David Díaz Gregoire en representación de «Landscape Larcovi, S. L.», eligiendo como sistema de actuación el de compensación.

Contra dicho acuerdo podrá interponerse, potestativamente, recurso de reposición ante la Junta de Gobierno Local en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la publicación del acuerdo.

Igualmente, podrá interponerse directamente recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la publicación del acuerdo.

Si se interpone recurso de reposición, podrá, igualmente, interponerse el recurso contencioso-administrativo ante el órgano jurisdiccional y en el plazo que se indica en el párrafo anterior contra la resolución expresa del mismo, o en el de seis meses contra su desestimación presunta, que se producirá si no es notificada resolución expresa en el plazo de un mes, contado a partir del día en que el recurso de reposición tenga entrada en el Registro General de este Ayuntamiento. Podrá, no obstante, formularse cualquier reclamación que entienda convenir a su derecho.

Santander, 19 de enero de 2006.–El alcalde, Gonzalo Piñeiro García-Lago.

06/1327

## AYUNTAMIENTO DE TORRELAVEGA

*Información pública de la aprobación inicial del Estudio de Detalle del Área de Intervención C-2, en Campuzano.*

Por Decreto de la Alcaldía de fecha 19 de diciembre de 2005, se ha aprobado inicialmente el Estudio de Detalle correspondiente al Área de Intervención C-2, Campuzano, con objeto de establecer una nueva ordenación del Área, conforme a lo señalado en el artículo 2.4 de las Normas Particulares para las Áreas de Intervención y Sectores del Plan General de Ordenación Urbana, promovido por «Urbanizaciones Costa Cantabria, S. L.».

Por lo expuesto se somete a información pública el expediente instruido al efecto, pudiéndose examinar en la Gerencia de Urbanismo de esta Ayuntamiento y presentar las alegaciones que se estimen pertinentes en el plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la inserción de este anuncio en el BOC.

Torrelavega, 19 de diciembre de 2005.–La alcadesa, Blanca Rosa Gómez Morante.

05/16491

## AYUNTAMIENTO DE TORRELAVEGA

*Información pública de la aprobación inicial del Proyecto de Compensación de la Unidad de Actuación UA-1 del sector VII B), Los Ochos.*

Por la Alcaldía-Presidencia de este Ayuntamiento se ha dictado con fecha 27 de enero de 2006, la Resolución número 238/2006, cuya parte dispositiva dice lo siguiente:

- Aprobar inicialmente el Proyecto de Compensación de la Unidad de Actuación UA-1 del Sector VII B) Los Ochos, promovido por don José del Río Miera, en representación de «Terrenos de Adarzo, S. L.» y Hermanos González Rosalía.
- Someter el expediente a información pública por plazo de veinte días, quedando aprobado el Proyecto definitivamente de no presentarse alegaciones, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 157 de la Ley de Cantabria 2/2001 de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Torrelavega, 27 de enero de 2006.–El alcalde en funciones, Aurelio Ruiz Toca.

06/1354

# 7.2 MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

## CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

### Dirección General de Medio Ambiente

*Corrección de errores al anuncio publicado en el BOC número 7, de 11 de enero de 2006, de publicación de resultados de procedimientos de Estimación de Impacto Ambiental tramitados conforme al Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria.*

Advertido error en la publicación de la relación de las Estimaciones de Impacto Ambiental publicadas en el BOC número 7, de 11 de enero de 2006, apareciendo el proyecto «Paseo peatonal de Cicero a Santoña», promovido por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, como Estimación de Impacto Ambiental, se comunica que, advertido el error, el mencionado proyecto se anula de dicha relación y se procede a enviar al BOC para su publicación como Declaración de Impacto Ambiental.

Santander, 19 de enero de 2006.–El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

06/1215

## CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

### Dirección General de Medio Ambiente

*Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «paseo peatonal de Cicero a Santoña».*

1. ANTECEDENTES.

El Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria (BOC nº 97 de 15 de mayo de 1991), establece la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la Resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en su Anexo I.

Con fecha de 7 de diciembre de 2000, y nº de Registro E/6189/2000, conforme a lo indicado en el artículo 20 del Decreto 50/1991, de 29 de abril de Evaluación de Impacto Ambiental, se registra en la Consejería de Medio Ambiente escrito del promotor del proyecto (Consejería de Obras Públicas y Vivienda) mediante el que se adjunta la Memoria-Resumen del proyecto "Paseo peatonal de Cicero-Santoña", por lo que de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió al Acuerdo de Inicio del procedimiento ambiental con fecha de 13 de febrero de 2001.

El proyecto consiste en la construcción de una pasarela peatonal entre la localidad de Santoña y el cruce de la carretera local Santoña-Cicero (CA-241) con la carretera nacional Santander-Bilbao (N-634). (Anexo I, descripción del proyecto).

Recibida la mencionada Memoria-Resumen, el Servicio de Medio Ambiente inició, con fecha de 9 de abril de 2001, un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre los posibles impactos ambientales producidos por el proyecto de referencia.

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

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

Elaborado por el promotor de la actuación, el Estudio de Impacto Ambiental (un resumen del cual se recoge en el Anexo III) fue sometido a trámite de Información Pública por la Dirección General de Medio Ambiente mediante

anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria de fecha de 20 de abril de 2005. Durante la misma se presentó una alegación por parte de la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA), un resumen de la cual se incluye en el Anexo IV.

Continuado el examen de la documentación presentada por el promotor para la ejecución de la obra, es preciso señalar que el desarrollo de la misma supondrá una modificación, tanto de carácter físico como visual, del entorno donde se ubica, debiéndose tener en cuenta, tal y como se contempla en la documentación contenida en el propio Estudio de Impacto Ambiental y en sus Anejos, su elevado valor ambiental y ecológico. Ello exige que todas las actuaciones que se pretendan realizar en este espacio deban estar condicionadas por el criterio de eliminar o minimizar el riesgo de que se produzca una alteración negativa significativa.

En cuanto a la necesaria justificación de la actuación, en el Estudio de Impacto Ambiental se indica expresamente que ésta encuentra su razón de ser en dos condicionantes. Un primer condicionante consistente en el aumento de los niveles de seguridad peatonal en aquellas áreas del trazado de la CA-241 vinculadas a la actuación; y en segundo lugar lograr una mejora en el uso público ordenado de la misma.

Desde el punto de vista del análisis de alternativas, en la documentación presentada se constata la consideración de dos soluciones diferentes, además de una referencia expresa a la posible alternativa "cero" o de no acción. Para la elección final de la alternativa propuesta se emplean de forma justificada diversos criterios ambientales contenidos en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. Como resultado de la aplicación de los citados criterios se deduce que la alternativa "vial-sur" presenta menores inconvenientes, relacionados con el medio natural y perceptual, que la alternativa denominada "vial-norte".

Respecto a la alternativa finalmente elegida hay que indicar que la posible "subvariante" planteada, que discurriría a través del cierre de Montehano, deja de ser viable en la actualidad como consecuencia de la desaparición del dique por donde se hubiese podido realizar el trazado de la pasarela. Esto tiene su causa en las obras de restauración efectuadas recientemente en la marisma de Montehano.

Asimismo, para la identificación y valoración final del impacto global generado por la actuación propuesta se ha tenido en cuenta el entorno donde se desarrolla, considerando todos los factores directa o indirectamente relacionados con el medio natural además de aquellos implicados con el medio perceptual y social.

En el presente documento, se establecen una serie de condicionantes de carácter ambiental y se desarrollan las medidas correctoras propuestas. Asimismo se fijan las bases para el diseño de un Programa de Vigilancia Ambiental, con el fin de asegurar la correcta ejecución de las obras, la adecuación de las medidas ambientales propuestas y la minoración de los posibles efectos ambientales negativos generados incluso durante la posterior fase de explotación de la actuación; de tal forma, que la realización de la misma pueda considerarse viable desde el punto de vista ambiental.

