, gasoductos, oleoductos, etc.-, con las servidumbres impuestas por la infraestructura aeronáutica existente.



En otro orden, la superficie denominada "de tala" no cambiará de titularidad, pero para estos casos en los que la naturaleza del terreno es la de plantaciones de eucaliptus, no podrá ser utilizada para ese tipo de explotación maderera, ni de otra especie similar de gran altura en la franja de protección de 20 metros.

La línea ha tenido en cuenta la acumulación y sinergia de infraestructuras y ha minimizado afección en la zona próxima a la subestación de Cacicedo, proyectando una zanja única común para los trazados de la línea subterránea "Astillero-Cacicedo" y la línea subterránea "Cacicedo-Puente San Miguel" en una longitud aproximada de unos 320 metros. Igualmente, se reformó la ubicación de la cámara de empalme CE-02, antes de llegar a la confluencia entre la carretera CA-306 y la carretera CA-308 (calle Rebollar).

La sustitución del apoyo T1 y el desplazamiento del T2 elimina la afección originada por la servidumbre de paso de energía eléctrica (servidumbre de vuelo) así como la motivada por los accesos a los apoyos T1 y T2 originales.

En los tramos de línea soterrada, cabe señalar que los campos eléctricos y magnéticos se comportarán de manera diferente en relación con los tramos de línea aérea.

En relación a la salud de las personas (campos electromagnéticos, contaminación acústica, etc.) la actuación se enmarca dentro de los parámetros según indican las normativas afectas vigentes.

Los impactos sobre la población y la salud humana procederán de la dinamización laboral y económica, resultado de la puesta en funcionamiento de la línea de transporte de energía eléctrica proyectada.

C.2.8.- Bienes materiales incluido el patrimonio cultural.

En el diseño de la línea se ha aumentado la distancia a los elementos del patrimonio (yacimientos arqueológicos, Bienes de Interés Cultural, calzadas romanas, ermitas, torres y otros elementos inventariados) cultural.

En el entorno de varios apoyos y vías de acceso de la línea presenta los siguientes yacimientos arqueológicos: Encima del Portillo del Arenal, Cueva de La Rasa II, Santián, Santutullín, Monte de la Ría I y II, La Esprilla I y II, Mies de Litada, Peñas Negras, Hallazgo de Sisos I y II, El Castaño... todos ellos incluidos en el Inventario Arqueológico de Cantabria (INVAC). Según el informe arqueológico aportado por el promotor, el potencial arqueológico es, a priori, alto y las afecciones de las actuaciones de referencia, bajas.

La cimentación de las torres T14 a T15 requieren una especial atención dentro del control arqueológico y geológico de las obras.

Es probable que durante los trabajos de ejecución del proyecto se puedan producir hallazgos de nuevos elementos del patrimonio histórico o arqueológico. Así, se establecerán las medidas adecuadas para su control y seguimiento.

Por tanto, en relación con el patrimonio arqueológico y cultural y teniendo en cuenta las medidas previstas, no existe una especial problemática en lo relativo al planteamiento y posterior ejecución de las obras.

El Camino de Santiago de la Costa –Bien de Interés Cultural (BIC) y Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO-discurre parcialmente por el entorno de la línea y sus accesos. La declaración conlleva el establecimiento de un entorno de protección declarado sea de 30 metros a cada lado, desde el eje del camino descrito; excepto en zona urbana, que será de 3 metros a cada lado.

En otro orden, el edificio religioso más cercano a la traza de la línea es la ermita de San Gregorio en Barcenilla (350 metros aproximadamente).

C.2.9.- Residuos y vertidos.

Los residuos generados en las fases de la línea, se gestionarán y tratarán según indica el EsIA y conforme a la normativa vigente.

Los vertidos no existirán a no ser que sean accidentales y puntuales debido a la maquinaria y vehículos empleados en las distintas fases del proyecto.

Tabla 5.- Estimación de los principales tipos de residuos generados en las obras.

Tipo de residuo	Código	Ud.	Total
Excedentes de excavación	170504	m ³	12.298
Restos de hormigón	170101	m ³	23,6
Escombros	170106* 170107	m ³	144,47
Mezcla bituminosas, alquitrán de hulla y otros productos alquitranados	170301 170302 17030	m ³	0,13
Papel y cartón	200101	kg	38,5
Maderas	170201	kg	421,7
Plásticos (envases y embalajes)	170203	kg	2.780
Chatarras metálicas	170405 170407 170401 170402	kg	1.747
Restos asimilables a urbanos	200301	kg	643
Restos asimilables a urbanos. Contenedor amarillo: metales y plásticos (Si segregan)	150102 150104 150105 150106	kg	965
Trapos impregnados	150202*	kg	1,2
Tierras contaminadas	170503*	m ³	724
Envases que han contenido sustancias peligrosas	150110* 150111*	kg	29,8
Residuos vegetales (podas y talas)	200201	kg	20.112

(*) Residuos considerados peligrosos.

C.2.10.- Riesgos, peligrosidad y vulnerabilidad.

En el tramo `I` el apoyo T31N se encuentra en una zona inundable fluvial y de transición a mareal (2º ciclo, fecha de ref. diciembre 2021) T100 del río Pas. El tramo final subterráneo de la línea también está en zonas inundables fluviales del río Saja-Besaya T10, T100 y T500. En ambas situaciones, el proyecto contempla refuerzos en sus apoyos o en su traza soterrada.

Además, el ámbito del proyecto presenta cuadrículas con riesgo de incendios forestales bajo en su mayor parte, y medio y alto en el resto del trazado de la línea.

El riesgo sísmico -terremotos- y deslizamientos es muy bajo y se minimiza con el análisis del terreno donde se emplazarán los apoyos.

El riesgo meteorológico (vientos fuertes y tormentas fundamentalmente) es bajo. En las zonas más críticas -cumbres y laderas- el proyecto contempla refuerzos en sus apoyos.



El trazado de la línea discurrirá próximo a zonas con riesgo en el tramo que se aproxima al límite municipal entre Torrelavega y Polanco. Además, la disolución de rocas carbonatadas, yesíferas o salinas, da lugar a la existencia de cavidades sub-superficiales cuyas bóvedas ceden ocasionalmente; en la zona de estudio se han localizado varias zonas de hundimiento progresivo del terreno en sitios que coinciden con antiguas explotaciones mineras de Polanco.

En la localidad de Duález, la línea subterránea atraviesa parte del ámbito de la empresa Sniace (en desmantelamiento) calificada como una industria sometida a la Directiva SEVESO. La siguiente instalación más próxima se encuentra al norte de los tramos `O` y `Ñ` de la línea: AIR Liquide España, S. A., y el resto del complejo fabril Solvay.

Respecto a las vías de transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril y la línea, la autovía A-67 a la altura de Cacicedo, se encuentra a unos 40 metros de la SET `Cacicedo`, y a unos 80 metros del tramo inicial `A` subterráneo de la línea. En ese mismo tramo, a la altura de El Rebollar, la A-67 se encuentra a unos 40 metros. En la parte final de la línea, a la altura del barrio La Hilera, la línea aérea se cruza con la vía de ferrocarril Madrid-Santander -riesgo alto-, al igual que la A-8 y la A-67 a la altura de Sierrapando y Barreda en sus trazas paralelas a la línea y, la carretera N-611 Palencia-Santander presenta un riesgo medio-bajo. También existe un cruzamiento del tramo final subterráneo con la carretera N-634 -riesgo medio alto- a la altura de Puente San Miguel.

En relación a los riesgos de accidentes aeronáuticos, la línea presenta un riesgo alto en sus tramos iniciales ubicados en el T.M. de Camargo -destaca un riesgo alto entre los apoyos T11-T14-, un riesgo medio en sus tramos intermedios y, un riesgo nulo en sus tramos finales.

El riesgo socioeconómico de un corte en el suministro ante una catástrofe o accidente es bajo.

