

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**13153** *Resolución de 27 de julio de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autopista Dos Mares, corredor de conexión del eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo, tramo A-67-Miranda de Ebro.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del Grupo 6 Proyectos de infraestructuras del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la construcción de una autopista de peaje entre la autovía Meseta-Cantábrico (A-67), en Cantabria, y la autopista Bilbao-Zaragoza (AP-68), en las inmediaciones de Miranda de Ebro, planteada como solución ante la falta de conexión entre Cantabria y Asturias con el Valle del Ebro y el Mediterráneo, según la orden de estudio para la redacción del estudio informativo E11-E-194 Corredor de conexión del eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo, autopista Dos Mares, tramo A-67, Miranda de Ebro, aprobada por la Dirección General de Carreteras de fecha 15 de febrero de 2006.

Esta actuación está incluida en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT), dentro del grupo corredores en estudio.

La alternativa seleccionada discurre por los términos municipales siguientes: Santiurde de Reinosa, Pesquera, San Miguel de Aguayo y Campoo de Yuso, en la provincia de Cantabria; Valle de Valdebezana, Valle de Manzanedo, Villarcayo de Merindad de Castilla la Vieja, Merindad de Cuesta-Urría, Trespaderne, Valle de Tobalina, Bozoó, Santa Gadea del Cid, Encío y Ameyugo, en la provincia de Burgos.

La alternativa seleccionada tiene una longitud total de unos 107 km, de los que aproximadamente 22,5 km discurren dentro de Cantabria. La autopista enlaza la Autovía Meseta-Cantábrico (A-67), al sur de la población de Pesquera, con la autopista Burgos-Bilbao (AP-1) al sur de la población de Miranda de Ebro.

La velocidad de proyecto de la autopista es de 120 km/h. La sección consta de dos calzadas de 7,0 m de ancho cada una, separadas 6,0 m entre bordes interiores de carril (mediana de 3 m entre bordes de arcén), con dos carriles de circulación de 3,5 m de ancho por calzada, arcenes exteriores de 2,5 m de ancho y 1 m de berma y arcenes interiores de 1,5 m. Por tanto, la sección tipo tiene una plataforma de 27 m de ancho. El estudio admite la posibilidad de vías de servicio o caminos agrícolas en algunas zonas, sin especificar en cuáles.

Se prevé la construcción de cinco áreas de peaje: dos troncales (con 10 vías de peaje, 5 por sentido) y tres en ramales (con 4 vías de peaje, 2 por sentido); dos áreas de servicio (Campo de los Tablones y Los Pedrones); dos áreas de descanso (Valle de Valdebezana y Valle de Tobalina) y un centro de operaciones de conservación y explotación en Villalaín.

El trazado de la autopista contempla dos túneles: el túnel de Pesquera (doble tubo de 1.140 m de longitud) y el túnel del Sobrón (doble tubo de 5.500 m) que atraviesa el anticlinal de los Montes Obarenes; además de numerosos viaductos, destacando: Pesquera (1000 m), Valle de Manzanedo (660 m), Villalaín (540 m), Nela (700 m), Jerea (260 m) y Ebro (360 m), entre otros.

Estudio de alternativas. En la fase A del estudio informativo (documento inicial del proyecto) se estudiaron los posibles corredores y se clasificó el territorio en diferentes niveles de restricción al desarrollo de la infraestructura en virtud de condicionantes ambientales, físicos, culturales y territoriales. En la zona noroeste del ámbito de estudio, en el entorno del Embalse del Ebro, se consideraron 3 corredores que confluyen en Cabañas de Virtus (Burgos), partiendo de las poblaciones cántabras de Pesquera (corredor 1), Reinosa (corredor 2) y Arenas de Iguña (corredor 4). Entre Cabañas de Virtus y el Valle de Tobalina (Burgos) se propuso un único corredor (corredor 1) que sigue inicialmente el eje de la N-232 para posteriormente transcurrir por los valles de los ríos Nela y Ebro. El cruce de los Montes Obarenes se planteó mediante dos corredores, uno cercano al embalse de Sobrón (corredor 1) y otro situado al sur de éste (corredor 3). En la llanura de Miranda de Ebro, se propusieron igualmente dos corredores, uno de ellos (corredor 1) enlaza con la AP-68 por el sur de la zona industrial de Miranda de Ebro, afectando a La Rioja y al País Vasco, mientras que el otro (corredor 5) conectaba directamente con el corredor definido por la AP-1 y la A-1.

En la fase B del estudio informativo los corredores seleccionados fueron el 1 y el 2 en el tramo A-67-Cabañas de Virtus y parte de los corredores 1 y 5 en el tramo Cabañas de Virtus-Miranda de Ebro. En dichos corredores se plantearon las alternativas de trazado mostradas en los croquis que figuran a continuación y se dividió el ámbito de estudio en 3 tramos: tramo A (Autovía A-67-Cabaña de Virtus); tramo B (Cabañas de Virtus-Trespaderne) y tramo C (Trespaderne -Miranda de Ebro). En el tramo C, el trazado seleccionado cruza el espacio de Red Natura 2000 LIC/ZEPA Montes Obarenes, discurriendo 5,5 km en túnel y otros 4,2 km en superficie. No existen alternativas en la zona de túnel y en el resto se contemplan dos alternativas, pero ambas discurren por el espacio protegido.

En la fase B del estudio informativo se realizó un análisis multicriterio, teniendo en cuenta los factores ambiental, socioeconómico, territorial y funcional, seleccionándose las alternativas de trazado correspondiente a:

Tramo A: alternativa A2 continuando con la A.1, con la variante A1.1.

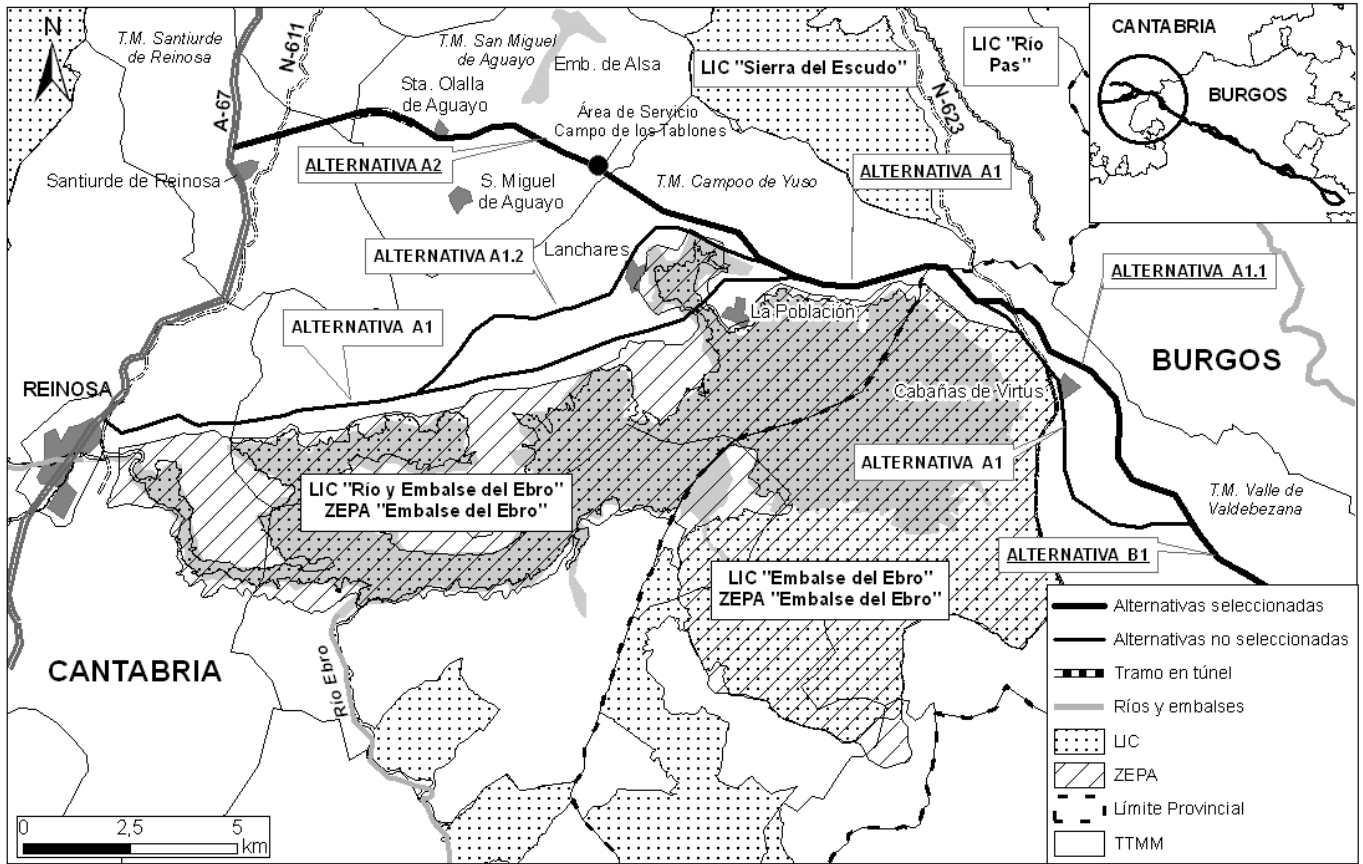
Tramo B: alternativa B1 con la variante B1.1 y la composición de variantes B1.4 y B1.3.