A los solos efectos ambientales, se formula la siguiente DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES del proyecto "Paseo peatonal Cicero-Santoña", sin perjuicio del resto de autorizaciones de carácter ambiental, que deban ser emitidas por cualquier otro Organismo y/o Administración competente y con el condicionado ambiental que a continuación se detalla para la atenuación del impacto ambiental, al que se han sumado las medidas de protección, mejora ambiental y el Programa de Vigilancia Ambiental propuestos por el promotor del proyecto y que se recogen de forma sucinta en el Anexo III de esta Declaración de Impacto.

2. CONDICIONANTES AMBIENTALES PROPUESTOS POR EL PROMOTOR.

Propuesta de medidas correctoras, preventivas y compensatorias.

Las medidas preventivas propuestas son las siguientes:

- Exigencia de una Dirección Ambiental que asesore a la Dirección de Obra y garantice el pleno cumplimiento de todas las medidas y condicionantes ambientales exigidos.
- Nombramiento, por la empresa adjudicataria de las obras, de un Responsable Técnico de Medio Ambiente.
- Se exigirá la puesta en práctica de un compendio de "Buenas Prácticas Ambientales", en el que se sinteticen las principales formas de actuar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.
- Seguimiento de un "Plan de Emergencias Ambientales", en el que se defina con detalle el protocolo de actuación ante cualquier imprevisto o accidente con repercusiones ambientales significativas.
- Delimitación con detalle de las áreas de vegetación de estuario afectada.
- Control de las especies invasoras existentes.
- Los trabajos de obra en zonas no continentales quedarán limitados por condicionantes temporales (épocas de reproducción, migración, actividad vegetativa,…). Por este motivo se deberá evitar los meses entre abril y agosto, siendo el mes marzo variable según las características del año.
- Se adoptarán las debidas medidas preventivas especiales que limiten posibilidad de vertidos de combustibles u otros materiales tóxicos al estuario.

Las medidas correctoras propuestas son las siguientes:

- Favorecer el uso de micropilotes, en detrimento de los pilotes, en la mayor longitud de pasarela posible.
- Alargar los vanos entre pilotes en la medida de lo posible disminuyendo con ello la incidencia sobre el sustrato. Esta medida se asocia al uso de pilotes de madera cuyo vano permitido es de 14 m, frente a los 12 m de pilotes de hormigón.
- Revisar la opción de sustentar la estructura con un solo pilar central acercando más la pasarela al talud de la plataforma vial.
- Los acabados de la pasarela deberán estar bien definidos, acordes y homogéneos con los materiales propuestos para los asubideros.
- Las barandillas no sobrepasarán las medidas previstas para los faldones, estimada en 80 - 85 cm; respecto a las barandillas superiores serán pintadas de colores neutros, verde o marrones, que eviten reflejos.
- Los asubiaderos se adecuarán a construcciones que no sobresalgan de la línea de cobertura proporcionada por la carretera y pantallas visuales al efecto y se dispondrán, sobre lo proyectado en el estudio previo, evitando al menos los de los puntos kilométricos 03+461 y 02+031 y uno de los dos situados a cada lado del puente de Escalante, preferiblemente el situado en la margen norte, por resultar poco práctica su presencia en un espacio tan corto, en puntos de visibilidad elevada y suponer elementos de potencial sinergia en la afección al paisaje.
- Las pantallas visuales se acomodarán en las zonas en las que la interacción con la avifauna pueda ser más relevante. Constarán de tramos con pantallas de láminas orientadas, que permitan una visualización restringida, en el sentido de la marcha de los viandantes, hasta una altura media de 1,8-2 metros. Las mismas se ejecutarán en materiales plásticos resistentes y tendrán acabados neutros en colores verdes o pardos, según la zona. Entendiendo que las pantallas complementan con la pantalla de tarays, los colores serán preferentemente verdes mate, evitando en todo caso los destellos. Las zonas esenciales para estas pantallas serán el cierre de la cofradía al oeste del observatorio ornitológico sectores discontinuos del tramo entre puentes, evitando la suma de impactos estructurales por intrusión paisajística. También será recomendable su presencia (limitada) en las zonas de los asubiaderos, como medio de evitar la concentración de impactos en estas zonas.

- La ejecución del pilotado de la pasarela, en las zonas en las que ello sea preciso, se realizara desde la propia carretera actual o su talud, evitando, en todo caso, la invasión del estuario en la banda correspondiente a la traza, y, mucho menos, en lugares externos a la misma que no sean los estrictamente situados en el talud y perfil del vial actualmente existente.

- Adecuación de cunetas y zonas externas del paseo sobre diques o plataformas laterales de la carretera, como medio de mitigar el riesgo de aparición de especies invasoras.

- Se presentará un calendario de actuaciones, junto al proyecto final, para su aprobación a la Consejería de Medio Ambiente, Organismo gestor del Espacio Natural y la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza quienes, por los medios que estimen convenientes, validarán el mismo así como el programa que vele por el cumplimiento de lo proyectado.

Las medidas compensatorias propuestas son las siguientes:

-Recolocación y posterior seguimiento de comunidades de vegetación especialmente sensibles a la actuación, como puede ser el espartinal, que será trasladado a zonas aledañas en las que pueda prosperar.

-Eliminar, a lo largo de la traza del paseo, las comunidades de vegetación invasora presentes en la zona, sobre todo en los diques de la carretera.

- Replantación de tarayal en las zonas en las que en la actualidad se encuentran exentas del mismo. Estas acciones, ligadas a la construcción y seguimiento ambiental de la senda, se ejecutarán mediante técnicas blandas, en zonas en las que sea viable la actuación.

Programa de Vigilancia y Seguimiento ambiental.

En el desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto se distingue entre el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) y el Programa de Seguimiento Ambiental (PSA) diferenciando ambos según el objetivo pretendido. La vigilancia ambiental hace referencias a las anomalías, que de carácter ambiental, serán generadas durante la ejecución del proyecto. El seguimiento ambiental, por el contrario, pretende detectar la evolución que está experimentando el medio como consecuencia de la implantación del proyecto.

El contenido específico del programa será añadido al proyecto constructivo donde se podrá ajustar con mayor detalle las actuaciones concretas a desarrollar. A continuación se indican algunos aspectos en los que se basará el programa de vigilancia y seguimiento ambiental.

- Muestreos selectivos de los diferentes ambientes afectados por las actuaciones, que podrán incluir un programa de investigación de las zonas sometidas a pilotado para posterior publicación de los resultados alcanzados.

- Seguimiento de la evolución del sistema a nivel de los factores ambientales de nicho que conforman el funcionamiento normal de los mismos.

- Seguimiento de comunidades tipo que resulten útiles para detectar anomalías en el funcionamiento ecológico del medio natural.

- Valoración de los impactos reales generados durante la ejecución de las obras, aplicado tanto a las fitocenosis, como a las zoocenosis estuariales.

- Seguimiento de la efectividad y progreso de las medidas correctoras aplicadas al proyecto

- Elaboración de informes de estado ambiental de la actuación en relación al medio

- Seguimiento post-actuación que indique dos cosas fundamentalmente: estado del medio receptor y evolución del mismo tras la finalización de las actuaciones y, no menos fundamental, valoración de la utilidad del proyecto de uso público por el grado de satisfacción y utilización de la infraestructura generada. Este seguimiento post-actuación, no podrá tener una duración inferior a un ciclo anual completo, siendo conveniente que la misma se prolongue un segundo año.

- Creación y localización, en zonas significativas, del proyecto, de una serie de puntos de control que sirvan para efectuar las pertinentes valoraciones de las acciones generadas por el proyecto (PVA) y analizar la respuesta del sistema a las mismas (PSA).