En relación a la vulnerabilidad, las acciones principales a analizar son, el colapso y caída de los apoyos y conductores, y los accidentes graves de las instalaciones cercanas a la traza de la línea; esta vulnerabilidad resulta muy baja. Así, las consecuencias de la línea, por su exposición y resiliencia ante accidentes graves o catástrofes naturales, como inundaciones, subida del nivel del mar o terremotos, no tendrán, a priori, efectos adversos significativos para el medio ambiente.

C.2.11.- Acumulación y sinergias.

La línea `Cacicedo-Puente San Miguel` comparte parte de su trazado (tramo aéreo entre los apoyos T1 y T9) en paralelo y con proximidad variable (750-950 m) con la Línea 220 kV `Cacicedo-Penagos`. Con distancias menores podría considerarse como un impacto visual menor que considerando las líneas más separadas entre sí, sin embargo, en esta línea, debido a la separación existente, tiene un efecto visual evidente.

La agrupación de las líneas eléctricas existentes y la nueva proyectada -, tiene efectos sinérgicos positivos como la definición de corredores de infraestructuras que evita la proliferación de las mismas por el territorio y la afección de nuevas superficies no alteradas y, en general, con mejores estados de conservación tanto paisajísticos como ambientales. Igualmente, si se trataran de vías de comunicación. Así, la línea en estudio mantiene cierto paralelismo en su tramo final con la autovía A-8 y discurre próxima en su tramo final aéreo a las carreteras A-67 y N-611.

Por todo ello, todos los impactos relacionados con residuos y vertidos, suelo, subsuelo, geodiversidad, agua, aire-atmósfera, factores climáticos, cambio climático, biodiversidad (flora, fauna y procesos ecológicos), los espacios naturales protegidos, Red Natura 2000, paisaje, población, salud humana, bienes materiales y patrimonio cultural son calificados como nulos o negativos compatibles, en todas las fases del Proyecto. A excepción de los impactos sobre la percepción social de la línea, sobre los recursos forestales y turísticos y, sobre el paisaje, que son evaluados como negativos moderados en todas las fases de las actuaciones. Y también a excepción de los impactos sobre el sector secundario y, sobre el suministro eléctrico en general, que se consideran como positivos.



Con todo esto, las siguientes condiciones y medidas correctoras están orientadas a prevenir y minimizar los efectos negativos derivados del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales y, el patrimonio cultural (factores).

D. CONDICIONES AL PROYECTO Y MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS.

La actuación de referencia se puede desarrollar cumpliendo las condiciones y/o aplicando las medidas expuestas a continuación para, la adecuada protección de los factores y, la interacción entre todos estos factores durante, la ejecución y la explotación y, en su caso, el cese, el desmantelamiento o demolición del proyecto y, sin perjuicio de otras.

A estas medidas se añadirán las propuestas por otros órganos competentes.

Condiciones y/o medidas generales aplicables a todas las fases del Proyecto:

- Se satisfarán las medidas propuestas por los distintos organismos sin perjuicio de las expuestas en esta DIA.

- Dirección ambiental de la obra: en todas las fases de la obra se contará con una asistencia técnica ambiental mediante la presencia, a pie de obra, de un técnico especialista en disciplinas medioambientales que dependerá de la Dirección de Obra y que asesorará sobre el modo de ejecutar las obras y resolverá sobre imprevistos que puedan aparecer.

- Se limitará la anchura, ocupación y movimientos de tierra en la apertura de nuevos caminos.

- En todas las fases de la obra se contará con una asistencia técnica ambiental de un técnico especialista.

- En el entorno de las orillas de los cauces, se evitará la utilización de maquinaria dotada con sistema motriz de oruga, salvo motivos de seguridad e imposibilidad técnica debidamente justificada.

- Con anterioridad al inicio de las actuaciones, el promotor deberá ponerse en contacto con el Jefe de la Comarca Forestal 12, de la DGMB, con objeto de facilitar la vigilancia y las inspecciones que se estimen oportunas a los efectos del presente informe.

- Queda prohibida la circulación de maquinaria por zonas higróturbosas, húmedas, encharcadas permanentemente, vaguadas o arroyos.

- Se limitará al máximo posible el tiempo de actuación, durante la apertura de la zanja, la colocación de los tubos, el hormigonado y su cierre. Se asegurará el acceso a viviendas, negocios y parcelas con pasos de obra temporales sobre las zanjas a realizar.

- En caso de producirse algún vertido accidental, tanto directo como indirecto, el promotor comunicará este hecho a la DGMAACC y a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas subterráneas.

- No alterar la vegetación de ribera en la medida de lo posible.

- Prohibir el tránsito de maquinaria por el cauce de los ríos Saja-Besaya, Cabo y Pas.

- Extremar las precauciones para evitar riesgos de vertido directo o indirecto a la red hidrográfica de residuos contaminantes utilizados en la línea.

- Retirada de los residuos de todo tipo generados en la fase de ejecución por Gestor Autorizado, no debiendo quedar almacenados en los cauces ni en sus zonas de servidumbre.



- Limpiar rigurosamente la maquinaria a emplear, en el punto de origen, mediante agua a presión, para eliminar los posibles restos vegetales o de tierra adheridos a la máquina, evitando así el riesgo de traslado de plantas invasoras porque, el movimiento de tierras y empleo de maquinaria constituyen mecanismos que favorecen la dispersión de plantas invasoras.

- Tener en la obra, en todo momento, por parte del Promotor una copia de este documento y de todas las autorizaciones administrativas necesarias, para poder presentarlas a requerimiento del personal de la DGMACC, la DGMB, de la DGIEM, y cualquier otro organismo competente, que podrán inspeccionar la correcta ejecución de las obras, el correcto funcionamiento de la Línea y en su caso, las potenciales afecciones de la Línea al entorno, población y valores naturales que se pretenden salvaguardar.

- Realizar un reportaje fotográfico de todo el proceso de vigilancia de la obra.

- Se controlará el desmantelamiento de instalaciones de obra, comprobando que todas ellas, así como los residuos y restos de obra, han sido retirados.

- Se delimitarán las zonas de movimiento de la maquinaria, acotándola si fuera preciso.

- Para todas las fases del proyecto y, una vez establecido el organigrama, las funciones y responsabilidades definitivas de los diferentes puestos, se garantizará que el personal responsable conoce los diferentes organismos con los que contactar en caso de incidente o accidente ambiental.

- Se garantizará que no se contaminen las capas freáticas y cauces de aguas superficiales por el desarrollo del proyecto: los equipos con riesgo de pérdida de aceites u otros productos químicos estarán sobre superficies protegidas (pavimentadas).

- Mantenimiento preventivo para los equipos, instalaciones e infraestructuras; en el caso de vehículos se exigirá la Inspección Técnica de Vehículos (ITV); en el caso de la maquinaria se exigirá su inscripción en el Registro de Establecimientos Industriales (REI) junto a sus verificaciones periódicas al menos, según indica la normativa afecta. Los cambios de líquidos de funcionamiento (hidráulicos, aceites, gasóleos) se realizarán en zona apropiada y se pondrán los medios necesarios para evitar cualquier tipo de derrame al medio natural.

Antes de comenzar las obras.

- El promotor conseguirá el acta de conformidad del replanteo de las obras por parte de la Dirección General de Carreteras [Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria – Centro de Conservación zonal].

- Para ejecutar las obras en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

- Coordinar las actuaciones a realizar con ADIF y sus proyectos constructivos asociados a los Estudios Informativos y complementarios.

- El promotor deberá reponer, a su cargo, los elementos de las infraestructuras que resulten dañados por la ejecución de las obras.

- Realización de un informe de impacto geológico y arqueológico, que deberá contener una descripción detallada del camino de acceso (trazado, dimensiones, taludes y desmontes previstos) y de la maquinaria que se empleará para construir los accesos y la excavación de las zapatas de los apoyos de las nuevas torres 13, 14 y 15.

- Realización de un ensayo de vibraciones dentro de la cueva de Santián previo al inicio de los trabajos y seguimiento arqueológico intensivo en su entorno de protección.