Tramo C: alternativa C1 con la variante C1.3.

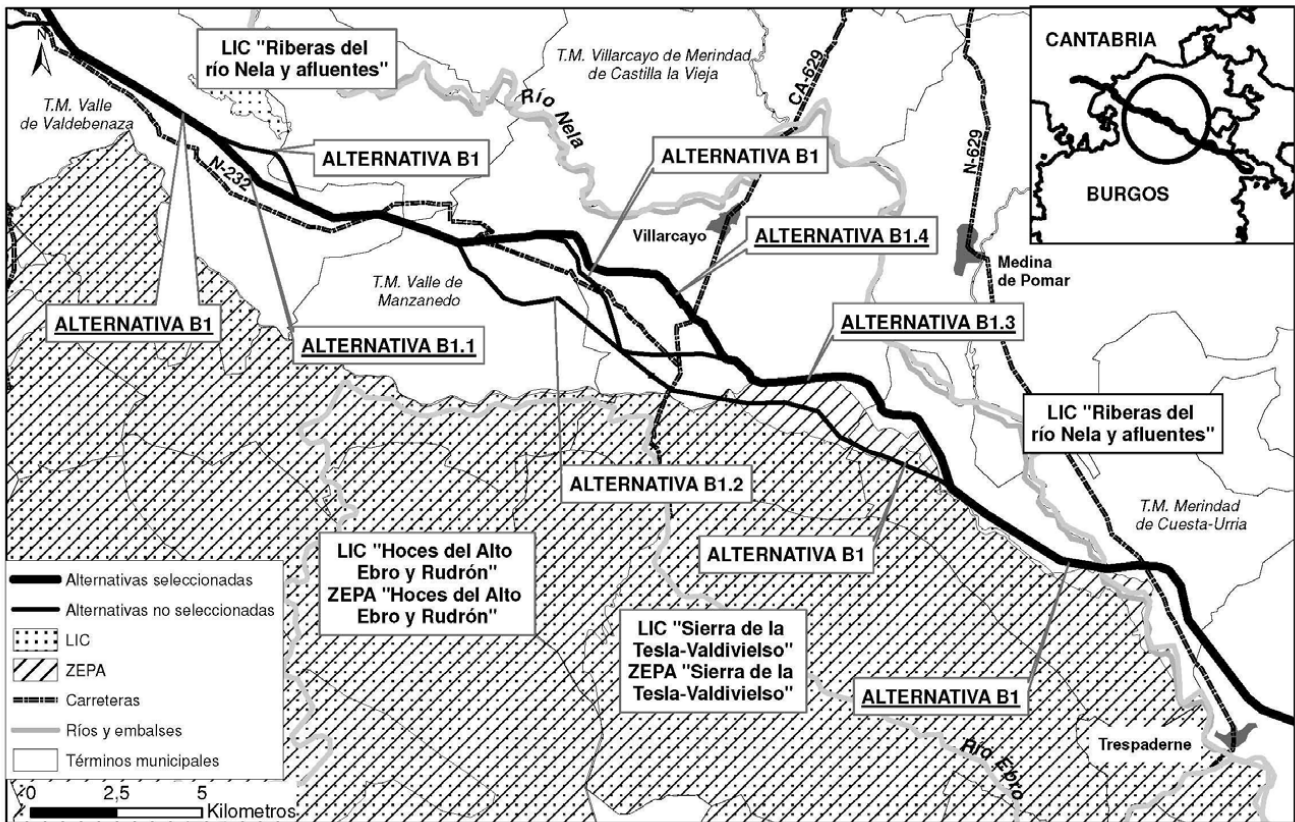
Las alternativas seleccionadas en el estudio informativo en cada tramo coinciden con aquellas con mejor valoración respecto al factor ambiental en el estudio de impacto ambiental. En él se han considerado un total de 13 factores ambientales, asignándose un mayor peso a los relacionados con la afección a espacios protegidos y a hábitats de interés comunitario.

A continuación, se exponen los mapas de las alternativas propuestas y seleccionadas según tramos, con los espacios naturales protegidos del ámbito de estudio:

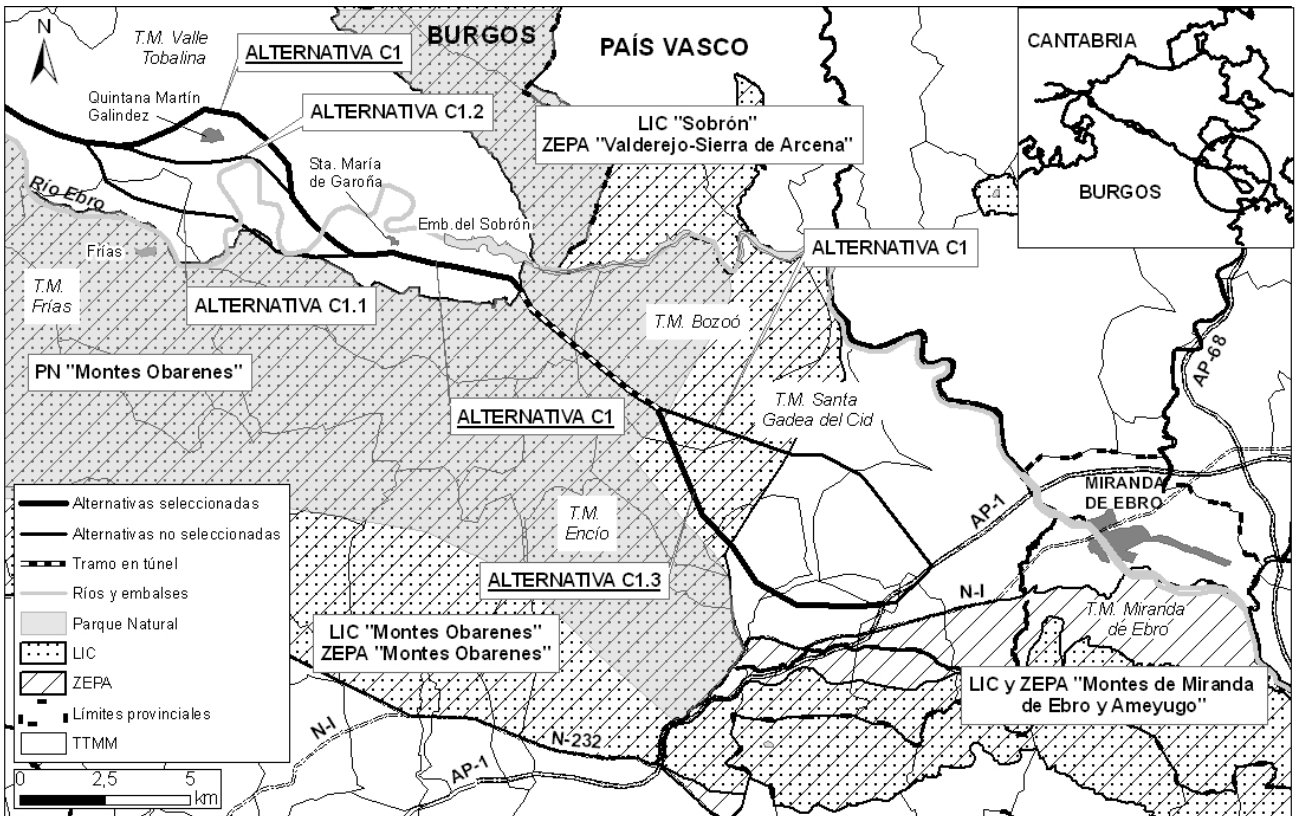
Tramo A:



Tramo B:



Tramo C:



## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

A continuación se resumen los principales elementos del medio de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental:

El ámbito de estudio del corredor seleccionado se enmarca geológicamente dentro de la denominada Cuenca Vascocantábrica, principalmente dentro del dominio del Surco Navarro Cantabro. Los materiales predominantes son calizas y margas del Cretácico Superior, destacando además los sedimentos terciarios en las zonas de Villarcayo y Miranda de Ebro.