3. CONDICIONANTES AMBIENTALES COMPLEMENTARIOS.

El elevado valor ambiental de la zona queda reflejado por la protección legal que goza este espacio, al localizarse dentro del ámbito territorial de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja (Ley 6/1992, de 27 de marzo); de la Zona de Especial Protección para las aves (ZEPA) de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel y ría de Ajo; y del Lugar de importancia Comunitaria (LIC) de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel (acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria de 14 de noviembre de 2002) entre otras figuras; además de estar incluido dentro del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel (PORN; aprobado mediante el Decreto 34/1997, de 5 de mayo).

Consecuentemente, cualquier actuación en su interior deberá incorporar un completo conjunto de medidas ambientales, de forma que se garantice, con su aplicación, que el impacto sobre los distintos factores ambientales existentes en el entorno de la actuación no afecte a su integridad ni a su correcto funcionamiento ecológico.

Por ello, la aplicación de las medidas ambientales que a continuación se proponen deben formar parte de un sistema de gestión medio ambiental que deberá aplicarse de forma coordinada e integrada durante la ejecución de la actuación y su posterior explotación.

3.1. Medidas para la protección del sistema hidrológico y la calidad de las aguas.

- Se realizará una gestión activa para reducir al mínimo el riesgo de que se produzcan vertidos accidentales a la marisma, adoptándose como una Buena Práctica Ambiental la disposición a pie de obra, en cada tajo, de materiales absorbentes capaces de recoger vertidos puntuales ocasionados por derrames.

- Con el objetivo de reducir en todo lo posible la dispersión por accidente de los distintos tipos de residuos sólidos hacia la marisma, en los tajos cercanos a la misma se procederá a la instalación de barreras físicas consistentes en geotextiles interpuestos entre el área de trabajo y la zona a proteger. Dichas barreas serán retiradas una vez finalizado el tajo y gestionadas como un residuo.

3.2. Medidas para la protección de la atmósfera.

- Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán adecuadamente cubiertos mediante toldos u otro tipo de soluciones. Igual criterio se aplicará para el mantenimiento de los acopios, que deberán ser cubiertos o protegidos del viento, especialmente el de componente Sur.

3.3. Medidas para la protección de la vegetación.

- El proyecto deberá incluir como medida prioritaria la restauración de la vegetación afectada por la ejecución del mismo, en una superficie igual o superior a la afectada. Para ello se deberá incluir un apartado en el Plan de Restauración e Integración Paisajista que detalle las acciones a realizar sobre este factor ambiental en los taludes adyacentes a la plataforma vial y en aquellas zonas donde fuese preciso a juicio de la Dirección Ambiental y de los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental establecido.

- Las especies utilizadas deberán ser preferentemente autóctonas, y su utilización deberá contar con la autorización previa del Órgano Gestor de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

- En especial, se repondrá la totalidad de tarays (Tamarix sp) afectados por la ejecución del proyecto, y se realizarán nuevas plantaciones de esta especie en aquellos tramos de la carretera en los que actualmente no estén presentes, de forma que se incremente la función de

barrera protectora que ejerce esta plantación entre la carretera y la marisma. El número final de ejemplares de esta especie será siempre superior al actual.

- Se implementarán todas las medidas necesarias, tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento, para controlar la aparición de especies vegetales alóctonas de carácter invasor, en especial la chilca (Bacharis halimifolia), el plumero (Cortaderia selloana) y la Reynoutria japónica.

3.4. Medidas para la protección de la fauna.

- Las afecciones que la actuación puede generar durante la fase de construcción sobre la avifauna son consideradas de baja relevancia significativa, al no afectar directamente a la zona de alimentación, refugio o áreas destacadas de nidificación. No obstante, durante la planificación de obra deberá tenerse en cuenta un calendario de trabajos, avalado por la Dirección Ambiental y contemplado en su Programa de Vigilancia Ambiental, para evitar que la ejecución de los tajos potencialmente más ruidosos se desarrollen durante las épocas de reproducción y cría si se constatase la existencia de parejas reproductoras en el entorno.

- En la fase de explotación se considera necesario amortiguar el posible efecto barrera que directamente, como barrera física, o indirectamente, con el aumento de tránsito peatonal en la zona, pudiera ocasionarse sobre el movimiento y comportamiento habitual de las aves acuáticas. Para ejecutar unas correctas medidas protectoras sobre este aspecto es necesario previamente evaluar el efecto específico y de detalle generado por la pasarela sobre esta avifauna, sin perjuicio de que en el Estudio de Impacto Ambiental ya se haya analizado expresamente este aspecto. Para ello se deberá contemplar en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) un control específico del comportamiento de estas aves frente al uso de la pasarela, procediéndose, según el resultado obtenido y por parte del promotor, a ejecutar las acciones necesarias según lo recomendado en los informes y documentos previstos en el Programa de Vigilancia Ambiental, que deberá estar previamente autorizado por la Dirección General de Medio Ambiente.

3.5. Medidas generales para la protección del ecosistema.

- Bajo ningún concepto se realizarán actuaciones que sean susceptibles de afectar de forma significativa al ecosistema estuarial, quedando prohibida la ejecución de tajos, tránsito de maquinaria u ocupación superficial en el espacio de marisma. A tal efecto según los datos extraídos del Estudio de Impacto Ambiental la única actuación que afectará directamente a la marisma será la ejecución del pilotaje, mediante hinca, no siendo posible la necesidad de ninguna otra ocupación.

- Con la finalidad de minimizar la afección a las comunidades bióticas existentes, durante la fase de construcción se procederá a la limitación del trabajo, diario o anual, impuesta por el calendario mareal y/o el calendario anual de actividad biótica previsto en el Estudio de Impacto Ambiental. No obstante, la Dirección Ambiental de la obra, previa consulta con el Organismo Gestor del Espacio Natural, pudiera adaptar dicho calendario por razones de interés medioambiental, adecuándolo a la situación real en cada momento.

- Con carácter previo al desarrollo de cada tajo, durante la fase de construcción en el ámbito marismeño, y mediante técnica adecuada, se procederá a la traslocación hacia zonas aledañas donde puedan reiniciar su actividad biótica, de las comunidades bióticas del estuario que a juicio de la Dirección Ambiental sean consideradas sensibles según el criterio fijado a tal efecto por el Estudio de Impacto Ambiental. En particular, esta medida se aplicará al bentos y a la vegetación marismeña.

- Se procederá a la eliminación previa de las comunidades de vegetación invasora como el plumero (Cortaderia selloana) o chilca (Bacharis halimifolia), presentes en toda la zona afectada directamente por las obras, mostrando especial interés en las áreas correspondientes a los diques. Todos los procedimientos a aplicar se regirán según los protocolos establecidos a tal efecto por la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria.

- Se deberá garantizar la replantación del tarayal existente como pantalla vegetal a lo largo de la carretera, en aquellas zonas que sean afectadas como consecuencia de las actuaciones generadas, y como medida compensatoria, también en aquellas zonas no afectadas directamente por el proyecto en las que no existan esta barrera vegetal. Esta labor se realizará mediante el empleo de técnicas blandas de bioingeniería.

3.6. Medidas de protección del paisaje y restauración ecológica.

- A efectos de impacto de paisaje la presencia de elementos fijos dentro de la marisma pueden provocar un mayor grado de afección sobre el entorno que los elementos móviles. A partir de esta condición, se indican las siguientes medidas a adoptar.

- Respecto a las pantallas visuales presentadas en el proyecto, se estima que deberán ser reducidas de la superficie del trazado, quedando limitadas únicamente a ambos lados del observatorio de aves de “La Arenilla” ya existente a la entrada de la localidad de Santoña, en una longitud aproximada de 100 m a cada margen. Durante la fase de explotación, y a través del Programa de Vigilancia Ambiental, se juzgará la incidencia que tienen estas pantallas sobre la avifauna y la posibilidad de ampliar o en su caso reducir la presencia de ellas en la zona.