- REE debe cumplir con lo establecido en la legislación vigente y se solicitará, por separado para cada uno de los cruzamientos, las oportunas Autorizaciones, como requisito previo a la ejecución de las obras dentro de las zonas de dominio público y de protección del ferrocarril, para



cada uno de los cruzamientos afectos: en el tramo CE06-CE07, los cruzamientos subterráneos con la línea de ferrocarril, de ancho métrico de vía, 770 "Santander-Oviedo" (08-770 Oviedo-Valdecilla La Marga), que se produce en el subsuelo por las perforaciones dirigidas (PHD1 y PHD2); y en el tramo T50-T51, el cruzamiento aéreo con la línea FF.CC. "Ramal 162 "Solvay Factoría-Sierrapando" de la red convencional.

Para cualquier tipo de obras o instalaciones que se realicen dentro de las zonas de dominio público y de protección del ferrocarril, contar con la autorización expresa de ADIF.

El cruce y paralelismo de la línea sobre los diferentes cauces de dominio público hidráulico y en su caso apoyos que se dispongan en la zona de policía de cauces requerirán la tramitación independiente ante el Organismo de cuenca, de la preceptiva autorización administrativa.

- De forma previa a las obras, con objeto de detectar poblaciones de la orquídea de los pantanos (*Epipactis palustris*), catalogada como "en peligro de extinción", se realizarán muestreos en la zona ribera del río Pas atravesada por la línea entre los apoyos T32 y T33, y en el cruce del arroyo de Toruzo (vano T26-T27). Para facilitar su detección, los trabajos se ejecutarán durante la época de floración de la especie (junio-julio). En caso de detectarse algún ejemplar de la especie se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Montes y Biodiversidad.

- De forma previa a la ejecución de las obras se realizará una prospección exhaustiva del arbolado autóctono afectado por podas o talas a lo largo de toda la línea con objeto de detectar nidos que hayan podido instalarse en dichos árboles. Estos trabajos incluirán el seguimiento de los nidos detectados, para, en su caso, plantear las medidas oportunas que contribuyan a evitar o minimizar las posibles afecciones. En el caso de la plataforma de nidificación detectada en el arbolado de ribera del río Pas y de aquellas otras que pudieran detectarse en el arbolado afectado por las obras, los resultados de los estudios deberán ser comunicados a la Dirección General de Montes y Biodiversidad, para articular las medidas oportunas.

- Con anterioridad al comienzo de las obras se realizarán trabajos de campo durante la época de reproducción del Alimoche. En caso de detectarse su presencia en la zona se deberá realizar una parada biológica de las obras durante el periodo de reproducción.

- Elaborar y ejecutar un Plan de Gestión Medioambiental que incluya a las contratadas y subcontratadas.

Durante y al finalizar las obras.

- Se prohíbe afectar a la calzada y los arcenes de las carreteras los fines de semana, desde las 13:00 horas del viernes hasta las 23:59 horas del domingo, así como los días festivos de la Comunidad Autónoma de Cantabria; tampoco se puede afectar los días de `operación salida` y `retorno`, así como su día anterior y posterior.

- Las conducciones subterráneas deberán resistir y soportar las cargas propias de la circulación por la carretera.

- La canalización subterránea paralela a la carretera en zona de dominio público se llevará por debajo de la acera, donde exista, y donde no haya acera se construirá respetando las características existentes.

- En el caso de un cruce de la línea subterránea con una carretera, se efectuará por medio de perforación mecánica subterránea con la máquina denominada `topo`.

- Excavar a mano, y no utilizar maquinaria pesada, en las confluencias de la línea eléctrica y sus actuaciones auxiliares y las redes de gas.

- Realizar una supervisión conjunta entre REE y Sniace (o su mercantil subsidiaria, o la administración competente en la materia) de los cruzamientos entre la línea proyectada y las conducciones existentes de la fabril Sniace.



- Supervisar el terreno y se delimitará el área que será estrictamente necesario actuar, controlando las operaciones de poda y desbroce, en caso de ser necesario el desbroce en alguna zona de la obra.

- Se realizará el seguimiento de los procesos de restauración ambiental de todos los terrenos afectados por las obras.

- Limitación de velocidad de circulación en todas las actuaciones de referencia y sus accesos a 10 km/h.

- Elaboración de Plan de Gestión Medioambiental por parte de las contratadas que participen en estas fases. El promotor asegurará su revisión y seguimiento.

- Mantenimiento preventivo para los equipos, instalaciones e infraestructuras: el mantenimiento de las líneas precisa de la realización de visitas periódicas, que se realizarán anualmente en helicóptero según el EsIA, y con un intervalo algo mayor recorriendo a pie toda la longitud de la misma siendo necesario acceder a una serie de apoyos concretos todos los años. Del resultado de estas visitas de mantenimiento y vigilancia de líneas, se obtienen los datos necesarios para la programación de tareas necesarias para la seguridad de la línea y su correcto funcionamiento. Igualmente, se ejecutará el mantenimiento de las calles de seguridad.

- Priorización de los trabajos en horarios de menor afección al entorno (horario diurno).

- Zona de ocupación mínima necesaria.

- Medidas organizativas y de planificación de la obra para minimizar la afección a la fauna (circulación de personas y vehículos únicamente en áreas establecidas, horarios de trabajo, épocas, etc.).

- En caso de proyectarlos a posteriori de esta DIA, implementar medidas de prevención y actuación en todas las zonas de almacenamiento y uso de productos químicos (impermeabilización, cubetos y otros medios de contención), o zonas que puedan dar lugar a lixiviados. Aplicar los criterios de almacenamiento de productos químicos.

Suelo, subsuelo, geodiversidad.

- Cuando se detecten problemas de compactación en las plataformas de instalación de los apoyos, el acceso directo a los apoyos campo a través, etc., se procederá a descompactarlas una vez finalizadas las obras mediante un escarificado-subsolado, seguido de un aporte de abono mineral (NPK en dosis de 50 kg/ha) para mejorar los contenidos de fósforo y potasio del suelo.

- El promotor no modificará ni alterará los lindes o elementos divisorios de las parcelas, salvo en aquellas áreas de servidumbre de paso, y de zona de seguridad o, el acceso a los apoyos. Para todas estas actuaciones, el promotor contactará con los titulares afectados para consensuar la solución en cada caso.

- Controlar durante las obras el adecuado almacenamiento de la capa de tierra vegetal, de manera que conserve sus cualidades, con el fin de que más adelante pueda ser utilizada para la restauración edáfica y vegetal de los terrenos, en caso de fuera necesario.

- Se verificará que la extensión de tierra vegetal en las superficies afectadas se produce con el espesor exigido en el proyecto.

- Controles visuales para garantizar la no contaminación de capas freáticas y cauces de agua superficiales.

- Para evitar la creación de accesos nuevos, en las zonas en que resulte compatible, el acceso se realizará campo a través de manera que se provoque un mínimo deterioro al utilizar maquinaria ligera.



- Con carácter general, los desmontes o terraplenes no podrán tener una altura superior a 2 metros. En todo caso, los accesos cumplirán con las disposiciones incluidas en las Normas Urbanísticas Regionales (NUR), aprobadas por el Decreto 65/2010, de 30 de septiembre.

Agua.

- Todos aquellos caminos que crucen algún cauce o zona encharcada deberán contemplar la instalación de drenajes transversales necesarios para asegurar el libre flujo del agua. Como la vaguada en la zona del apoyo T21, para dar continuidad a los flujos superficiales que temporalmente puedan discurrir por la zona.

- Se tendrá especial atención a las obras en la zona de El Pendo y Los Covachos de Peñajorao debido a la existencia de cursos de agua subterráneas del sistema kárstico que es un drenaje natural hacia la Cueva de Fuente Vieja y manantiales, dentro del ZEC Río Pas, aun cuando haya distancia entre la línea y el perímetro del ANEI Peñajorao.