Desde el punto de vista hidrológico, la zona de estudio se enmarca principalmente en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, destacando los ríos Nela, Jerea y el propio Ebro, aunque en la zona cantabra, las cuencas de los ríos Besaya y Magdalena pertenecen a la Demarcación Hidrográfica del Norte. Las cotas altitudinales del corredor oscilan entre 500 y 1000 m.s.n.m.

Respecto a los espacios naturales protegidos, hay que destacar aquellos pertenecientes a la Red Natura 2000, así como otras figuras autonómicas de interés. El estudio de impacto ambiental realiza una descripción de los más importantes, así como de los taxones que motivaron su designación:

**Embalse del Ebro.** Este embalse y su entorno, son objeto de dos lugares de importancia comunitaria (LIC) y dos zonas de especial protección para las aves (ZEPA), no coincidentes en cuanto a sus límites y superficies. En Cantabria se distinguen el LIC río y embalse del Ebro (ES1300013) y la ZEPA embalse del Ebro (ES0000252), mientras que en Castilla y León se distinguen el LIC (ES41200090) y la ZEPA (ES0000191) embalse del Ebro. Asimismo, se encuentra catalogado como Zona Húmeda de Interés Especial (BU-15) en Castilla y León y designada como área importante para las aves (IBA) n.º 23. Se trata de un embalse de orillas abiertas y escasa profundidad, donde destacan sus poblaciones de avifauna acuática como las estivales de pato colorado (*Netta rufina*) o las reproductoras de ánade friso (*Anas strepera*) y somormujo lavanco (*Podiceps cristatus*). Resalta la presencia de sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) y nutria (*Lutra lutra*). En el entorno del embalse del Ebro destacan importantes poblaciones piscícolas con endemismos como la bermejuela (*Achondrostoma arcasii*) y la madrilla (*Parachondrostoma miegii*).

**LIC (ES1300016) Sierra del Escudo.** Destacan el conjunto de brezales húmedos y la gran cantidad de pequeñas turberas en la línea de cumbres entre los ríos Pas y Besaya. Igualmente hay que destacar la presencia de los hábitat de interés comunitario prioritarios 6230\* formaciones herbosas con *Nardus* sobre sustratos silicios de zonas montañosas y 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*. Presencia de invertebrados protegidos.

**LIC (ES4120066) riberas del río Nela y afluentes.** Constituido por dos tramos del río Nela y tramos de los ríos Trema y Salón, así como otros arroyos como el Gándara. La superficie protegida engloba los cauces más 25 m de anchura en cada margen. Destacan los hábitat prioritarios de alisedas y saucedas (91E0\*). Entre la fauna destaca la presencia del martín pescador (*Alcedo atthis*), desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*), nutria y visón europeo (*Mustela lutreola*), así como de la madrilla, dentro de la fauna piscícola.

**LIC (ES4120089), ZEPA (ES4120036), IBA n.º 29 y Parque Natural Hoces del Alto Ebro y Rudrón.** Está caracterizado por roquedos calizos, profundos y extensos cortados fluviales y parameras arbustivas. Se identifican 23 tipos de hábitat de interés comunitario, destacando los prioritarios 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) y 4020\* brezales húmedos atlánticos de *Erica ciliaris* y *E. tetralix*. Dentro de la fauna, destacan las poblaciones de aves con alimoche (*Neophron percnopterus*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), águilucho pálido (*Circus cyaneus*) y águila azor-perdicera (*Hieraaeetus fasciatus*), estando aprobado el Plan de Conservación de ésta última en Castilla y León. En cuanto a la ictiofauna destacan la bermejuela y la madrilla.

LIC/ZEPA (ES000193) Sierra de la Tesla-Valdivielso. Incluida dentro de la IBA n.º 30 Sierra de Oña y de la Tesla. Destaca la presencia de cortados calizos, robledales, encinares y formaciones de ribera en buen estado de conservación. Se identifican hasta 22 hábitats de interés comunitario diferentes resaltando los prioritarios 4020\* brezales húmedos atlánticos de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix* y 7220\* manantiales petrificantes con formación de tuf. Dentro de la avifauna destacan las poblaciones presentes en los farallones y cortados de buitre leonado, alimoche, aguilucho pálido y chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*). En los hábitats fluviales se detecta la presencia de desmán de los Pirineos, nutria y visón europeo.

LIC/ZEPA (ES4120030) e IBA n.º 31 Montes Obarenes y Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil. Territorio de gran singularidad geomorfológica y paisajística, donde destacan extensos encinares y quejigares junto con hayedos, avellanadas, sabinares y melojares. Se identifican 23 hábitats de interés comunitario diferentes, destacando los prioritarios 4020\* brezales húmedos atlánticos de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*, 9560\* bosques endémicos de *Juniperus* spp y 9580\* bosques mediterráneos de *Taxus baccata*. Por lo que respecta a la fauna, destaca la zona de reserva del Parque Natural próxima a las Hoces del Embalse del Sobrón, donde se identifican especies protegidas como el águila azor-perdicera, el alimoche, el buitre leonado y la chova piquirroja, destacando además la presencia anual de quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*). En los hábitats fluviales se detecta la presencia de desmán de los Pirineos, nutria y visón europeo. El Embalse del Sobrón está catalogado como Zona Húmeda de Interés Especial en Castilla y León y alberga numerosas especies de aves nidificantes e invernantes.

Otro taxón faunístico destacado en el estudio de impacto es la náyade *Margaritifera auricularia* (en peligro de extinción en el Catálogo Español de especies Amenazadas), de la que se han detectado indicios en el Ebro cerca del límite con La Rioja, en Ircio, quedando alejado de las alternativas de trazado contempladas. Existe presencia constatada de otras especies de náyades en los abundantes bancos de sedimentación formados en la zona de Montejo de Cebas. Además, de acuerdo con lo indicado en la información pública, existen importantes poblaciones de anfibios en la zona de San Miguel de Aguayo y de cangrejo de río autóctono (*Austropotamobius pallipes*) en los hábitats fluviales del entorno del embalse del Ebro y del norte de la provincia de Burgos.

Asimismo, de la información de las consultas previas y la información pública se desprende que los espacios naturales citados forman en muchos casos importantes corredores ecológicos como es el caso de Montes Obarenes, Sierra de la Tesla-Valdivieso y Hoces del Alto Ebro y Rudrón, que a su vez se unen al LIC (ES2110002) Sierra del Sobrón y la ZEPA (ES0000245) Valderejo-Sierra de Arcena en Álava y el LIC/ZEPA (ES0000187) Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo. Análogamente la red hidrográfica funciona como un conjunto de corredores que interconecta la Red Natura 2000 en el ámbito de estudio, como sucede en el caso de los ríos Nela, Jerea y Ebro, junto con los numerosos arroyos en buen estado de conservación presentes en todo el área del proyecto.

Respecto a la vegetación, teniendo en cuenta también la información suministrada en la información pública por los organismos competentes, a lo largo del corredor seleccionado se identifica una gran variedad de masas arboladas y arbustivas de gran interés que cubren desde formaciones eurosiberianas a supra y mesomediterráneas. Se distinguen hayedos, robledales de *Quercus robur*, melojares, pinares, quejigares y encinares, así como formaciones de ribera con presencia de fresnos, sauces, alisos, avellanos y chopos. Además, hay que reseñar la frecuencia constante en el paisaje de mosaicos formados por cultivos o pastos con setos y rodales que tienen gran importancia como corredores ecológicos. En cuanto a los hábitats de interés comunitario del Anexo I de la Ley 42/2007, en el estudio de impacto ambiental se distinguen 18 diferentes en una banda de 300 m a ambos lados de las alternativas consideradas, destacando aquellos de carácter prioritario como 4020\* brezales húmedos atlánticos de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*, 7130\* turberas de cobertura (*Ericion tetralicis*), 6230\* formaciones herbosas con *Nardus*, 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* y 9560\* bosques endémicos de *Juniperus* spp.

Dentro de las especies de flora protegida, de acuerdo con lo indicado en la información pública por organismos competentes en la materia, destaca la presencia en la zona de *Pitularia globulifera*. Esta especie se localiza en la zona de Cabañas de Virtus dentro de una zona clasificada como área de especial interés para las plantas por Castilla y León. También, en territorio de Cantabria, hay que destacar la presencia en el entorno del proyecto de *Deschampsia setacea*, *Campanula latifolia* y *Salix repens*, algunas de las cuales también están presentes en Burgos.