- Durante la fase de obra, la zona de trabajo y sus inmediaciones afectadas deberán mantenerse limpias de cualquier tipo de residuos.

- Una vez finalizada la fase de obra, se deberá proceder a la retirada de cualquier residuo procedente de la obra que pudiera permanecer en la zona, así como a la restauración ambiental de aquellos elementos que hayan podido verse afectados directa o indirectamente por su desarrollo.

- Respecto a los asubiaderos, elementos de descanso colocados a lo largo del trayecto, en las zonas donde se emplazan deberán diseñarse de nuevo de forma que no impliquen un aumento significativo de superficie sobre la marisma ajustándose a la anchura máxima establecido para la pasarela (2.5 m). Con relación al número de asubiaderos a ejecutar, deberán ser eliminados los correspondientes a los puntos kilométricos 03+461 y 02+031, el situado en la margen norte del puente de Escalante, y el localizado junto al observatorio de La Arenilla.

- Se evitará el empleo de superficies altamente reflectantes en las distintas instalaciones y elementos a realizar, siendo utilizado, si fuera el caso, pinturas de colores mate libres de componentes tóxicos en su composición.

- Previo al inicio de las obras por parte del promotor, éste deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente un Proyecto de Restauración, de carácter técnico, donde se contemplen las acciones y áreas a intervenir para lograr la restauración de las superficies afectadas por la obra. Las características generales que deben contener este tipo de documentos se definen en el apartado 3.1.Proyecto de Restauración e Integración Paisajística.

3.7. Medidas para la protección del patrimonio arqueológico.

Si durante el transcurso de las labores de ejecución apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, o de los que pudiera derivarse tal carácter, se paralizarán inmediatamente las obras y se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de estos bienes. Se comunicará el hallazgo a la Consejería de Cultura y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

3.8. Gestión de residuos.

- Todos los residuos generados durante la fase de obra recibirán una correcta gestión permitiendo su almacenamiento, recogida y transporte de acuerdo con la legislación vigente de aplicación.

- Se controlará el perfecto estado de la maquinaria a utilizar en las obras, a efectos de evitar las fugas de sustancias contaminantes. Los productos residuales procedentes del mantenimiento de vehículos o maquinaria empleada, así como cualquier otro producto originado durante las fases de ejecución, se almacenarán en recipientes estancos para su posterior tratamiento por gestor autorizado.

3.9. Otros condicionantes.

- La actuación a ejecutar deberá mantener los accesos y servidumbres existentes en la actualidad asociados a las zonas empleadas por los mariscadores para la realización de su actividad.

- Previo al inicio de las obras, y con el objeto de comprobar la no afección al Espacio Natural Protegido y al ecosistema estuarial en línea con los condicionantes exigidos por esta Declaración de Impacto Ambiental, se remitirá a este organismo por parte del promotor las siguientes informaciones y documentos:

- Plano-detalle donde se especifiquen las distintas ubicaciones de las instalaciones, equipos y áreas de acopio que serán empleados a lo largo de toda la fase de construcción.

- Metodología de trabajo donde se señalen detalladamente las acciones a realizar y los procedimientos constructivos a seguir para una correcta ejecución de la actuación.

- Planificación de la fase de construcción, mediante cronograma, donde consten las distintas acciones del proyecto a ejecutar, duración y fechas previstas de las mismas.

- Se preverá la colocación de una mínima cartelería informativa referente a las normas de comportamiento y disfrute de la pasarela. El diseño de la cartelería obedecerá un criterio paisajístico adaptado a las normas de imagen que a tal efecto sean de aplicación en el Espacio Natural Protegido. En todo caso se respetará el entorno donde se emplacen, evitando el efecto barrera para la avifauna.

- En cuanto al pilotaje, se adoptarán los siguientes condicionantes:

- El pilotaje se efectuará desde la actual carretera, quedando prohibida cualquier ocupación de marisma, aun de forma temporal.

- La distancia entre pilotes será la máxima posible, utilizándose aquellos materiales que garanticen la máxima separación entre los mismos.

- El diámetro de los pilotes será el mínimo posible.

- Prevalecerá la utilización de un único micropilote central.

- Se establecerá una zona destinada a parque de maquinaria y almacenamiento de material de obra. Esta zona estará impermeabilizada y contará con barreras y/o drenajes perimetrales que impidan la llegada de elementos contaminantes al exterior del recinto. Deberá contar con autorización previa del Órgano Gestor de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja, o de la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza en caso de localizarla en el ámbito territorial del PORN de Santoña. Se comunicará previamente su localización y superficie exactas a la Dirección General de Medio Ambiente, que deberá dar su autorización.

4. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.

En el proyecto se deberá incluir expresamente un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), con su correspondiente asignación presupuestaria que deberá incluirse en el presupuesto del proyecto definitivo, y que contemplará las fases de construcción y de explotación. El PVA tendrá como finalidad el seguimiento y control de las afecciones realmente generadas; la comprobación de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta Declaración; y la proposición de nuevas medidas correctoras si se observara que la magnitud de los impactos es superior a la prevista o si las medidas correctoras inicialmente propuestas resultaran insuficientes o ineficaces.

El PVA será responsabilidad del promotor del proyecto, quien nombrará una Dirección Ambiental de Obra para velar por la correcta ejecución del mismo y hacerse cargo de la emisión de los informes técnicos periódicos de seguimiento, según las condiciones acordadas en dicho PVA. Dichos informes serán remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente la cual, a la vista de los resultados, podrá introducir nuevas medidas para minimizar los impactos que se detecten.

El nombramiento del director Ambiental de Obra deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente.

El PVA contemplará con carácter de mínimos, para cada aspecto sujeto a vigilancia, los siguientes aspectos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Asimismo, el PVA incluirá la emisión de los siguientes informes.

a) Antes del inicio de las obras.

- Escrito del director Ambiental de las obras, certificando la inclusión en el proyecto definitivo del condicionado ambiental incluido en la DIA, tanto el propuesto por el promotor como el establecido por la Dirección General de Medio Ambiente.

- Informe operativo de Vigilancia Ambiental, para la fase de obra, presentado por la Dirección de obra, indicando los recursos humanos y materiales asignados para el desarrollo del PVA.

b) Durante la ejecución de las obras.

- Informe sobre aspectos e incidencias ambientales, paralelo al acta de comprobación de replanteo.

- Informes periódicos trimestrales detallando la existencia de “no conformidades” ambientales y medidas preventivas y correctoras a adoptar propuestas por el Estudio de Impacto Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental o la propia Dirección Ambiental de la obra.

- Aquellos informes que se estimen oportunos por parte de la Dirección Ambiental en obra y, en particular, informes extraordinarios cuando se detecten impactos negativos relevantes.

c) Previo a la recepción de la obra.

- Informe donde conste las medidas preventivas, correctoras y compensatorias realmente ejecutadas durante la fase de obra.

- Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

d) Durante la explotación de la obra.

- Informes anuales durante tres años donde se recojan aquellos aspectos más significativos afectados durante la explotación, entre los que necesariamente deben incluirse los siguientes:

1. Control de ruido ocasionado por el transito peatonal y rodado.
2. Evolución de las especies sometidas a traslocación.
3. Evolución de la revegetación.