- Tanto la cimentación de los apoyos (T26, T28N, T29N, T31N, T32N, etc.) como sus vías de acceso, no modificarán los cauces innominados próximos, ni los arroyos próximos (Arroyo de Toruzo, Arroyo de Tronquerías..), ni los ríos cercanos (Pas y Saja-Besaya). Igualmente con el resto de apoyos y zanjas que estén próximas a otros cauces (arroyo del Joyo, etc.).

- El tendido de cables en el cruce del cauce Pas se ejecutará de manera manual evitando la circulación de vehículos en los mismos.

- Equipos eléctricos a una altura suficiente para evitar impactos ante episodios de alta pluviometría.

- Los elementos de la línea (cimentación, accesos, etc.) tienen que estar diseñados y ejecutados de acuerdo a una posible inundación.

- Realizar un mantenimiento preventivo y predictivo de los medios de contención y protección de los elementos de la línea ante inundaciones, con el fin de asegurar su funcionalidad.

Aire, factores climáticos, cambio climático.

- Controles periódicos de los niveles sonoros en los puntos más sensibles o conflictivos.

- Selección inicial y programa de revisión y mantenimiento de equipos e instalaciones para garantizar que los niveles de emisión acústica no superan los niveles máximos fijados por la legislación vigente.

- Cuando se observen fenómenos de resuspensión de polvo en los accesos y explanadas, realizar riegos para evitar la generación de polvo.

- Los vehículos pesados que transporte material pulverulento serán cubiertos mediante lonas en sus desplazamientos.

- Cumplir con el valor límite máximo de emisión e inmisión de presiones sonoras (ruido y vibraciones) más restrictivo y, no aportar molestias fuera de los niveles permitidos a las viviendas próximas a la nueva línea.

- Controlar la ejecución de las operaciones susceptibles de generar mayor contaminación acústica, comprobando que éstas se efectúen entre las 8 y las 22 horas como norma general.

- Seleccionar equipos de bajo nivel de emisión sonora.

- Medidas preventivas de minimización de afección lumínica.



Biodiversidad: flora y fauna.

- La adopción de un apoyo tipo esbelto en comparación con otros apoyos hace que los conductores se encuentren a mayor altura sobre el suelo, lo que le permite salvar una parte de las masas de vegetación autóctona (matorrales y arbolado de media o baja altura) con un efecto menor sobre ellas.

- Sobrelevación o recrecido de apoyos, con el objetivo de salvaguardar la vegetación, zonas sensibles, acometer cruzamientos, etc. Cabe destacar que las ventajas de esta medida se contraponen a sus desventajas paisajísticas. Por tanto, hay que llegar a un compromiso en la aplicación de esta medida.

- Salvaguardar los máximos ejemplares arbóreos, haciendo hincapié sobre las zonas ZEC, espacios naturales protegidos, riberas de los cauces, especies autóctonas (encinas, robles, arces, laureles, etc.), acebos presentes en las proximidades de las actuaciones (T18), etc. Se marcarán los árboles a respetar en la ejecución de las obras.

- Se reconstruirá el bosque de ribera del río Pas, entre el T32 y T33, con vegetación autóctona y compatible con los pasillos de la línea: avellanos, saucedas bajas, espinos, etc. Esta formación arbustiva deberá además ser respetada en las labores de conservación de la línea, realizando selectivamente la corta de las especies de porte arbóreo (aliso, fresno, roble, plátano, sauce blanco, etc.) que puedan interferir en la seguridad de la línea, pero no las de porte arbustivo, que puedan ser compatibles con ésta.

- Como estrategia de integración, todas estas especies deben ser no invasoras, resistentes al frío, de hoja perenne –en la medida de lo posible–, resistentes a enfermedades, con un mantenimiento razonable en el tiempo y, adecuadas para la ribera del río y para la línea.

- Se deberá limitar a lo estrictamente necesario el tránsito de maquinaria por la franja de terreno próxima a la vegetación de ribera, minimizando el tamaño de la misma.

- Se evitará realizar las obras de construcción de la línea en el periodo de hibernación y el periodo de cría de los quirópteros.

- En los refugios susceptibles de ser perturbados por las obras de maquinaria pesada, además de adoptar las medidas necesarias para minimizar las afecciones, como, en su caso, evitar las obras en los periodos de cría e hibernación, se deben realizar un mínimo de dos visitas en el periodo de cría (abril-agosto) y una visita durante el periodo de hibernación (octubre-marzo). Si la obra de un tramo determinado con potencial afección a un refugio de quirópteros va a comenzar durante el periodo de hibernación, habrá que someter dicho refugio a seguimiento comenzando por el periodo de hibernación y continuando por el de cría en la primavera-verano siguiente.

- En todos los casos se tomarán las medidas necesarias para minimizar las molestias durante los trabajos de obra, pudiendo sustituir parte de las visitas por prospecciones acústicas (ultrasonidos) al atardecer y durante las primeras horas de la noche.

- En las áreas más sensibles por la orografía o con presencia de arbolado autóctono el izado de apoyos se ejecutará mediante paneles o módulos (en 28 de los 58 apoyos según el EsIA).

- En la ejecución de apoyos en zonas boscosas autóctonas se dará prioridad a la ejecución de poda frente a la tala.

- En el mantenimiento de los pasillos de seguridad, en la fase de funcionamiento o explotación, no se utilizarán herbicidas, ni tratamientos sobre la vegetación de porte bajo, ni el uso de maquinaria pesada. Se dará prioridad al uso de la motosierra o maquinaria similar en las talas.

- Fuera de la calle de seguridad de las zonas arboladas se dará prioridad a la ejecución de podas en vez de cortas de arbolado.



- En el interior de la calle de seguridad se respetará al máximo la vegetación autóctona presente. Para ello, de manera previa a la ejecución de las talas, se marcarán los ejemplares a respetar, en especial los ejemplares de encina, laurel, acebo, etc. y aquellos otros de roble y castaño que resulten compatibles con la instalación. Si se detectasen ejemplares que por su tamaño o porte pudieran resultar singulares, se analizará la viabilidad de su mantenimiento mediante podas.

- Se recomienda llevar a cabo el calendario de cortas de arbolado se realizará en el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre.

- Entre el apoyo T3 y T5, la traza de la línea aérea atraviesa un área de protección de avifauna. El proyecto propone la instalación de medidas salvapájaros en las siguientes zonas: T2 a T9: por la presencia de alimoche y zona de protección establecida por Orden GAN3 6/2011, de 5 de septiembre; y en el tramo entre T30 a T34: señalización propuesta por cruce sobre la ZEC del río Pas.

El salvapájaros que RED ELÉCTRICA utiliza en sus líneas consiste en una espiral de colores vivos, en general amarillo, de material plástico, formada por un cilindro de algo más de un centímetro de grueso y moldeado en espiral con forma de huso, de una longitud total, ya colocado, de alrededor de un metro. Los salvapájaros se colocan manteniendo una distancia de diez (10) metros entre los extremos de dos salvapájaros contiguos a lo largo del mismo cable de tierra. Los dispositivos anticolidión se colocarán al tresbolillo en ambos cables de tierra.

- Los nidos existentes de especies protegidas se respetarán a no ser que interfieran en el correcto funcionamiento de la instalación o se estime un verdadero riesgo para la propia ave, para lo cual se procederá a su traslado.

- En el caso de la necesidad de retirar algún nido, se deberá identificar la especie afectada, antes del inicio de los trabajos. Una vez finalizada la época de nidificación y siempre contando con los permisos de la Administración competente, se podrá llevar a cabo la retirada de los nidos de las especies no protegidas. En el caso de especies protegidas, el inicio de los trabajos se retrasará hasta que las crías de las aves abandonen el nido.

- Los nidos existentes de especies protegidas se respetarán a no ser que interfieran en el correcto funcionamiento de la instalación o se estime un verdadero riesgo para la propia ave, para lo cual se procederá a su traslado, con la previa autorización del órgano competente en la materia.