Por lo que se refiere al patrimonio cultural, el estudio de impacto ambiental señala numerosos lugares de interés y yacimientos arqueológicos, a los se añaden algunos indicados en la información pública como muy próximos a la alternativa seleccionada (Torca de las Arriguerras, frente a las Arriguerras y San Esteban en la zona de conexión con la A-67, Santa Eulalia en Santa Olalla de Aguayo, vía romana de El Escudo en el entorno del Embalse del Ebro, diversas ermitas en la zona del Valle de Tobalina, etc.).

De la información suministrada por diferentes organismos en la información pública, se desprende que la zona atravesada por la alternativa seleccionada comprende paisajes de gran riqueza en contenidos geomorfológicos, ecológicos y culturales, de interés estético y con connotaciones culturales e históricas destacables.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto. Entrada documentación inicial. Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 24 de septiembre de 2007 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del proyecto. El 2 de junio de 2008 se trasladaron las contestaciones al promotor. La relación de consultados se indica a continuación, al igual que las respuestas recibidas.

Relación de consultados	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Confederación Hidrográfica del Norte.....	-
Confederación Hidrográfica del Ebro.....	-
Instituto Geológico y Minero.....	-
Delegación del Gobierno en Cantabria.....	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.....	-
Delegación del Gobierno en La Rioja.....	-
Delegación del Gobierno en el País Vasco.....	X
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.....	X
Dirección de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.....	-
Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco..	X
Diputación Foral de Álava.....	X
Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.....	-
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.....	X

Relación de consultados	Respuestas
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de La Rioja.....	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.....	X
Dirección de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	-
Ayuntamiento de Arenas de Iguña (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Campoo de En medio (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Campoo de Yuso (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Luena (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Molledo (Cantabria).....	X
Ayuntamiento de Pesquera (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de Reinosa (Cantabria).....	-
Ayuntamiento de San Miguel de Aguayo (Cantabria).....	X
Ayuntamiento de Ameyugo (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Bozoó (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Bugedo (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Busto de Bureba (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Cascajares de Bureba (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Cillaperlata (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Encío (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Frías (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Medina de Pomar (Burgos).....	X
Ayuntamiento de Merindad de Cuesta-Urria (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Merindad de Valdeporres (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Merindad de Valdivielso (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Miraveche (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Oña (Burgos).....	X
Ayuntamiento de Pancorbo (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Partido de la Sierra en Tobalina (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Quintanaélez (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Santa Gadea de Cid (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Santa María Rivarredonda (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Trespaderne (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Valle de Manzanedo (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Valle de Tobalina (Burgos).....	X
Ayuntamiento de Valle de Valdebezana (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Valluércanes (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Villanueva de Teba (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Villarcayo de Merindad de Castilla La Vieja (Burgos).....	-
Ayuntamiento de Berantevilla (Álava).....	-
Ayuntamiento de Lantarón (Álava).....	X
Ayuntamiento de Ribera Alta (Álava).....	X
Ayuntamiento de Ribera Baja (Álava).....	-
Ayuntamiento de Anguciana (La Rioja).....	X
Ayuntamiento de Castañares de Rioja (La Rioja).....	-
Ayuntamiento de Cellorigo (La Rioja).....	X
Ayuntamiento de Cihuri (La Rioja).....	-



Relación de consultados	Respuestas
Ayuntamiento de Cuzcurrita de Río Tirón (La Rioja).....	–
Ayuntamiento de Foncea (La Rioja).....	X
Ayuntamiento de Fonzaleche (La Rioja).....	–
Ayuntamiento de Galbarruli (La Rioja).....	X
Ayuntamiento de Haro (La Rioja).....	–
Ayuntamiento de Sajazarra (La Rioja).....	X
Ayuntamiento de Villaba de Rioja (La Rioja).....	–
Ecologistas en Acción.....	X
Ecologistas en Acción-Cantabria.....	X
SEO.....	–
ADENA-Santander.....	–
Fundación Oso Pardo.....	–
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV).....	–
Asociación de Defensa de Recursos Naturales de Cantabria (ARCA).....	X
Confederación Ecologista Campoo y Reinosa.....	–
Grupo de Estudios de Defensa de Ecosistemas Naturales (GEPEN).....	–
Asociación Naturalista de La Rioja (ERA).....	–
Asociación Naturalista de la Rioja (ANARI).....	–
Fundación Estudio, Conservación Aves Riojanas.....	–
Asociación Ecologista Centaurea.....	–
Eguzkizaleak.....	–
Fundación Naturaleza y Hombre.....	–

Los aspectos ambientales más relevantes que se desprenden de las contestaciones recibidas son los siguientes:

3.1.1 Justificación y alternativas. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco y la Asociación Ecologista ARCA solicitan una adecuada justificación del proyecto teniendo en cuenta las infraestructuras existentes, en ejecución y en proyecto; además de un estudio económico-financiero de la rentabilidad de la autopista de peaje comparándola con otros corredores (A-73 con A-67, etc.).

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria y la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino consideran imprescindible analizar la viabilidad de la alternativa 0 o no actuación, solicitando la propuesta de otras alternativas técnica y ambientalmente viables. Recuerdan la obligación de cumplir con el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (artículo 45 de la Ley 42/2007). Además, la Diputación Foral de Álava y la Dirección General de Medio Ambiente de Cantabria solicitan que se diseñen las alternativas de forma que se evite, en lo posible, la afección, entre otros, a: espacios de la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, formaciones vegetales autóctonas, ecosistemas fluviales, corredores ecológicos y paisajes de interés.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal indica que el trazado del corredor 1 es el que menos impactos genera sobre los espacios de la Red Natura 2000. En cambio, el ayuntamiento de San Miguel de Aguayo considera que este corredor afecta muy negativamente a valores ambientales de su municipio. Además, la Asociación ARCA y Ecologistas en Acción consideran que el proyecto es ambientalmente inviable.

En el informe de contestación a las consultas de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio se hace hincapié en la consideración de otras alternativas, así como la necesidad de ampliar el ámbito de estudio y contemplar en el planteamiento de alternativas prioritariamente la constituida por la A-67 Autovía de la Meseta, tramo Aguilar-Santander y la futura A-73 Burgos-Aguilar de Campoo, entre otras.

3.1.2 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal informa de la afección directa a los siguientes espacios de la Red Natura 2000: LIC Sierra del Escudo y LIC río Pas, para el corredor 4; LIC río y embalse del Ebro y ZEPA embalse del Ebro, para el corredor 2; LIC riberas del río Nela y afluentes, para el corredor 1; LIC y ZEPA Montes Obarenes, especialmente para el corredor 3; LIC riberas del río Ebro y afluentes y LIC y ZEPA Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo, en la parte final.

La Dirección General del Medio Natural y la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, destacan la coincidencia de parte del trazado con el Parque Natural de Montes Obarenes-San Zadornil, que cuenta con Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, así como con dos zonas húmedas catalogadas: embalse del Ebro (BU-15) y embalse del Sobrón (BU-16).

La Dirección de Biodiversidad del Gobierno Vasco identifica los siguientes espacios protegidos en la zona de actuación: Laguna de Lacorzana, zona higróturbosa de Zambrana y embalse de Sobrón, del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas del País Vasco; y Sierra de Arcena-Sobrón, Carrascales en Fontecha y Comunión y Monte El Encinal, del Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes del País Vasco. Además, advierte de la afección del proyecto a la Red de Corredores Ecológicos del País Vasco, que conectan espacios de la Red Natura 2000, por el efecto barrera y la fragmentación de hábitats que supone la nueva autopista. En este mismo sentido, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y la Diputación Foral de Álava solicitan que se estudie el efecto del proyecto sobre la funcionalidad y conectividad ecológica de los ecosistemas, consistente en la destrucción y fragmentación de hábitats y en el efecto barrera, teniendo en cuenta la sinergia con otras infraestructuras lineales. Además, se solicita la adopción de las medidas necesarias para evitar o reducir el impacto.

3.1.3 Fauna. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y las Direcciones Generales del Medio Natural y de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de Castilla y León destacan la presencia de especies como el visón europeo (en los LICs riberas del río Ebro, riberas del río Nela y afluentes y Montes Obarenes), el águila azor-perdicera y el quebrantahuesos, entre otras. Además, se destaca la importancia de los Montes Obarenes como lugar de cría de aves rapaces de carácter rupícola, destacando las hoces del Sobrón, zona de reserva dentro del Parque Natural de Montes Obarenes-San Zadornil. Para reducir el impacto en esta zona, proponen estudiar el cruce de la zona mediante túnel, en caso de seleccionar el corredor 1.