Con la finalidad de poder realizar una correcta aplicación del Programa de Vigilancia Ambiental, se deberán localizar mediante coordenadas UTM las distintas esta-

ciones de medida y muestreo incluidas en el presente PVA, así como cualquier otra información que pueda resultar suficiente para localizar correctamente estas estaciones. Las propuestas de ubicación serán efectuadas por el director Ambiental de la Obra, y deberán ser aprobadas por la Dirección General de Medio Ambiente y el Órgano Gestor de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

El PVA, para el caso que nos ocupa, deberá incluir, además de las consideraciones mencionadas en el Estudio de Impacto Ambiental, los siguientes términos que serán recogidos documentalmente de forma singular y relevante:

1. Mapa de ocupaciones temporales. Se comprobará el adecuado balizamiento y señalización de las distintas zonas de obras durante toda la fase de construcción, con la finalidad de optimizar el espacio ocupado por el proyecto. Se realizará un control previo al inicio de las obras y una verificación mensual durante toda la fase de construcción.

2. Revisión, una vez finalizada la fase de construcción, de la restauración ejecutada en las distintas zonas ocupadas por las obras comprobando que ha sido realizado acorde a lo establecido en el Proyecto de Restauración e Integración Paisajística.

3. Evaluación, durante la etapa de explotación, del efecto barrera generado por la actuación respecto al comportamiento de la avifauna.

4. Control de la evolución de la fauna o flora traslocada durante toda la fase de construcción. Para el caso de la fauna bentónica, se requerirá la realización de muestreos puntuales de sus poblaciones en las proximidades de la actuación realizada.

4.1. Proyecto de restauración e integración paisajística.

Con carácter previo al inicio de las obras, el promotor remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente un proyecto de carácter técnico donde quedarán debidamente definidas mediante los correspondientes memoria, pliego, planos y presupuestos, todas aquellas acciones a ejecutar y superficies sobre las que actuar para lograr una correcta restauración e integración del paisaje afectado según lo previsto en la presente Declaración.

En particular, para la actuación que nos ocupa el documento deberá recoger en detalle, las medidas a adoptar para la correcta ejecución de las acciones de traslocación sobre la vegetación y la fauna bentónica, y la revegetación de taludes contemplados en las secciones de Fauna, Vegetación y Ecosistema.

4.2. Dirección Ambiental.

El proyecto deberá contar con una Dirección Ambiental de Obra, cuyas funciones, sin perjuicio de las específicas de la Dirección Facultativa de Obra, serán las siguientes:

- Revisar la correcta ejecución de las medidas preventivas, correctoras o protectoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el apartado de condicionantes ambientales de esta Declaración.
- Proponer la aplicación de nuevas medidas complementarias cuando se compruebe que las establecidas en el Programa de Vigilancia Ambiental son insuficientes.
- Ejecución de los Programas de Vigilancia Ambiental propuestos en la fase de obra y explotación.
- Plantear las correcciones necesarias a los Programas de Vigilancia Ambiental existentes que fuesen derivados durante la ejecución y posterior explotación del proyecto.
- Sugerir el inicio, por parte del promotor, de estudios complementarios, no incluidos en los PVAs, necesarios para asegurar el estado de conservación favorable de los recursos del medio potencialmente afectados.
- Toma de decisiones, de carácter ambiental, ante posibles eventualidades originadas durante el desarrollo de la ejecución o explotación de la obra.
- Emisión de los informes técnicos periódicos indicados en los apartados b,c,d y e del PVA.
- Establecerse como canal intermediario y órgano consultor entre el promotor de la obra y la Dirección General de Medio Ambiente.

El promotor del proyecto, deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un certificado de la Dirección Ambiental que garantice que el proyecto o la documentación objeto de contratación recoge los condicionados, documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, como parte vinculante y de obligado cumplimiento, y comunicará a la Dirección General de Medio Ambiente el inicio de las obras proyectadas.

Cualquier modificación o ampliación de la actuación a realizar, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá ser comunicada a la Dirección General de Medio Ambiente que establecerá, si procede, la aplicación de las adecuadas medidas correctoras y/o minimizadoras del impacto. Igualmente la Dirección General de Medio Ambiente podrá adaptar los requerimientos para el Programa de Vigilancia Ambiental según los resultados que se detecten.

Lo que se hace público para general conocimiento en virtud de lo expuesto en el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental (BOC nº 97 de 15 de mayo de 1991).

Santander, 21 de noviembre de 2005.–El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

## ANEXO I

## DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La pasarela peatonal proyectada se encuentra entre la localidad de Santoña y el cruce de la carretera local Santoña-Cicero (CA-241) con la carretera nacional Santander-Bilbao (N-634).

La creación de este proyecto responde a la necesidad de corregir las posibles deficiencias existentes en este tramo desde el punto de vista de seguridad peatonal logrando a su vez una mejora en el uso público de las mismas.

La descripción del proyecto contempla que el trazado de la pasarela proyectada, en cualquiera de las dos alternativas indicadas, presentará una longitud de algo más de 4500 m mostrando en principio una ancho global de calzada de 2.20 m a excepción de los tramos discurrentes por las secciones tipo 4 donde el ancho previsto será de 1.75 m. La altura de la pasarela se situará bien a nivel, bien ligeramente por encima, de la plataforma del vial existente.

En la actualidad el trazado del vial existente únicamente permite el tránsito peatonal seguro a través de los puentes existentes, he de ahí, que la obra a ejecutar va destinada a la creación de un paso peatonal que se instalará en los márgenes de la actual plataforma vial. Se señalan cuatro secciones tipo que definen, de forma general, los detalles constructivos a ejecutar en toda la longitud del proyecto:

Tipo 1, aplicable a todos los tramos del trazado, el borde de la carretera se encuentra al mismo nivel que el vial en anchura suficiente, asentándose sobre terrenos consolidados no afectados por procesos mareales. Se indica una sección tipo 4, que, por ser una variante de la sección tipo 1, está sujeta a los mismos condicionantes que los descritos para ella. La longitud de paseo desarrollado sobre estas secciones es algo más de 1800 m.

Tipo 2, corresponde a territorios en los que el supuesto anterior no se cumple, por lo que resulta necesario adecuar la pasarela en una zona “extra-vial” (talud de la plataforma o zona marismeña aledaña). La longitud de paseo desarrollado sobre estas secciones es algo más de 1900 m.

Tipo 3, se plantea que la pasarela discurra junto o sobre el trazado de la tubería de abastecimiento de agua pota-

ble existente actualmente y que se encuentra con la carretera en el entorno del puente que salva la ría de Escalante. En este caso, la pasarela discurre sobre el relleno lateral al vial y sobre el que se sustenta la propia conducción. La longitud de paseo desarrollado sobre estas secciones es algo más de 250 m.

El resto de longitud se corresponde a los tramos pertenecientes a los puentes ya existentes.

Respecto al criterio constructivo indicado en los terrenos situados en los márgenes viales se contempla dos tipos generales de sustentaciones:

- Aquellas referidas a terrenos situados en el margen del vial que cuentan con sustrato de fondo y que deben desarrollarse como elementos elevados ejecutados mediante material rígido (tipo losa o adoquinado de hormigón) o pasarela simple (de hormigón o madera). Caso de las secciones tipo 1 y 3 respectivamente.

- Aquellos que se sitúan en los tránsitos de los puentes. Se plantea un gran conjunto de variantes mediante sistema de pilotado (º 32.5 cm) o micropilotado (º 20.0 cm) según sea la posibilidad practicable del talud de la plataforma. Se presentan dos acabados superiores que influyen en las características del pilotaje: Pilotes de hormigón, revestidos con imitaciones a madera, con luces de los vanos entre pilotes de 12 metros o pilotes de madera con luces de los vanos entre pilotes de 14 metros.

Alternativas viables.

Descartando la supuesta alternativa 0 basada en la no actuación del proyecto se indican las que técnica y económicamente son viables partiendo del supuesto general que aquellas consideradas pasarán por ejecutarse en el talud o en la zona sedimentaria adyacente al vial existente. Se distinguen dos alternativas según la situación de la pasarela en el margen vial:

- Alternativa “Vial Norte”.
- Alternativa “Vial Sur”.