- La eliminación de vegetación deberá limitarse al mínimo establecido por la "Instrucción Técnica Complementaria ITC-LAT 07 Líneas aéreas con conductores desnudos", incluida en el Real Decreto 223/2008, no pudiendo ser superior a este umbral bajo ningún supuesto.

- Se deberá respetar la vegetación de porte arbóreo existente en el entorno de actuación, en la medida de lo posible.

- Deberán llevarse a cabo todas las medidas necesarias para minimizar el daño sobre el resto de pies que no son objeto de esta actuación.

- Deberá cumplirse lo establecido en el artículo 6 del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, en lo referido a la instalación de medidas de prevención contra la electrocución, en especial, a los sistemas de aislamiento de los puentes de unión entre los elementos en tensión y las distancias mínimas de seguridad establecidas. Estas medidas deberán llevarse a cabo a lo largo de toda la nueva línea eléctrica, independientemente de su ubicación.

- Asimismo, deberá darse cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 de la citada norma, en cuanto a la colocación de sistemas anticolidión del tipo espirales salvapájaros. Éstos se instalarán sobre los cables de tierra, al menos, cada diez metros (si el cable de tierra es



único) o alternadamente cada 20 metros (si son varios cables de tierra o, en su caso, en los conductores) de forma que se genere un efecto visual equivalente a una señal cada 10 metros. Esta prescripción también será extensiva a toda la línea eléctrica.

- Seguimiento periódico y campañas de muestreo de la avifauna presente en el ámbito de la actuación, en todo su ciclo de vida. Cada 12 meses, se realizará un seguimiento del estado de la avifauna de la zona y, el grado de afección de la Línea sobre la avifauna de la zona (colisiones y electrocuciones) y de los hábitats y ecosistemas en el entorno de la línea. El resultado de este seguimiento sobre la afección a la avifauna y a los hábitats y ecosistemas será comunicado a la DGMACC como órgano ambiental.

- REE solicitará previamente la autorización para las talas planificadas a la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria cuando resulte preceptivo.

- El suelo desnudo de la zona de protección de la línea, de los apoyos y de los accesos, se ensemillará con herbáceas y arbustivas autóctonas propias de la zona.

- Señalar adecuadamente la ubicación de especies arbustivas y arbóreas en el entorno, de manera que únicamente se vean afectados por las obras aquellos individuos que sea estrictamente necesarios. En este último caso, se solicitarán todos los permisos necesarios en cumplimiento con la legislación vigente.

- Controlar la protección de los valores botánicos en torno a la zona de obras. Particularmente se controlará la eficacia de las medidas preventivas proyectadas, así como de sus condiciones de conservación.

- Si se descubriesen especies que no hubieran sido detectados en su momento (protegidas o invasoras –Cortaderia selloana, bambú japonés, etc.), el Equipo Técnico que desarrolle la Vigilancia se lo comunicará al órgano competente, quien determinará las actuaciones a adoptar.

- La forma más efectiva de eliminación del plumero es el arranque mecánico de la Línea completa, incluido el rizoma, previa corta y retirada de inflorescencias en bolsas de plástico.

- En el caso del bambú japonés, es fundamental impedir que colonice nuevas zonas a través de los fragmentos de la planta, por lo que deberá evitarse trasladar tierras con presencia de esta especie fuera de la zona de intervención.

- Los residuos generados por la eliminación de invasoras serán retirados a vertedero autorizados.

- El proyecto deberá contemplar un seguimiento de la calle de seguridad de la línea eléctrica de al menos dos años, tras la finalización de las obras, para determinar la posible presencia de especies invasoras.

- En los apoyos de principio y final de serie de la línea, se extremarán los cuidados para evitar que la colocación de la máquina de tiro y freno y, en su caso, de los muertos de hormigón, provoque daños sobre la vegetación.

Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

- Todas las medidas en el apartado anterior de biodiversidad, flora y fauna.

- No se podrá utilizar la zona declarada ZEC Río PAS como parque de maquinaria ni almacén de materiales.

Paisaje.

- Se controlará la ejecución de todas aquellas operaciones que pudieran suponer un incremento del riesgo de incendio: movimiento y uso de maquinaria, acopios de desbroces, etc., así como el cumplimiento de las medidas de vigilancia forestal en materia de incendios.



- Las obras se circunscribirán a los detalles, características, dimensiones y materiales contemplados en la solicitud del promotor; haciendo especial hincapié en la adecuación cromática de los materiales que compongan la línea, sus servicios auxiliares y, los demás elementos que sea vistos una vez finalizadas las actuaciones.

- Para aminorar el impacto paisajístico, se ha tenido en cuenta que el material constitutivo de los apoyos sea de similares características a los ya existentes en el entorno.

Población, salud humana.

- REE comunicará siempre previamente a los titulares de las parcelas afectadas por el comienzo de las obras de construcción, por las tareas de mantenimiento, por las talas o podas planificadas cuando resulta necesario por razón de la seguridad de las personas y de la propia instalación.

- En la medida de lo posible, se consensuarán las ocupaciones temporales durante la ejecución de las obras y, las interrupciones en el tráfico en el entorno de las obras. Una vez finalizadas las obras, la superficie con afecciones temporales distinta a la superficie de tala – que incluye la zona de servidumbre de vuelo y la zona de seguridad-, debe quedar liberada y en su estado original.

- Ejecutar el Plan de Comunicación socioeconómica de cara a los ciudadanos de los municipios afectados por la nueva línea y, potenciar la participación activa de los vecinos como eje principal del Plan (adecuada publicidad en el entorno de la línea de las ofertas de trabajo, etc.).

- Programa de educación ambiental destinado a sensibilizar y formar la ciudadanía local en el ámbito del medio ambiente.

- En caso de que el trasiego de camiones o maquinaria por las carreteras próximas a las obras generase arrastres o depósitos de materiales (tierras, barro o polvo) sobre las vías asfaltadas, se realizará la limpieza de las mismas con objeto de evitar accidentes.

- Todos los bienes y servicios afectados (especialmente los viales, aceras, pasos, caminos, áreas pavimentadas o acequias que puedan verse afectadas) serán debidamente repuestos de manera que mantenga su continuidad y funcionalidad.

Bienes materiales incluido el patrimonio cultural.

- Deberá realizarse una prospección, un control y un seguimiento arqueológico desde el inicio de las obras hasta la finalización de los movimientos de tierra, de todas aquellas actuaciones que impliquen movimientos de tierras, en especial, las cimentaciones de los apoyos de las torres, los accesos de 4 metros de anchura que se necesitan para llegar hasta los lugares proyectados, el resto de vías de servicio y, las zonas de acopio en su caso. Este control y seguimiento irá precedido de su correspondiente solicitud en la que se informe y se evalúe el posible impacto y la propuesta de medidas preventivas y correctoras en caso del hallazgo de restos arqueológicos en todo el ámbito del proyecto.

- Se asegurará el tránsito por el Camino de Santiago de la Costa (Camino del Norte) y su correcta señalización.

- Paralizar inmediatamente los trabajos si durante la ejecución de la obra apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos, y se comunicará el descubrimiento a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84.1 de la LPCC. Esta medida se hace extensible a todas las fases del Proyecto.

- Estas actuaciones serán efectuadas por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte en los términos establecidos en la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria (en adelante LPCC) y el Decreto 36/2001, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de la LPCC



Residuos y vertidos.

- Acciones de sensibilización/información con empresas contratistas para procedimientos ante derrames o vertidos, y protocolo de actuación en caso de vertido accidental.

- Queda prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico.

- Todo vertido deberá reunir las condiciones precisas para que considerado en particular y en conjunto con los restantes vertidos al mismo cauce, se cumplan en todos los puntos las normas y objetivos ambientales fijados para la masa de agua en que se realiza el vertido.

- En estas actuaciones no se prevén zonas de vertedero de inertes de obra, préstamos, y/o escombreras. En el caso de que se proyectaran a posteriori, se solicitará autorización previa de su ubicación y sus características al órgano titular de esta competencia del Gobierno de Cantabria.