La Diputación Foral de Álava y la Dirección de Biodiversidad del Gobierno Vasco advierten de la existencia de varios Planes de Gestión de especies de fauna amenazada en la provincia de Álava que son aplicables a la zona de actuación por ubicarse en su ámbito de actuación. Algunas de las especies con planes de gestión son: avión zapador (*Riparia riparia*), águila-azor perdicera, quebrantahuesos, visón europeo, nutria, blenio de río (*Salarias fluviatilis*), lamprehuela (*Cobitis calderón*) y zaparda (*Squalius pyrenaicus*).

Además, la Dirección General de Medio Ambiente de Cantabria destaca la posible afección a la avifauna propia del embalse del Ebro, designado como LIC, ZEPA e IBA n.º 23 embalse del Ebro.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y los organismos ambientales citados solicitan un estudio exhaustivo de fauna, que se centre en las especies protegidas, proponiéndose las medidas adecuadas para evitar o reducir los efectos del proyecto sobre las mismas, así como el diseño de los pasos de fauna necesarios para garantizar la permeabilidad territorial en todo el corredor.

3.1.4 Vegetación y paisaje. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal advierte que el proyecto tendrá efectos significativos sobre los hábitats de interés comunitario del anexo I de la Ley 42/2007, tanto fuera como dentro de espacios de la Red Natura 2000, destacando la eliminación de hábitats en el espacio Montes Obarenes.

La Dirección General de Biodiversidad del Gobierno Vasco informa de la presencia en el ámbito de estudio de especies de flora amenazada incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, como la orquídea silvestre (*Orchis italica*). La Diputación Foral indica la necesidad de estudiar los efectos del proyecto sobre los hábitats de interés comunitario, valorando las superficies afectadas y proponiendo medidas de conservación, mejora y restauración.

La Dirección General de Medio Ambiente de Cantabria informa de la presencia de importantes superficies ocupadas por bosques de especies autóctonas como hayedos, robledales, bosques mixtos de frondosas, bosques de ribera, matorrales y pastizales, y solicita el diseño de túneles y viaductos en zonas con vegetación riparia o en masas boscosas, como en el caso del término municipal de San Miguel de Aguayo y al noreste del municipio de Campoo de Yuso.

La Dirección General del Medio Natural y la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León mencionan la presencia de especies del Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, que deberán ser detectadas en la realización del correspondiente inventario ambiental. En concreto, estas Direcciones Generales destacan la presencia de un área de especial interés para las plantas en la zona de Cabañas de Virtus-Embalse del Ebro, actualmente figura de carácter exclusivamente informativo pero que podría llegar a declararse Microrreserva de Flora.

Respecto al paisaje, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal advierte de la intensa intrusión visual que tendrá la nueva infraestructura en el paisaje de la zona. Además, la Diputación Foral de Álava informa de la existencia en la zona de actuación de una serie de paisajes sobresalientes (Montes de Sobrón, Fontecha, riberas del Ebro Occidentales, río Bayas, etc.), incluidos en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava, y solicita que se adopten medidas preventivas y correctoras específicas. Para solventar este impacto, la Delegación del Gobierno en Cantabria y la Dirección General de Medio Ambiente de Cantabria solicitan la adopción de una serie de medidas consistentes en la restauración de las márgenes de la autopista, la revegetación de taludes y la ocultación de la vía mediante barreras vegetales densas, no lineales y formadas por especies autóctonas.

3.1.5 Hidrología. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal indica los principales ríos atravesados: Besaya, Luena y Irbienza, en la cuenca del Norte; y Ebro, Nela, Jerea, Silanes, Rosales, Oroncillo, Ea, Aguanal y Tirón, en la cuenca del Ebro; pudiendo tener efectos sobre la vegetación de ribera asociada y sobre la función de los ríos como corredores ecológicos. Advierte que existen ciertos riesgos de contaminación sobre los acuíferos de la zona de actuación.

3.1.6 Patrimonio cultural. La Diputación Foral de Álava informa de la presencia, al este de la zona de actuación, del Camino de Santiago, calificado como bien cultural, con la categoría de conjunto monumental (Decreto 14/2000, de 25 de enero). Además, al este también se localiza la Cañada de Berantevilla, camino incluido en la Red de Pasillos Verdes del Territorio Histórico de Álava, y al norte el Sendero GR-I o Sendero Histórico.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de Castilla y León, la Dirección General de Cultura de Cantabria y la Dirección de Patrimonio Cultural del País Vasco solicitan un estudio específico de los efectos del proyecto sobre el patrimonio cultural de Castilla y León, Cantabria y País Vasco respectivamente, indicando las autorizaciones e informes pertinentes y las medidas a adoptar durante la ejecución de las obras en caso de detectarse algún elemento perteneciente al mismo.

3.1.7 Población. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal informa del incremento de la contaminación atmosférica, acústica y lumínica debido al proyecto. Administraciones de Cantabria solicitan la adopción de medidas para reducir la contaminación atmosférica, acústica y lumínica especialmente en zonas pobladas o sensibles para la fauna.

El Ayuntamiento de Valle de Tobalina indica que el proyecto, tanto en el corredor 1 como en el corredor 3, supone la fragmentación de su municipio en dos, dificultando las comunicaciones entre sus localidades y el acceso a las tierras de labor.

3.2. Fase de información pública. El Ministerio de Fomento sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 27 de diciembre de 2008, en el «Boletín Oficial de Cantabria» de 13 de enero de 2009 y en el Boletín Oficial de Castilla y León de 16 de enero de 2009.

Con fecha de 8 de agosto de 2009 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente del proyecto, correspondiente al estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, remitido por la Dirección General de Carreteras. El promotor, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto 1/2008, solicitó informes a diferentes organismos y entidades a los que les fue enviada una copia del estudio de impacto ambiental. Con fecha 9 de febrero de 2010 se reciben las alegaciones fuera de plazo de la Confederación Hidrográfica del Ebro, la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de Castilla y León (cuyo contenido coincide con el la Dirección General del Medio Natural de esta Comunidad Autónoma, al remitir el mismo informe del Servicio de Espacios Naturales) y la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Se han recibido 4.259 alegaciones, de las que unas 230 pueden considerarse distintas. 45 son de Organismos y Administraciones (16 del Estado y CCAA, 29 de ayuntamientos y entidades locales menores), 24 asociaciones y el resto de particulares.

A continuación se muestran los aspectos más relevantes señalados en el periodo de información pública, así como las respuestas del promotor:

3.2.1 Justificación y alternativas. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que no se ha valorado la alternativa 0 ni se han evaluado con suficiente detalle las alternativas planteadas. Considera que los datos de tráfico aportados son insuficientes para respaldar la ejecución de la infraestructura, señalándose las tendencias negativas existentes respecto a IMD y motorización.

El Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria solicita contemplar otras alternativas relacionadas con la mejora de las infraestructuras existentes por los elevados impactos del proyecto. Señala que no existe un análisis de las sinergias que se producirán con otras infraestructuras lineales.

La Dirección General del Medio Natural de Castilla y León señala que la infraestructura proyectada atravesará numerosos lugares con altos valores naturales, geológicos y paisajísticos, como así lo demuestra la existencia de numerosos espacios naturales con figura de protección, así como de hábitats y especies con alto grado de protección. En este sentido, indica que más allá de la afección a los espacios naturales protegidos, la infraestructura que se proyecta supone un elevado impacto en sus valores faunísticos (por su efecto barrera) y paisajísticos. Por ello recomiendan el uso de otros corredores de infraestructuras ya existentes o a desarrollar en el territorio, como es el caso del formado por las autovías A-12 (Burgos-Logroño), A-73 (Burgos-Aguilar de Campoo) y A-67 (Aguilar-Reinosa). Indica la posibilidad de analizar un corredor al sur del ámbito de estudio que permitiera unir la A-1 y la A-73 al norte de Burgos, que representa en un plano.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León considera que el estudio de tráfico realizado es poco creíble al no tener en cuenta el desarrollo de la A-12 y la A-73 o del corredor en desarrollo Sagunto-Calatayud-Soria-Aguilar de Campoo-Santander.