Las características básicas son las siguientes:

- Ambas alternativas, consecuencia de su proximidad, presentan importantes semejanzas desde el punto de vista de desarrollo constructivo y de entorno ambiental afectado, diferenciándose únicamente según las zonas por las que discurren.

- Ambas alternativas presentan parte del trazado común, sobre todo en los puntos de comienzo y final y en el entorno del promontorio de Montehano.

- La alternativa “vial-sur” presenta exposición a zonas abiertas y se desarrolla en las zonas no comunes con la alternativa norte, en solana.

- La alternativa “vial-norte”. Se desarrolla sobre zonas marismeñas más restringidas y esencialmente en umbría.

- La alternativa “vial-sur”, aun presentando una cuenca panorámica amplia, es de muy baja visibilidad por estar muy alejados los puntos de observación de la zona de actuación.

- La alternativa “vial-norte” está más cerca de zonas continentales de observación dentro de su cuenca panorámica.

Para la valoración de estas alternativas, los criterios comparativos elegidos han sido los que a continuación se enumeran:

1. Viabilidad técnica.
- Longitud total.
2. Viabilidad económica.
3. Viabilidad normativa.
4. Cumplimiento de los objetivos generales del proyecto.
- Nº de pasos sobre el vial.
- Aptitud para el uso público.
1. Compatibilidad ambiental.
- Cuenca visual.
- Distancia visual.
- Afección fauna y flora.
- Consumos materiales y recursos naturales.
- Longitud afectada por la marisma.

Analizados los criterios de comparación aportados el Estudio de Impacto Ambiental concluye que la alternativa “vial-sur” presentará menores inconvenientes relacionados con el medio natural y perceptual que la alternativa “vial-norte”.

## ANEXO II

## RELACIÓN DE LAS CONSULTAS EFECTUADAS Y CONTENIDO MÁS SIGNIFICATIVO DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS

Las Administraciones e instituciones consultadas fueron las siguientes:

- Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja
- Ayuntamiento de Santoña.
- Ayuntamiento de Bárcena de Cicero.
- Ayuntamiento de Escalante.
- Confederación Hidrográfica del Norte.
- Demarcación de Costas en Cantabria.
- Servicio de Patrimonio Cultural.
- Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA).
- Sociedad Española de Ornitología (SEO).

Un resumen del contenido de las respuestas se expone a continuación:

- Confederación Hidrográfica del Norte, señala que el conjunto del proyecto se desarrolla en Dominio Público Marítimo Terrestre, por lo que no se aporta comentario alguno al proyecto por encontrarse fuera del ámbito de sus competencias.

- El Ayuntamiento de Santoña, señala, en escrito posterior, que la primera parte del trazado, entre la Arenilla y el observatorio, ya ha sido realizada con carácter previo, y que se tiene constancia de la existencia de un proyecto para el resto de la senda.

- El Servicio de Patrimonio Cultural aporta que no se tiene constancia de la existencia de restos culturales en el ámbito de influencia directa del paseo peatonal, pero que no obstante, se han de extremar las precauciones a la hora de ejecutar el proyecto por si pudieran aparecer restos culturales hasta ahora no conocidos.

- En relación con otros foros en los que se ha planteado el proyecto, se tiene constancia de la presentación del proyecto a la Junta Rectora de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja celebrada en mayo de 2001, en la que se expuso el proyecto y contó con la aceptación de la misma.

- En concreto, SEO-BIRD LIFE incluyó una serie de comentarios que se contienen en el expediente del Paseo Peatonal en su trámite de evaluación de impacto ambiental, según los cuales, el paseo habría de contemplar las siguientes recomendaciones en cuanto a su desarrollo definitivo. Las mismas se resumen a continuación:

- Los acabados de la pasarela se han de ejecutar en madera para favorecer la integración visual de la misma en el entorno.

- Es preciso conservar la vegetación existente en la actualidad en el talud de la carretera, por su importante papel como amortiguador de impactos contra la avifauna.

- Es preciso eliminar los elementos metálicos, dada la alta incidencia de reflejos y brillos en los mismos.

- Es preciso adecuar paneles indicativos referidos a avifauna a lo largo del recorrido peatonal, por su interés ambiental y lúdico.

## ANEXO III

## RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

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

Un resumen del mismo se recoge a continuación.

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

Inventario ambiental.

- El proyecto queda circunscrito dentro del entorno geográfico definido por la unidad ambiental del estuario del río Asón quedando contemplado en el interior de las Marismas de Santoña, ZEPA (nº ES0000143) y LIC (nº ES1300007). Como criterio indicativo apuntar que este humedal tiene importancia internacional según el Convenio de Ramsar.

- A efectos de normativa ambiental está regido por el PORN aprobado por el Decreto 34/1997, de 5 de mayo.

- Se distinguen tres unidades ambientales diferenciadas por los procesos mareales a los que se encuentran sometidos:

- Llanos fangosos o fangales.

- Marisma cubierta de vegetación.

- Canales.

- En relación con la geología superficial, se distinguen materiales rocosos cretácicos, correspondientes al Complejo Urgoniano, causantes de la geografía montañosa que rodea a las marismas. Respecto a la geología subterránea, destacar las formaciones triásicas del Keuper sobre las cuales se depositan los sedimentos cuaternarios propios de este ambiente sedimentario.

- En cuanto a la fauna bentónica directamente afectada por el desarrollo del proyecto, se puede señalar la presencia en su mayoría de gasterópodos tipo Hydrobia ulvae, bivalvos tipo Scrobicularia plana, anélidos poliquetos tipo Nephtys hombergii o Nephtys cirrosa y crustáceos tipo Carcinus maenas. Todas las especies diferenciadas se encuentran catalogadas en el estuario de Santoña a excepción del gasterópodo Auriculinella bidentata.

- Respecto a la vegetación encontrada se distinguen algas verdes tipo Ulva rigida y Enteromorpha inteestinalis, algas marrones Fucus spiralis, espartinales formados por la gramínea Spartina marítima. Ascendiendo topográficamente encontramos marjal salino en sus variedades de Sarcocornia y Halimione portulacoides, y junquera salina Juncus maritimus y carrizal Phragmites australis.

- Se indica la presencia de pequeños mamíferos como el murciélago o peces pelágicos tipo góbido. La avifauna que se encuentran en el área de estudio utilizan la zona como lugar de refugio o paso, entre ellas destacan chorlitejo grande y el correlimos común, espátulas, archibebe común…

Identificación y valoración de impactos.

La identificación de impactos se realiza tanto para las fases de construcción como de explotación.

Los impactos identificados y la valoración de los mismos se destacan a continuación:

- Impacto sobre las figuras de protección ambiental existentes, valorado como de intensidad alta y carácter negativo, queda definido como moderado.

- Impacto sobre el confort sonoro, valorado como de intensidad baja y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Afección sobre el fondo de marisma, valorado como de intensidad alta y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Impacto sobre el transporte sedimentario mareal, valorado como de intensidad baja y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Impacto sobre las corrientes mareales, valorado como de intensidad alta y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Alteración de la calidad del agua, valorado como de intensidad baja y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Afección de la vegetación marina, valorado como de intensidad media y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Afección a las comunidades bentónicas, valorado, en fase de construcción como de intensidad baja, en fase de explotación como intensidad media; carácter negativo, queda definido como compatible.

- Afección a las comunidades planctónicas, valorado como de intensidad baja y carácter negativo, queda definido como compatible.

- Afección a la avifauna, durante la fase de construcción, valorado como de intensidad media y carácter negativo, quedando definido como compatible. En la fase de explotación queda valorado como de intensidad media y carácter negativo, quedando definido como moderado.