- Se desarrollará un seguimiento de las labores de mantenimiento de la maquinaria, comprobando que no se realicen vertidos incontrolados, así como las basuras generadas por las obras, cuyo lugar de destino deberá ser un centro de tratamiento de residuos o un vertedero autorizado.

- Se prohibirá a los contratistas realizar vertidos de todo tipo, basuras o restos de obra, en particular de hormigón excedentario, tanto en la explanada de trabajo como en el acceso. Debiendo realizar un seguimiento minucioso del cumplimiento de esta prohibición.

- Se deberán extremar las precauciones para evitar riesgos de arrastre de sedimentos o materiales por escorrentía, así como de vertido, directo o indirecto, a la red hidrográfica o a los suelos de residuos contaminantes utilizados en la obra, especialmente aceites y combustibles.

- Los residuos generados por esta actuación (restos de madera, ramas, u hojas), en ningún caso se dejarán almacenados en las márgenes de ríos y arroyos, ni en el ámbito de la línea. Los residuos se gestionarán y tratarán de acuerdo a su naturaleza mediante gestores autorizados.

- Establecer áreas independientes e impermeables de contención para la limpieza de la canaleta de camiones hormigonera.

- En caso de ser necesarios, se fijarán zonas específicas para los puntos de almacenamiento de combustibles para alimentación de los servicios auxiliares de las obras y/o maquinaria, así como sustancias clasificadas como peligrosas. Los residuos peligrosos contarán con sistemas de protección que eviten fugas o pérdidas que puedan afectar al suelo y/o a las aguas subterráneas, cumpliendo criterios de prevención y minimización de riesgos; la zona donde se almacenen debe estar cubierta, sobre una superficie impermeable y resistente a sustancias químicas o acciones mecánicas, correctamente señalizada, identificada, iluminada, ventilada y con recipientes con la capacidad suficiente más un coeficiente de seguridad de un 20% y en cantidad suficiente para cada tipo de residuo.

- Se dispondrán suficientes medios para la absorción de posibles derrames.

Al finalizar la explotación del proyecto.

- Se realizará una planificación, a validar por la DGMACC, que garantice la realización previa de los trabajos necesarios de retirada de productos peligrosos, residuos, limpieza o/e instalaciones.

- Elaboración de Plan de Gestión Medioambiental por parte de las contratadas que participen en esta fase. Revisión y seguimiento.

- Si se detectan problemas de compactación en las plataformas de instalación de los apoyos, acceso directo a los apoyos campo a través, etc., se procederá a descompactarlas una



vez finalizadas las obras mediante un escarificado-subsolado, seguido de un aporte de abono mineral (NPK en dosis de 50 kg/ha) para mejorar los contenidos de nutrientes del suelo.

- Priorización de los trabajos en horarios de menor afección al entorno (horario diurno).
- Medidas organizativas y de planificación de la obra para minimizar la afección a la fauna (circulación de personas y vehículos únicamente en áreas establecidas, horarios de trabajo, épocas, etc.).
- Controles visuales para garantizar la no contaminación de capas freáticas y cauces de agua superficiales.
- Planificación del orden de la intervención: retirada previa de productos peligrosos, residuos y limpieza de equipos, etc. Zona de ocupación mínima y, únicamente la necesaria
- Área independiente para limpieza de maquinaria, vehículos, etc.

E. PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.

El EsIA incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objeto es el seguimiento y control de los impactos previstos en todas las fases del Proyecto, garantizar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, detectar los impactos no previstos, adoptar las medidas adicionales para contrarrestarlos, y comprobar de que los efectos generados en las fases son los contemplados en el EsIA y su DIA (incluyendo su magnitud) con la finalidad de conformar una fuente de datos para mejorar el contenido del seguimiento y de futuros estudios.

El promotor remitirá al órgano sustantivo y a la DGMACC del Gobierno de Cantabria, un informe anual sobre el cumplimiento del PVA durante el tiempo que dure la actividad de la línea, y al menos durante los tres (3) años siguientes a su finalización. El informe incluirá una descripción de la actividad realizada incluyendo las modificaciones en su caso introducidas respecto del proyecto aprobado y su justificación, del grado de ejecución de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, y de su eficacia en relación con los efectos previstos en esta evaluación. También expondrá la eventual aparición de impactos ambientales no previstos en esta evaluación de impacto ambiental, especificando las medidas adoptadas para su eliminación o atenuación.

El promotor designará un Director Ambiental responsable del seguimiento, vigilancia ambiental y, de la elaboración de los informes de seguimiento según las disposiciones del EsIA, DIA, así como en cualquier otro permiso/autorización de tipo ambiental.

Actuaciones e informes incluidos.

Antes de iniciar la obra, se comprobará documentalmente la autorizaciones, licencias y permisos necesarios para llevar a cabo la construcción y funcionamiento de la Línea.

Se realizará un seguimiento de la vigencia y/o actualización de las autorizaciones correspondientes al proyecto, ambientales, sin perjuicio de otras que sean necesarias en el ámbito de la actuación.

El seguimiento y control del PVA y del Proyecto se plasmará en informes, que incluirán material videográfico y comparaciones del antes y después. Con carácter general, los informes contendrán apartados específicos de las áreas sensibles como la contaminación atmosférica, acústica, hidrológica, accidentes y/o catástrofes naturales, etc.

El PVA diseñado para el proyecto se divide en tres (3) etapas:

- Seguimiento en la etapa I: construcción (obra civil o montaje):
- Seguimiento en la etapa II: explotación (funcionamiento); y
- Seguimiento en la etapa III: desmantelamiento (abandono y restauración).



Etapa I: Seguimiento de la fase de construcción.

Se verificarán y se documentarán las siguientes actividades: el conocimiento de la política medioambiental de REE por parte de los contratistas y subcontratas; las áreas de actuación; el plazo de las obras; las solicitudes de los propietarios de los terrenos afectados; el replanteo de los apoyos; los accesos necesarios para ejecutar la línea; el izado de las torres; el tendido de los conductores; la instalación de las medidas para la protección de la avifauna, fauna y vegetación; el acopio temporal de los materiales; los residuos generados, su gestión y tratamiento; la maquinaria a utilizar y sus circulaciones; las interacciones de las obras con el patrimonio cultural y arqueológico; las labores de talas, podas y desbroces; la red hidrológica y la calidad de aguas; la gestión de la tierra vegetal; la reposición de los elementos afectados por las obras; y la limpieza del ámbito de las obras... sin perjuicio de otras reseñadas en la documentación técnica-administrativa del proyecto objeto de esta DIA.

Las visitas para la toma de datos y elaboración de los informes de obra se realizarán semanalmente (o quincenalmente previa autorización del órgano ambiental competente) durante el tiempo de ejecución de las obras: se incluirá un análisis de la evolución de la obra respecto a las previsiones del proyecto –desviaciones- y de su plan de restauración e incidencias ambientales relevantes, así como un calendario real de la evolución prevista para la obra en el mes siguiente, con indicación de las actividades programadas, señalando aquellas que sean críticas, identificando las zonas con mayor sensibilidad, y las medidas correctoras a tomar. Se acompañará material videográfico y en el caso de ser necesario, planos y memorias descriptivas de la obra, impactos, medidas, etc.

Con carácter trimestral, el promotor a través de la Dirección Ambiental enviará un informe –fase de obra civil y/o montaje- al órgano ambiental -DGMACC- a modo de resumen y descripción de los informes de obra. El promotor de parte, puede aumentar la frecuencia del envío de estos informes al órgano ambiental.