Ecologistas en Acción-Cantabria, Ecologistas en Acción-Castilla y León y SEO/BirdLife indican que el estudio informativo debe tener en cuenta las mejoras previstas en la conurbación de Bilbao, el tercer carril entre Bilbao y Castro-Urdiales en la A-8, así como el desarrollo del itinerario Logroño-Burgos-Aguilar de Campoo con las autovías A-12 y A-73. En este sentido, se considera que la conexión del Cantábrico con el Mediterráneo está cubierta con las mejoras previstas. Además, SEO/BirdLife considera que el punto de partida en el planteamiento de alternativas resulta engañoso al haberse considerado Miranda de Ebro en vez de Logroño como origen de la conexión pretendida. Estas organizaciones afirman que las estimaciones de tiempo de viaje realizadas por el promotor serían inferiores teniendo en cuenta las mejoras previstas y considerando Logroño como punto de partida. Asimismo, consideran que no existe una justificación adecuada de las razones de interés público de primer orden para llevar adelante el proyecto, teniendo en cuenta las mejoras previstas, el elevado impacto ambiental y el gasto público necesario. En este sentido, Ecologistas en Acción- Castilla y León como resultado del análisis del proyecto concluye que éste es inviable económicamente, incumpliendo así el principio de eficiencia en el gasto público. Por otra parte, SEO/BirdLife indica que el proyecto no cumple los condicionantes para acogerse al régimen de excepciones del artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CE por afección a la Red Natura 2000 y a especies de interés comunitario.

Por su parte el Consejo de Gobierno del Gobierno de Cantabria se manifiesta a favor de la Autopista Dos Mares y de la alternativa elegida en el estudio informativo. Su informe fija una posición común de la Comunidad Autónoma de Cantabria e incorpora los contenidos del informe de la Dirección General de Biodiversidad y se apoya en un informe de un profesor titular de la Universidad de Cantabria.

Respuesta del promotor. El promotor indica que el estudio de tráfico realizado ha tenido en cuenta la red actual y las actuaciones previstas, lo que constituye el análisis de la alternativa 0, y que, de acuerdo con las matrices origen-destino, la autopista Dos Mares resulta un trazado más directo que la opción A-12-A-73. Considera también que el nudo Supersur en Bilbao no asegurará la descongestión de la A-8, ya que las infraestructuras propuestas se desarrollan en un entorno metropolitano y periurbano, lo que provocará un tráfico inducido que perjudicará al de largo recorrido. Respecto a los valores de IMD y motorización, indica que éstos no significan la falta de necesidad de la infraestructura, sino que la evolución de dichas variables se debe precisamente a la carencia de una infraestructura como ésta.

El promotor señala que, atendiendo al estudio de rentabilidad realizado, el proyecto está perfectamente justificado desde el punto de vista social, siendo siempre beneficioso frente a la alternativa «0» de no hacer nada, y que, teniendo en cuenta las actuaciones previstas, la rentabilidad de la inversión resulta interesante. Indica que la aportación del Estado en forma de crédito participativo favorece la inversión en forma de capital privado para asegurar la rentabilidad financiera del proyecto, facilitando así la construcción de la infraestructura en plazos más razonables para poder dar servicio antes a la demanda latente.

3.2.2 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales del Gobierno de Cantabria, la Dirección General de Medio Natural de Castilla y León, Ecologistas en Acción-Cantabria, Ecologistas en Acción-Castilla y León y la Fundación Naturaleza y Hombre destacan los elevados efectos negativos sobre la conectividad de los espacios de la Red Natura 2000 presentes en el ámbito de estudio, especialmente entre el Embalse del Ebro y la Sierra del Escudo, y en el entorno del Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal afirma que no se ha realizado una adecuada evaluación de las repercusiones negativas sobre la Red Natura 2000 y su integridad, basándose en datos actualizados de, como mínimo, los siguientes aspectos: estructura y funcionamiento de los sistemas naturales; abundancia, distribución, representatividad y estado de conservación de los hábitats; tamaño de la población, uso del espacio, singularidad, grado de aislamiento y estado de conservación de las especies

de los anexos de la Ley 42/2007; importancia de cada espacio en la región biogeográfica correspondiente especialmente en lo referente a los corredores ecológicos; y efectos sinérgicos o acumulativos. Asimismo se considera necesario, en el caso de desarrollo del proyecto, implantar medidas compensatorias en virtud del 45.5 de la Ley 42/2007, siempre y cuando se justifiquen previamente las razones imperiosas de interés público de primer orden para la ejecución del proyecto y la no existencia de alternativas.

La Dirección General del Medio Natural de Castilla y León señala las afecciones a la Red Natura 2000 de las distintas alternativas: LIC/ZEPA embalse del Ebro (A1.1), LIC/ZEPA Sierra de la Tesla-Valdivielso (B1.4 y un préstamo), LIC riberas del río Nela y afluentes (B1), LIC/ZEPA Montes Obarenes (C1 y C1.3; un préstamo y 2 vertederos), LIC/ZEPA Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo (2 préstamos y 2 vertederos). Destaca la afección del trazado, en una zona donde no existen alternativas, al Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil, siendo ésta importante en el tramo que transcurre entre el cruce del río Ebro y la boca noroeste del túnel, estando ésta lindando con zona de reserva del Parque Natural y próxima a zona húmeda catalogada embalse de Sobrón. Estos espacios son de elevado valor paisajístico y faunístico, esto último debido a la altísima concentración de aves rupícolas, especialmente rapaces con alto grado de protección, así como por la presencia de avifauna acuática nidificante e invernante.

La Dirección General del Medio Natural de Castilla y León, a pesar de destacar los numerosos y graves impactos del proyecto, considera que las afecciones son compatibles con el mantenimiento de la integridad de la Red Natura 2000 en los diversos espacios afectados, así como con la conservación del Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil, siempre y cuando se sigan estrictamente las medidas que propone, relacionadas con la mejora de la permeabilidad para la fauna, la reubicación de zonas de préstamos y vertederos, la revegetación, la modificación del viaducto del Río Nela y el establecimiento de un determinado calendario de obras. No obstante, inmediatamente después, indica que, pese a las medidas incluidas en el estudio de impacto, el proyecto es susceptible de generar importantes impactos ambientales más allá de las zonas protegidas, por lo que se recomienda la consideración de otras alternativas, tanto de trazado como de tipología de infraestructura, reconsiderando la alternativa 0 y valorando la opción de aprovechar las infraestructuras existentes o previstas.

El Consejo de Gobierno del Gobierno de Cantabria y la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria indican que la afección sobre la ZEPA embalse del Ebro y el LIC río y embalse del Ebro, así como sobre los objetivos de conservación de la Red Natura 2000, no resultarán significativos para las alternativas planteadas, siempre y cuando se cumplan las medidas establecidas por el promotor y las propuestas por este organismo. Entre estas medidas destacan la realización de un nuevo estudio de zonas de préstamos y vertederos, la eliminación del área de servicio Campo de los Tablones, la reubicación del área de peaje de Las Alisas, el estudio de soluciones de falso túnel en la zona próxima a San Miguel de Aguayo y la aplicación de medidas compensatorias relacionadas con la avifauna acuática y la reforestación por la afección a masas boscosas. Asimismo se reconoce el interés como zona de nidificación de la cola del Embalse del Ebro en Lanchares. Por su parte, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria afirma que la alternativa seleccionada supone la fragmentación de los corredores naturales entre los espacios de la Red Natura 2000 de la Sierra del Escudo y el Embalse del Ebro, impidiendo los normales desplazamientos de la fauna y, por tanto, los procesos biológicos y flujos de materia y energía que garantizan la conservación y mejora de la diversidad biológica, así como la viabilidad genética que asegure la viabilidad de las poblaciones de fauna silvestre. Considera que el impacto sobre determinados factores ambientales no ha sido valorado ni ponderado de forma correcta, especialmente en relación con las afecciones sobre espacios naturales protegidos o hábitats de interés comunitarios.

Respuesta del promotor. El promotor señala que en el estudio de impacto se han analizado y valorado los impactos ambientales sobre la Red Natura 2000, los espacios protegidos y los hábitats de interés comunitario, teniendo en cuenta la aplicación del artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CE. Indica también que la evaluación específica de los efectos sobre la Red ha sido incorporada al análisis multicriterio y alude a la posibilidad de autorizar proyectos, a falta de soluciones alternativas o por razones imperiosas de primer orden, adoptando medidas compensatorias con el objetivo de mantener la integridad de la Red. Respecto a la valoración efectuada de los impactos de cada alternativa sobre los factores ambientales, indica que ha sido realizada por un equipo de especialistas que ha considerado la singularidad de los diferentes elementos, así como la coincidencia de varios factores sobre la misma zona.