- Afección al ecosistema, durante la fase de construcción, valorado como de intensidad media y carácter negativo, quedando definido como moderado. En la fase de explotación queda valorado como de intensidad baja y carácter negativo, quedando definido como compatible.

- Afección al paisaje, valorado como de intensidad alta y carácter negativo, queda definido como moderado.

- Afección al uso público, valorado como de intensidad baja, en la fase de construcción y media en la fase de explotación, carácter positivo, queda definido como relevante.

Propuesta de medidas correctoras, preventivas y compensatorias.

Las medidas preventivas propuestas son las siguientes:

- Exigencia de una Dirección Ambiental que asesore a la Dirección de Obra y garantice el pleno cumplimiento de todas las medidas y condicionantes ambientales exigidos.

- Nombramiento, por la empresa adjudicataria de las obras, de un Responsable Técnico de Medio Ambiente.

- Se exigirá la puesta en práctica de un compendio de "Buenas Prácticas Ambientales", en el que se sinteticen las principales formas de actuar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

- Seguimiento de un "Plan de Emergencias Ambientales", en el que se defina con detalle el protocolo de actuación ante cualquier imprevisto o accidente con repercusiones ambientales significativas.

- Delimitación con detalle de las áreas de vegetación de estuario afectada.

- Control de las especies invasoras existentes.

- Los trabajos de obra en zonas no continentales quedarán limitados por condicionantes temporales (épocas de reproducción, migración, actividad vegetativa,…). Por este motivo se deberá evitar los meses entre abril y agosto, siendo el mes marzo variable según las características del año.

- Se adoptarán las debidas medidas preventivas especiales que limiten posibilidad de vertidos de combustibles u otros materiales tóxicos al estuario.

Las medidas correctoras propuestas son las siguientes:

- Favorecer el uso de micropilotes, en detrimento de los pilotes, en la mayor longitud de pasarela posible.

- Alargar los vanos entre pilotes en la medida de lo posible disminuyendo con ello la incidencia sobre el sustrato. Esta medida se asocia al uso de pilotes de madera cuyo vano permitido es de 14 m, frente a los 12 m de pilotes de hormigón.

- Revisar la opción de sustentar la estructura con un solo pilar central acercando más la pasarela al talud de la plataforma vial.

- Los acabados de la pasarela deberán estar bien definidos, acordes y homogéneos con los materiales propuestos para los asubideros.

- Las barandillas no sobrepasarán las medidas previstas para los faldones, estimada en 80 - 85 cm; respecto a las barandillas superiores serán pintadas de colores neutros, verdes o marrones, que eviten reflejos.

- Los asubiaderos se adecuarán a construcciones que no sobresalgan de la línea de cobertura proporcionada por la carretera y pantallas visuales al efecto y se dispon-

drán, sobre lo proyectado en el estudio previo, evitando al menos los de los puntos kilométricos 03+461 y 02+031 y uno de los dos situados a cada lado del puente de Escalante, preferiblemente el situado en la margen norte, por resultar poco práctica su presencia en un espacio tan corto, en puntos de visibilidad elevada y suponer elementos de potencial sinergia en la afección al paisaje.

- Las pantallas visuales se acomodarán en las zonas en las que la interacción con la avifauna pueda ser más relevante. Constarán de tramos con pantallas de láminas orientadas, que permitan una visualización restringida, en el sentido de la marcha de los viandantes, hasta una altura media de 1,8-2 metros. Las mismas se ejecutarán en materiales plásticos resistentes y tendrán acabados neutros en colores verdes o pardos, según la zona. Entendiendo que las pantallas complementan con la pantalla de tarays, los colores serán preferentemente verdes mate, evitando en todo caso los destellos. Las zonas esenciales para estas pantallas serán el cierre de la cofradía al oeste del observatorio ornitológico sectores discontinuos del tramo entre puentes, evitando la suma de impactos estructurales por intrusión paisajística. También será recomendable su presencia (limitada) en las zonas de los asubiaderos, como medio de evitar la concentración de impactos en estas zonas.

- La ejecución del pilotado de la pasarela, en las zonas en las que ello sea preciso, se realizará desde la propia carretera actual o su talud, evitando, en todo caso, la invasión del estuario en la banda correspondiente a la traza, y, mucho menos, en lugares externos a la misma que no sean los estrictamente situados en el talud y perfil del vial actualmente existente.

- Adecuación de cunetas y zonas externas del paseo sobre diques o plataformas laterales de la carretera, como medio de mitigar el riesgo de aparición de especies invasoras.

- Se presentará un calendario de actuaciones, junto al proyecto final, para su aprobación a la Consejería de Medio Ambiente, Organismo gestor del Espacio Natural y la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza quienes, por los medios que estimen convenientes, validarán el mismo así como el programa que vele por el cumplimiento de lo proyectado.

Las medidas compensatorias propuestas son las siguientes:

- Recolocación y posterior seguimiento de comunidades de vegetación especialmente sensibles a la actuación, como puede ser el espartinal, que será trasladado a zonas aledañas en las que pueda prosperar.

- Eliminar, a lo largo de la traza del paseo, las comunidades de vegetación invasora presentes en la zona, sobre todo en los diques de la carretera.

- Replantación de tarayal en las zonas en las que en la actualidad se encuentran exentas del mismo. Estas acciones, ligadas a la construcción y seguimiento ambiental de la senda, se ejecutarán mediante técnicas blandas, en zonas en las que sea viable la actuación.

Programa de Vigilancia y Seguimiento ambiental.

En el desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto se distingue entre el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) y el Programa de Seguimiento Ambiental (PSA) diferenciando ambos según el objetivo pretendido. La vigilancia ambiental hace referencias a las anomalías, que de carácter ambiental, serán generadas durante la ejecución del proyecto. El seguimiento ambiental, por el contrario, pretende detectar la evolución que está experimentado el medio como consecuencia de la implantación del proyecto.

El contenido específico del programa será añadido al proyecto constructivo donde se podrá ajustar con mayor detalle las actuaciones concretas a desarrollar. A continuación se indican algunos aspectos en los que se basará el programa de vigilancia y seguimiento ambiental.

- Muestreos selectivos de los diferentes ambientes afectados por las actuaciones, que podrán incluir un programa de investigación de las zonas sometidas a pilotado para posterior publicación de los resultados alcanzados.

- Seguimiento de la evolución del sistema a nivel de los factores ambientales de nicho que conforman el funcionamiento normal de los mismos.

- Seguimiento de comunidades tipo que resulten útiles para detectar anomalías en el funcionamiento ecológico del medio natural.

- Valoración de los impactos reales generados durante la ejecución de las obras, aplicado tanto a las fitocenosis, como a las zoocenosis estuariales.

- Seguimiento de la efectividad y progreso de las medidas correctoras aplicadas al proyecto

- Elaboración de informes de estado ambiental de la actuación en relación al medio

- Seguimiento post-actuación que indique dos cosas fundamentalmente: estado del medio receptor y evolución del mismo tras la finalización de las actuaciones y, no menos fundamental, valoración de la utilidad del proyecto de uso público por el grado de satisfacción y utilización de la infraestructura generada. Este seguimiento post-actuación, no podrá tener una duración inferior a un ciclo anual completo, siendo conveniente que la misma se prolongue un segundo año.

- Creación y localización, en zonas significativas, del proyecto, de una serie de puntos de control que sirvan para efectuar las pertinentes valoraciones de las acciones generadas por el proyecto (PVA) y analizar la respuesta del sistema a las mismas (PSA).