Los principales seguimientos a realizar durante esta etapa, serán:

i. Del ruido: se realizará un seguimiento semestral (cada 6 mes) de los niveles acústicos para verificar que se cumplen los límites establecidos legalmente, para lo que se seleccionarán puntos representativos del área de estudio (límite más cercano con los bloques de viviendas existentes, límite con los ríos Saja-Besaya, Pas, Cabo, arroyo de Toruzo, etc.).

ii. Del impacto sobre la atmósfera: semanalmente (cada 7 días) en la fase de obras, en los puntos críticos, se controlará las emisiones de gases de combustión como las de polvo o partículas en suspensión: detección de humos negros, estado correcto de los posibles acopios existentes, transporte de materiales secos en volquetes sin cubrir y presencia de nubes de polvo.

iii. De las afecciones a la fauna: con frecuencia quincenal (cada 15 días) en la fase de obras, y anualmente (cada 1 año), se realizará un estudio faunístico que permita estimar los riesgos reales de afección sobre las especies presentes en su área de distribución (zonas de alimentación, zonas de reproducción, etc.) así como el desarrollo de las medidas preventivas y correctoras adecuadas, en caso de que las propuestas no sean suficientes. Especialmente en los ZEC y áreas naturales de interés próximas a la nueva línea.

iv. De la limpieza final de obra (una vez): comprobación visual del correcto estado de la parcela y accesos utilizados y, su similitud o mejoría respecto a las características anteriores a la construcción de la Línea.

v. Del proceso de regeneración de las zonas afectadas por la construcción: quincenalmente (cada 15 días) se llevará a cabo un seguimiento y control de las labores de restauración de forma que se garantice el cumplimiento de las medidas establecidas, así como la efectividad de las mismas: revegetación, etc. Para ello, se establecerá un programa de visitas a la zona, con carácter quincenal (durante la revegetación y/o siembra con semillas herbáceas) y mensual (una vez concluida ésta); en las cuales se verificará la evolución de las labores de restauración,



detectando posibles incidencias que puedan surgir. La información recogida en dichas visitas será plasmada en los siguientes informes:

- a. Informes mensuales durante la restauración (cada 1 mes).
- b. Informes semestrales durante el seguimiento posterior (cada 6 meses).

Asimismo, en caso de ocurrencia de cualquier imprevisto, contingencias o alteración del transcurso normal de las obras o no contemplado en esta DIA, se realizará un informe extraordinario en el cual se detallará el suceso ocurrido y las medidas desarrolladas para la subsanación o minimización del problema surgido y, se remitirá al órgano ambiental competente -DGMACC-.

A la finalización de las obras, en un plazo máximo de dos (2) meses, REE redactará un informe fin de obra que incluya un resumen de las actuaciones realizadas, los impactos generados y su coincidencia con los impactos previstos, el cumplimiento de la DIA, la generación de residuos, los resultados de los estudios de fauna, avifauna, herpetofauna (reptiles), quirópteros... la vegetación, los resultados de las mediciones de ruido ambiental, los resultados del seguimiento arqueológico, las medidas de restauración, la afección indirecta a los cauces y el sistema hídrico y, los posibles nuevos requisitos del PVA en su fase de explotación o funcionamiento.

Etapa II: seguimiento de la fase de explotación/funcionamiento.

Durante la fase de explotación, se redactará un informe anual (cada 1 año), al menos, una copia al órgano ambiental -DGMACC-.

Este informe se nutrirá de las visitas de la puesta en marcha y explotación de la línea. En el caso de detectarse afecciones graves sobre alguno de los elementos del medio, se ejecutará una mayor frecuencia -menor periodicidad- en las visitas para comprobar la eficacia de las medidas propuestas para revertir esas afecciones. De forma general, se observará el estado, progreso y eficacia de todas aquellas medidas preventivas y correctoras aplicadas. Si durante esta etapa se descubriesen especies invasoras, el Equipo Técnico que desarrolle la Vigilancia se lo comunicará al Director Ambiental y al órgano ambiental -DGMACC-, quien determinará las actuaciones a adoptar

Adicionalmente, este informe -fase de funcionamiento- deberá contener los antecedentes (relativos a los informes previos), la metodología (descripción de los recorridos -cronograma-, personas y equipos utilizados), incidencias, operaciones de mantenimiento de la instalación realizadas, funcionamiento de la red de drenajes y vertidos, proceso de regeneración vegetal y, en general, lo descrito en los ítems anteriores de esta fase.

Asimismo, estos informes contendrán los datos sobre las emisiones a la atmósfera, al agua y la generación de residuos.

Suelo, subsuelo, geodiversidad

El PVA valorará el cumplimiento de los criterios de ocupación e intervención del terreno, la reutilización de tierras de excavación y su gestión en vertedero en caso de ser necesaria, la ausencia de zonas de intervención fuera del área autorizada, la ausencia de fugas en la maquinaria, emplazamiento del almacenamiento de productos y residuos, la disponibilidad de medios para actuar ante potenciales derrames y/o vertidos, impermeabilización del suelo, restos de lavado de hormigoneras fuera de las zonas habilitadas etc.

También se llevará a cabo un control regular de la eventual existencia de derrames de aceites, combustibles o cualquier otra sustancia potencialmente contaminante. En caso de detectarse indicios de contaminación en el suelo, se procederá a realizar un análisis del mismo en un laboratorio de control autorizado. En caso de confirmarse contaminación, se procederá a retirar el suelo afectado gestionándolo mediante gestor autorizado. Se identificará la acción causante y se adoptarán las medidas necesarias para evitar nuevos procesos de contaminación.



Agua.

El PVA incluirá un seguimiento de la calidad de agua, con el fin de garantizar la no afección como consecuencia del vertido en las aguas afectas de baño (Real Decreto 1341/2007 de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño). Este seguimiento se hará extensible a todas las fases del proyecto.

También, el PVA incluye el control continuo de que las aguas de escorrentía no afecten a las instalaciones de la nueva línea.

Si en el transcurso de la explotación se produce alguna modificación del proyecto que genere un vertido, se adoptará el seguimiento que prescriba su correspondiente autorización emitida por el órgano competente en la materia.

Aire, factores climáticos, cambio climático.

El PVA incluye la realización de una campaña de medición de partículas sedimentables de acuerdo con la metodología y umbrales contemplados en el Decreto 50/2009, de 18 de junio, por el que se regula el control de la contaminación atmosférica industrial en Cantabria y, cumpliendo con la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera considera las Actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera (APCA), sin perjuicio de otros umbrales, correctamente motivados, más restrictivos que se establezcan

Asimismo, el promotor seguirá los controles regulados en la normativa vigente aplicable en las actuaciones de referencia sobre la protección de los trabajadores contra el polvo.

Adicionalmente, se establecerán puntos de control para la vigilancia de los depósitos de polvo en los viales afectados, accesos, las zonas de influencia de las instalaciones y, vegetación arbustiva y arbórea de la zona de protección de la línea; y, se realizará un control sistemático de las acumulaciones de polvo en dichos puntos, trasladando los resultados en el informe anual del PVA. Además, se evaluará la eficacia de las medidas correctoras para atenuar la generación y depósito de partículas en suspensión.

A través de organismos de control autorizados, se efectuarán mediciones de ruidos y electromagnéticas, en los bordes de la zona de protección y en el eje de la línea, en el lado frontera con las viviendas más próximas, carreteras, vías férreas. Estas mediciones cumplirán con las Ordenanzas de Protección de Medio Ambiente de los Ayuntamientos afectados por la línea –o normas asimilables-, y en el RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, modificado por el RD 1038/2012, de 6 de julio. Adicionalmente, se realizará un control y medición de las vibraciones en los puntos más delicados del ámbito de la línea (Cueva de Santián, etc.).

Biodiversidad: vegetación, flora y fauna.

El PVA incluye la inspección visual de la evolución de las áreas revegetadas incluidas en el EsIA, y del arraigo de las especies arbustivas y arbóreas. En el caso de que exista una pérdida o no arraigo, superiores a un 10% sobre lo previsto, automáticamente el promotor completará la revegetación y/o ensemillado.

Se evaluará el estado de la fauna y avifauna anualmente (1 año): censo de aves nidificantes, invernantes, quirópteros, lepidópteros y, otra comunidad biológica relevante.