Respecto a la actualización de datos y trabajo de campo específico, propone que, en caso necesario, se realice en las fases de anteproyecto y proyecto de construcción, una vez seleccionada la alternativa definitiva, al disponerse entonces de más datos que permitan evaluar con mayor detalle las posibles afecciones sobre la Red Natura 2000. Considera que los efectos sobre la fragmentación de los corredores naturales han sido contemplados en el estudio de impacto proponiéndose medidas específicas para su corrección. Igualmente, afirma que se han analizado diferentes alternativas que tratan de evitar aquellas formaciones de mayor interés, proyectando túneles y viaductos en los puntos más sensibles y evitando la creación de desmontes y terraplenes de gran altura. Indica también que las medidas preventivas y correctoras respecto a espacios protegidos y especies son de carácter preliminar y que se determinarán con precisión en fases posteriores del estudio, con un trazado definido, teniendo en cuenta las propuestas realizadas por las diferentes entidades. Se estudiará la reubicación del área de servicio Campo de los Tablones.

3.2.3 Fauna. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal indica que no existe una evaluación específica de la afección sobre los taxones incluidos en los Catálogos Español y Regionales de especies amenazadas. En este sentido, SEO/BirdLife señala que no se ha presentado una metodología adecuada para inventariar cada uno de los grupos ni se conoce la precisión de la información aportada, existiendo una falta de conocimiento de las especies que pueden verse afectadas, especialmente respecto a las protegidas como Margaritifera auricularia, águila azor-perdicera, quebrantahuesos o visón europeo.

La Dirección General de Medio Natural de Castilla y León señala que el proyecto se desarrollaría sobre el ámbito de aplicación del Plan de Conservación del águila-azor perdicera afectado por las alternativas B1.4, C1 y C1.3. Asimismo, se señalan diversas afecciones sobre la fauna: visón europeo, por perturbaciones y efecto barrera en ríos y arroyos en los LICs riberas del río Ebro y afluentes, riberas del río Nela y afluentes, Sierra de la Tesla-Valdivieso y Montes Obarenes; náyades, especialmente Margaritifera auricularia, aunque ésta se localiza fuera de la zona afectada, existiendo tramos aptos en el Ebro entre Trespaderne y el embalse de Sobrón y presencia segura de otras especies de náyades; rapaces presentes en las Hoces del Embalse del Sobrón, zona de reserva del Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil, con águila azor-perdicera, alimoche y otras especies protegidas como el buitre leonado, halcón peregrino y águila real; avifauna nidificante e invernante en las zonas húmedas catalogadas embalse del Ebro y embalse del Sobrón; y oso pardo cantábrico (*Ursus arctos*), por efecto barrera a la potencial dispersión desde la montaña palentina.

El Consejo de Gobierno del Gobierno de Cantabria señala la alternativa A2 como la más impactante sobre la fauna al afectar a una mayor superficie de ecosistemas arbolados y a especies de fauna protegida como el alimoche, abejero europeo (*Pernis apivorus*), aguililla calzada (*Hieraaetus pennatus*), culebrera europea (*Circaetus gallicus*), milano real (*Milvus milvus*), distintos quirópteros y nutria. Se indica que los impactos de las alternativas planteadas pueden ser mitigados considerando un rediseño del trazado, cambios en las unidades de obras, habilitación de pasos de fauna, establecimiento de un calendario de obras teniendo en cuenta épocas sensibles, translocación de especies y puesta en marcha de medidas compensatorias. Además, considera necesario en esta fase de proyecto, la

realización de un estudio de la afección real del trazado sobre las especies en el que se determinen las medidas necesarias para corregir y compensar los efectos negativos sobre la biodiversidad.

Ecologistas en Acción-Cantabria señala la posible afección sobre especies vulnerables del Catálogo Regional de Cantabria presentes en el ámbito de estudio como la ranita de San Antón (*Hyla arborea*), el cangrejo de río (*Austropotamobius pallipes*), el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), el alimoche, el aguilucho cenizo y el visón europeo. Por su parte, la Fundación Naturaleza y Hombre considera que existirá afección sobre los ecosistemas fluviales por los cruces necesarios y sobre especies como Margaritifera auricularia, el visón europeo, la nutria y el desmán de los Pirineos. Igualmente, se señala una posible afección sobre diferentes especies de anfibios como el sapillo pintojo ibérico, sapo corredor (*Bufo calamita*), tritón ibérico (*Triturus boscai*) y tritón palmeado (*Triturus helveticus*), afectadas por el efecto barrera especialmente en el tramo comprendido entre el Embalse del Ebro y el Embalse de Alsa y en el tramo entre Quintanaentello y Cubillos del Rojo. Destacan la contradicción entre la ejecución de esta infraestructura y los numerosos proyectos de conservación y recuperación de hábitats y especies que se desarrollan en la zona.

Respuesta del promotor. El promotor indica que el estudio de impacto recoge un inventario de fauna considerando los diferentes Catálogos y la normativa vigente. Considera también que se ha realizado un estudio específico respecto a las especies de mayor interés como la náyade Margaritifera auricularia, el visón europeo, el águila azor-perdicera y el quebrantahuesos, habiéndose consultado a las Consejerías correspondientes sobre la presencia de dichas especies. En cuanto al cangrejo autóctono y alimoche, la adopción de medidas concretas se realizará en fases posteriores del estudio una vez definido el trazado. Estima que se han considerado las restricciones en relación con los planes de conservación y recuperación y los proyectos realizados o en realización del águila azor-perdicera y del visón europeo, por lo que no considera que existan contradicciones. Estima también que los efectos sobre la fragmentación de los corredores naturales han sido contemplados en el estudio de impacto proponiéndose medidas específicas para su corrección, y considera que la determinación más concreta sobre la posible afección a la fauna, resulta inabordable e inadecuada en la fase de estudio informativo, debiendo ser concretada para la alternativa seleccionada y en ámbitos de estudio más reducidos, por lo que las medidas preventivas y correctoras se plantean con carácter preliminar.

3.2.4 Vegetación y paisaje. La Dirección General del Medio Natural de Castilla y León señala que los hábitats de interés comunitario prioritarios que pueden ser afectados son 4020\* brezales húmedos atlánticos, 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* y 9560\* bosques endémicos de *Juniperus* ssp. Igualmente, se recuerda el interés paisajístico de la zona del Parque Natural de los Montes Obarenes-San Zadornil y del Parque Natural Hoces del Alto Ebro y Rudrón.

El Consejo de Gobierno del Gobierno de Cantabria señala la alternativa A2 como la más impactante sobre la flora, afectándose a una mayor superficie de ecosistemas arbolados. Considera que los impactos pueden ser mitigados considerando un rediseño del trazado, cambios en las unidades de obra, translocación de especies y puesta en marcha de medidas compensatorias. Asimismo indica que el impacto sobre el paisaje se considera de moderado a compatible y que el impacto visual puede ser recuperable. Por su parte, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales del Gobierno de Cantabria considera inadecuada la valoración de la afección sobre el paisaje, indicando la posibilidad de que se produzcan impactos críticos teniendo en cuenta la calidad del entorno del proyecto en Cantabria.

La Dirección General de Medio Natural de Castilla y León señala la posible afección a especies de flora protegida por el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León en el entorno del trazado destacándose las especies vulnerables *Pitularia globularia* en las inmediaciones de Cabañas de Virtus (tramo A) y *Ranunculus batrachoides* subsp. *brachypodus* en las inmediaciones de Frías (tramo C). Además Ecologistas en Acción-Cantabria señala la posible afección sobre *Pitularia globulifera* y *Deschampsia setacea*, en



peligro de extinción en el Catálogo Regional de Cantabria, y *Campanula latifolia* y *Salix repens*, vulnerables en este último Catálogo. La Fundación Naturaleza y Hombre señala la afección sobre áreas forestales de gran interés como hayedos, acebedas, robledales de *Quercus robur* y melojares que aparecen mezcladas con pastos, setos y brezales ofreciendo una gran diversidad de ambientes y corredores ecológicos. Señala que el estudio de impacto describe muchas de estas zonas como matorral.

Respuesta del promotor. El promotor indica que se ha tenido en cuenta el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y que se han analizado diferentes alternativas intentando que el trazado evite las formaciones de mayor interés, proyectando túneles y viaductos en los puntos más sensibles y evitando la creación de desmontes y terraplenes de gran altura. Respecto a la falta de definición de las medidas indica que éstas deberán ser concretadas con el trazado definitivo.