## ANEXO IV

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

Realizado el trámite de Información Pública del proyecto de referencia, se formuló una alegación por parte de la Asociación para la defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA). Un resumen de los aspectos medioambientales más significativos de la misma se detalla a continuación:

1. Expone que el mencionado documento no se corresponde a un Estudio de Impacto Ambiental como consecuencia de que en la página 4 de dicho tomo se afirma textualmente que el presente documento “es un análisis Ambiental preliminar del paseo peatonal Cicero-Santoña y no pretende ser un sustituto del Estudio de Impacto Ambiental que en su caso sea preciso hacer en el futuro”.

2. Indica que dado que la mayor parte del proyecto discurre por terrenos de dominio público terrestre el órgano con competencia sustantiva debiera ser la Dirección General de Costas.

3. Incumplimiento del art. 23 del Decreto 50/91 en el sentido de que debiera someterse conjuntamente el Estudio de Impacto Ambiental con el proyecto y con el resto de los informes preceptivos.

4. Incumplimiento del art. 24 del Decreto 50/91 por el cual el expediente que debiera estar en la Consejería de Medio Ambiente debiera estar compuesto de proyecto, Estudio de Impacto Ambiental y del resultado de la información pública.

5. Incumplimiento del art. 17 del Decreto 50/91 por el cual se indica que el presente documento de Estudio de Impacto Ambiental carece de experto que actúe de coordinador, toda vez que el que dicen que lo es no ha firmado el documento.

6. El presente proyecto supone la utilización masiva con fines fundamentalmente turísticos o lúdicos de una zona que goza de la máxima protección en el PORN.

7. El Estudio de Impacto Ambiental carece de un mínimo de rigor al no explicar el criterio seguido de asignación de los valores de intensidad de impacto ni los

métodos constructivos a emplear, tampoco se valoró los impactos sobre los vertebrados valorándose como compatible el impacto generado sobre flora y fauna la intrusión masiva de visitantes.

8. Plantea la alternativa de convertir la carretera de los puentes en una vía de único sentido para vehículos a motor en dirección desde Santoña convirtiendo el otro carril en un paseo peatonal.

A continuación se expone un resumen de la respuesta a la alegación planteada.

1. Todos los aspectos técnicos expuestos en el Estudio de Impacto Ambiental están debidamente justificados, detallados y desarrollados, tanto en sus componentes metodológicos como descriptivos y valorativos, remitiéndose simplemente al propio texto para su exposición. Frente a ello, en la alegación indicada sólo se plantea una crítica de conjunto y generalista, sin más argumento técnico que una opinión particular.

2. Se considera que el Estudio de Impacto Ambiental se ajusta escrupulosamente a lo previsto en el artículo 9 del Decreto 50/1991, que exige un "examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada". A este respecto, se estima que las alternativas planteadas se encuadran en la doble exigencia de ser técnicas y viables, desechándose cualesquiera otras posibilidades que, si bien sobre el papel pudiesen ser planteadas, en realidad no cumplen las exigencias previstas en la propia normativa de aplicación.

3. Respecto al resto de cuestiones planteadas no son relevantes o exceden el ámbito que se estudia.

06/1397

## 7.5 VARIOS

### CONSEJO DE GOBIERNO

*Decreto 7/2006, de 26 de enero, por el que se aprueba el deslinde entre los municipios de Cillorigo de Liébana y Potes.*

Por los Ayuntamientos de Cillorigo de Liébana y Potes (Cantabria), se ha tramitado expediente de deslinde de sus respectivos términos municipales, sin que se haya logrado acuerdo entre los representantes de ambas Corporaciones municipales.

Solicitado informe de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional y formulada propuesta de resolución por dicho Organismo, con fecha 16 de diciembre de 2002, remitido a la Dirección General de Administración Local con fecha 12 de julio de 2004, y completado con fecha 29 de agosto de 2005 por el Instituto Geográfico Nacional con la relación de coordenadas UTM de los mojones, la Consejería de Relaciones Institucionales y Asuntos Europeos hace suya la propuesta formulada por el Instituto Geográfico Nacional y somete todo el expediente a dictamen del Consejo de Estado de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 24 del vigente Reglamento de Población y Demarcación Territorial de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1.690/1986, de 11 de julio, el cual con fecha 1 de diciembre de 2005 lo emite en sentido favorable a la propuesta formulada.

En su virtud y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, y artículos 17 a 25 del Reglamento de Población y Demarcación Territorial de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1.690/1986, de 11 de julio, a propuesta de la Consejera de Relaciones Institucionales y Asuntos Europeos, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado y, previa deliberación del Gobierno de Cantabria en su reunión del día 26 de enero de 2006,

DISPONGO

Artículo único.- Se aprueba el deslinde de los términos municipales de los municipios de Cillorigo de Liébana y Potes en los términos siguientes:

La descripción de la línea límite propuesta por el Instituto Geográfico Nacional es la definida en el Acta de Deslinde de fecha 15 de julio de 1942, actualmente en vigor, sobre la cual se efectuó el replanteo de los mojones 7 y 8 de la citada línea límite entre los términos municipales de Potes y Cillorigo de Liébana, plasmado el resultado de dicho replanteo en el Informe de fecha 16 de diciembre de 2002. La situación del Mojón 8, se determina en el documento 5 del Informe del I.G.N, mientras que el mojón 7 no ha podido situarse por encontrarse en el lugar ocupado por el Edificio Roscobao en la carretera entre Potes y Cillorigo, pasando la línea que une el mojón 8 con el mojón 7 por el portal del citado edificio.

La no localización de un Mojón de cierre ha obligado a extrapolar resultados en los mojones 7 y 8, así como las diferencias encontradas entre los valores teóricos según los cuadernos de campo y su situación en el terreno de los mojones 2 y 5 de la línea de Potes-Cillorigo no permiten asegurar una precisión mayor de 5 metros en las situación de los mojones replanteados.

Resultando como coordenadas UTM de los mojones descritos en el Acta de Deslinde de fecha 15 de julio de 1942, cuya posición se refleja gráficamente sobre el ortofotomapa a escala 1:5.000, los siguientes:

Partiendo del mojón 3T, según Acta de 18 de abril de 2002, trazándose una poligonal continua hasta el mojón 8 que es común a los términos municipales y con base en geodésico Borbolla se obtiene con GPS doble frecuencia las coordenadas de M2, M5 Potes y Aux. 8.

Con base en M5 y orientado con M2 se deducen las coordenadas de M3, M4, M6, M7 y M8.

Con base en M2 y orientado con M5 se deducen las coordenadas de M1.

Desde Aux.8, próximo a M8 se comprueba la situación en el terreno de M8, no se replantea por falta de acceso.

Resultando como mojones finales:

| | Coordenadas | |
|---|---|---|
| Mojones | X | Y |
| M 1 | 367628,55 | 4781246,73 |
| M 2 | 368589,92 | 4781429,55 |
| M 3 | 368802,06 | 4781109,30 |
| M 4 | 369026,54 | 4780783,10 |
| M 5 | 368973,28 | 4780604,07 |
| M 6 | 368933,24 | 4780242,40 |
| M 7 | 368909,26 | 4779968,72 |
| M 8 | 369004,82 | 4779858,09 |

Santander, 26 de enero de 2006.

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE CANTABRIA,
Miguel Ángel Revilla Roiz

LA CONSEJERA DE RELACIONES INSTITUCIONALES
Y ASUNTOS EUROPEOS,
Dolores Gorostiaga Saiz

06/1445

### CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE

*Resolución de 24 de enero de 2006, por la que se incoa expediente para la delimitación del entorno de protección del Bien de Interés Cultural declarado, Portalada del Siglo XVIII, en Gama, término municipal de Bárcena de Cicero.*

La Portalada del Siglo XVIII, en el Barrio del Cristo, sito en la localidad de Gama, en el término municipal de Bárcena de Cicero, fue declarada Monumento Histórico Artístico, por Orden de la Consejería de Cultura, Educación y