Asimismo, se estudiará la detección de nidos, madrigueras, rastros o encames o refugios de fauna en las proximidades del proyecto, la presencia de animales muertos o heridos. Se prestará especial atención a las especies que destacan por su categoría de protección o amenaza, así como a recopilar información de utilidad para evaluar, prevenir, corregir y mitigar posibles impactos.

Además, se realizará una búsqueda intensiva de cualquier resto de aves o quirópteros que se encuentren alrededor de las líneas eléctricas aéreas, electrocutados o que hayan sufrido



colisiones. Se realizará una visita semanal, recorriendo el trazado de las líneas eléctricas andando bajo una de las líneas laterales en el sentido de ida y bajo la otra en el sentido de regreso. Esta búsqueda se hace extensible a otros elementos de la línea que provoquen molestias a las aves o quirópteros.

Este seguimiento de fauna podrá ser ampliado para obtener información más detallada de acuerdo a la información científica disponible y las guías metodológicas internacionales siempre que no comprometa la comparabilidad de los conjuntos de datos y sea económica y técnicamente asumible.

Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

Se realizará un control de los ZEPA y ZEC nuevos que no estuvieran contemplados a la fecha del EsIA y, se implementarán las medidas adicionales necesarias para salvaguardar estos espacios naturales de la Red Natura 2000.

Paisaje.

El seguimiento del paisaje en el PVA está íntimamente unido a la vegetación arbustiva y arbórea en el entorno más cercano a la Línea en cada momento y, a las nuevas instalaciones o proyectos no existentes en la fecha del EsIA.

Se analizará la cuenca visual real de la Línea, considerando una envolvente de 2 km en torno a la instalación, así como un reportaje fotográfico de la zona.

Población, salud humana.

Se informará sobre el municipio donde estén empadronados los trabajadores relacionados con las actuaciones de la nueva Línea y se evaluará la influencia de la Línea sobre el empleo en las comarcas del Besaya, Pas, Bezana y Camargo y, Santander, todas ellas sitas en Cantabria, España, Unión Europea.

Bienes materiales incluido el patrimonio cultural y arqueológico.

Se informará sobre el grado de suciedad achacables al desarrollo de la actividad; si no es positivo, el promotor procederá a una limpieza inmediata y a la revisión y adecuación de las medidas preventivas previstas al efecto.

Residuos y/o vertidos.

Se evaluará el grado de cumplimiento del Plan de Gestión de Residuos –RCD y otros-, la ausencia de residuos sin segregar adecuadamente, el estado de los puntos limpios habilitados, la ausencia de residuos fuera de los lugares habilitados al efecto, etc.

Se llevará un registro de todas las operaciones de gestión de los residuos generados, que en su caso incluirá los documentos de control y seguimiento de la gestión de residuos peligrosos. Esta documentación se incluirá en los informes periódicos de resultados del PVA.

Etapa III: Seguimiento de la fase de desmantelamiento/abandono/restauración.

En los seis (6) meses previos a la finalización de la actividad de la Línea, el promotor remitirá un informe al órgano ambiental y al órgano sustantivo que será aprobado si procede, con las observaciones oportunas. Éste contendrá las acciones previstas por el promotor para cumplir todos los aspectos relativos a la restauración final de los terrenos afectados.

El promotor comunicará a la DGMACC el cese o abandono de la actividad y a partir de dicha comunicación, se cumplirá el plazo máximo que indique la DGIEM -órgano sustantivo- del Gobierno de Cantabria, para el desmantelamiento de la Línea y sus accesos.

Posteriormente, durante las obras de esta fase, los informes emitidos tendrán la frecuencia que indique el órgano sustantivo.



El seguimiento se centrará en el control del desarrollo y ejecución de las obras de desmantelamiento de las instalaciones, con el fin de que una vez concluida la vida útil de las mismas se alcance una situación ambiental semejante al estado pre-operacional, siendo de aplicación todas las medidas establecidas durante la vigilancia de la fase de obra:

- Se comprobará la retirada de las estructuras, con la menor afección posible, evitando el abandono de elementos ajenos al medio.
- Se comprobará que la restauración ambiental final, una vez concluidas las obras, se desarrolla conforme al preceptivo Proyecto de Desmantelamiento y Restauración e Integración Paisajística.

En la fase de abandono se procederá por parte del promotor (o sus empresas mercantiles subsidiarias) a una revegetación, siembra, reposición de tierra vegetal de todo el terreno afectado –cimentaciones, zanjas- con el objetivo de que dichos terrenos tengan mayor biodiversidad que en la fase inicial de construcción de la Línea. Este seguimiento se prolongará durante tres (3) años haciendo énfasis en el arraigo y colonización vegetal y faunística, y en la existencia de especies invasoras –para su eliminación inmediata-.

Si durante esta etapa se descubriesen especies invasoras el Equipo Técnico que desarrolle la Vigilancia se lo comunicará al órgano ambiental quien determinará las actuaciones a adoptar para evitar su afección.

En el plazo de dos (2) meses desde la finalización del desmantelamiento se remitirá al órgano ambiental –DGMACC- un informe que contenga una descripción detallada de todos los procesos llevados a cabo con incidencia ambiental, especialmente lo que se refiere a los residuos peligrosos, así como una descripción detallada de los procesos de restauración del medio y cualquier incidencia que se considere relevante, así como el análisis del cumplimiento de los objetivos fijados en la evaluación ambiental.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

F. CONSIDERACIONES.

Esta declaración se emite a efectos de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y se formula sin perjuicio de la obligatoriedad de cumplir con la normativa aplicable y de contar con las autorizaciones de los distintos Órganos competentes en ejercicio de sus respectivas atribuciones, por lo que no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones o licencias que hubieran de otorgar aquéllos.

Cualquier ampliación o modificación del proyecto presentado, que pueda suponer una presumible desviación ambiental negativa, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el EsIA, deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático (DGMACC), que establecerá, si procede, la aplicación de nuevas medidas correctoras.

En aplicación del artículo 43.1 de la Ley 21/2013, la DIA del proyecto o actividad perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el "Boletín Oficial de Cantabria", no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cuatro (4) años, en cuyo caso el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la DIA en los términos previstos en la Ley.

Todos los informes derivados del PVA emitidos, tanto en fase de ejecución como de funcionamiento, deberán ser remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático (DGMACC) del Gobierno de Cantabria, como órgano ambiental.



Según lo señalado en el artículo 41.4 de la Ley 21/2013, la declaración de impacto ambiental (DIA) no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

G. CONCLUSIÓN.

Teniendo en cuenta el análisis anterior, la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático (DGMACC) considera que el proyecto "Nueva línea aérea-subterránea, de transporte de energía eléctrica a 220kV `Cacicedo – Puente de San Miguel", promovido por Red Eléctrica de España, S. A. (Redeia), previsiblemente no producirá efectos adversos significativos sobre el medio ambiente con la aplicación de las medidas propuestas por el promotor y el resto de condiciones expuestas, por lo que en consecuencia con lo anteriormente considerado, y a los únicos efectos ambientales, procede a resolver el trámite de evaluación ambiental mediante la formulación de una DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES, concluyendo que su ejecución se considera ambientalmente viable, dado que la actividad pretendida no implica una pérdida significativa de valores ambientales, paisajísticos y arqueológicos, siempre y cuando se lleven a cabo el conjunto de medidas preventivas, compensatorias y correctoras establecidas en la DIA para la atenuación o minimización del impacto, y el Plan de Vigilancia Ambiental, así como el conjunto de condicionados propuestos por las diferentes Administraciones y Organismos Públicos.

La DIA aprobatoria con condiciones no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles

Lo que se comunica a los efectos oportunos, sin perjuicio del resto de autorizaciones que deban ser emitidas por otras Administraciones y/u Organismos.

Santander, 23 de junio de 2025.

El director general de Medio Ambiente y Cambio Climático,
Alberto Quijano Alonso.

2025/5734

CVE-2025-5734