3.2.5 Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Ebro, en lo que se refiere al Servicio de Control del Dominio Público Hidráulico informa favorablemente el proyecto aunque establece una serie de condiciones relativas al cumplimiento de la Ley de Aguas y al Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Solicita un estudio hidráulico justificativo de la capacidad de desagüe de las estructuras en cauces y obras de drenaje transversal, analizados para distintos caudales. Indica la necesidad de respetar los taludes naturales actuales en los cauces y reponer la morfología y la vegetación existente en los puntos en los que haya sido indispensable su alteración, junto con otras medidas preventivas y correctoras.

Respuesta del promotor. El promotor indica que se recogerán las recomendaciones y criterios indicados en la fase de proyecto de construcción.

3.2.6 Patrimonio cultural. El Servicio de Patrimonio Cultural de la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria solicita la modificación del trazado para no afectar a los yacimientos arqueológicos Torca de las Arrigueras, frente a las Arrigueras y San Esteban en la zona de conexión con la A-67 así como el yacimiento de Santa Eulalia en Santa Olaya de Aguayo. Por su parte el Servicio Territorial de Cultura de Burgos de la Junta de Castilla y León aporta una lista de bienes de interés cultural (BIC) entre los que destacan la Casa-Torre de Gabanes, el Castillo de Lomana y la Torre de Salazar. Ambos organismos consideran necesario realizar una prospección arqueológica previa a las obras del trazado y un seguimiento específico. Señalan las normativas sectoriales vigentes en las respectivas comunidades autónomas. En el Valle de Tobalina, el ayuntamiento y sus núcleos señalan la afección directa del trazado a las Ermitas de la Virgen del Pando, San Roque y el Ángel.

Ecologistas en Acción-Cantabria indica que en el estudio se ignora la afección sobre elementos del patrimonio cultural cántabro en los municipios de Santiurde de Reinosa, San Miguel de Aguayo y Campoo de Yuso como la Calzada Romana del Besaya, la vía romana de El Escudo (BIC), el castillo medieval de El Barridoso o las ermitas de Rayón, San Lorenzo y San Roque.

Respuesta del promotor. El promotor expone que en el estudio se recogen los BIC indicados y que estos no serán afectados por el proyecto. Respecto a la Calzada Romana de Besaya, indica que ésta queda fuera del área de influencia de la autopista. Respecto a la vía romana de El Escudo, el itinerario indicado por Ecologistas en Acción-Cantabria se tendrá en consideración en los planos de la siguiente fase del proyecto, de modo que se realice una prospección del terreno. En relación con el resto de afecciones indica que en fases posteriores del proyecto se realizarán ajustes de trazado para evitar las citadas afecciones y recoger los resultados de la prospección previa que se realizará de acuerdo con lo que determinen los organismos competentes.

3.2.7 Población. Ecologistas en Acción-Cantabria solicita un nuevo estudio acústico debido a que encuentra una serie de carencias en el actual. La Fundación Naturaleza y Hombre y Ecologistas en Acción-Castilla y León señalan el perjuicio socioeconómico sobre las poblaciones menores al disminuir las superficies productivas, aumentar la fragmentación y favorecer las migraciones de habitantes hacia núcleos de mayor población.

Respuesta del promotor. El promotor alega que el estudio acústico se ajusta al alcance y objetivo de la presente fase del estudio, será ampliado en fases posteriores y determinará la ampliación de las medidas correctoras que sea necesaria. Por otra parte, indica que se ha realizado una valoración de los impactos del proyecto sobre el medio socioeconómico y territorial, en la que se ha previsto un incremento del flujo económico e industrial que beneficiará la economía autonómica y nacional.

3.2.8 Otros. El Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria indica que la mayoría de las zonas propuestas como vertederos y préstamos son inadecuados, considerándose que no se ha encontrado solución a este impacto calificado como significativo, que supondrá 1 millón de metros cúbicos aproximadamente de excedentes en Cantabria. Por su parte, la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León solicita la modificación de numerosas zonas de préstamos y vertederos propuestas en el estudio para que no se afecte directamente a espacios de la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario u otros lugares sensibles.

Respuesta del promotor. El promotor, en la documentación remitida en febrero de 2010, realiza una nueva propuesta de préstamos y vertederos, reubicando algunos, modificando los límites de otros y creando alguno nuevo, como en el caso del meandro situado al sur de Quintana Martín Galíndez o el situado al este de Obaños a la entrada del túnel del Sobrón. Todas las zonas incluidas en esta propuesta se han sacado fuera de los límites de los espacios protegidos, a excepción de las incluidas en la ZEPA Montes de Miranda de Ebro por proponerse la recuperación de áreas degradadas (gravera y vertedero).

Respecto al resto de los organismos y entidades que participaron en el trámite de información pública, hay que señalar que se recibieron escritos e informes de 29 ayuntamientos o entidades locales menores diferentes. En el tramo A se oponen drásticamente al proyecto por sus afecciones ambientales, patrimoniales y paisajísticas los Ayuntamientos de Santiurde de Reinosa, San Miguel de Aguayo y Valle de Valdebezana (Quintanaentello), todos ellos afectados por la alternativa seleccionada, además del Ayuntamiento de Pesquera. En el tramo C, el Ayuntamiento de Frías, el Ayuntamiento de Valle de Tobalina, y la mayor parte de sus entidades locales se oponen frontalmente al proyecto por la afección ambiental y socioeconómica. En este tramo, los Ayuntamientos de Bozoo, Santa Gadea del Cid, Encio y Ameyugo, todos ellos afectados por la alternativa seleccionada solicitan modificaciones del proyecto. En el tramo A, el Ayuntamiento de Campoo de Yuso es el único que se muestra favorable a la alternativa seleccionada. En el tramo B, el Ayuntamiento de Merindad de Valdeporres se muestra disconforme con el proyecto mientras que los Ayuntamientos de Medina de Pomar, Miranda de Ebro, Valle de Manzanedo, Merindad de Cuesta Urria (Nofuentes), Villarcayo y Trespaderne manifiestan su conformidad con el proyecto solicitando, en la mayoría de los casos, modificaciones o medidas puntuales. El tipo de modificaciones solicitadas se refieren a cambios de trazado, modificación de enlaces, mejor accesibilidad a sus poblaciones o solicitud de autovía sin peaje.

Respecto al resto de asociaciones u organizaciones no citadas con anterioridad, se indica en primer lugar aquellas que mostraron su conformidad con el proyecto: Asociación de Vecinos Anduva de Miranda de Ebro, Sociedad de Cazadores Santa Gadea del Cid, Unión de Campesinos de Burgos UCCL, Junta Agropecuaria Local de Trespaderne, Asociación Cultural Amigos de Villarcayo, Asociación de Pueblos Olvidados de Burgos y Asociación Cultural Tesla Viva. Las entidades que se mostraron en contra del proyecto por las afecciones ambientales, socioeconómicas y culturales fueron CCOO Castilla y León, Los Verdes-Grupo Verde, Asociación para la Defensa de los Recursos de Cantabria (ARCA), Federación de Asociaciones para la Defensa del Patrimonio Cultural y Natural de Cantabria (ACANTO), Sociedad de Cazadores Tobalineses, Sociedad Deportiva de Caza de Villalaín, Asociación «Las Pueblas» y Asociación Cultural Trébede.

En cuanto a las alegaciones particulares, éstas ascendieron a un número total de 4.177, repartidas en 164 escritos diferentes debido a que muchas de ellas fueron idénticas. Del citado número total, más del 80% muestran tesis contrarias al desarrollo del proyecto por motivos ambientales.

3.3 Modificaciones del trazado tras la información pública. El promotor, tras la información pública propone: modificar el trazado en el enlace con la A-67 y en San Miguel de Aguayo, para minimizar afecciones a yacimientos arqueológicos, al territorio y a la carretera CA-716; desplazar hacia el norte el trazado en el Valle de Valdebezana; estudiar el posible desplazamiento hacia el norte entre los PP.KK. 32+000-34+000 (Quintanaentello) de la A.1.1; desplazarlo al nordeste de Villalaín; desplazarlo al norte entre los PP.KK. 35+430 (B1.3) - 39+920 (B1) en Merindad de Cuesta Urria; estudiar la posibilidad de desplazar el trazado hacia el nordeste entre los PP.KK. 41+500-44+500 (B.1) en Nofuentes y mover el enlace con la N-629 del P.K. 44+850 al P.K. 46+250 (B1); modificar el trazado en el Valle de Tobalina para posicionarlo equidistante entre sus entidades locales menores; desplazarlo hacia el norte entre los PP.KK. 9+000-14+000 de la alternativa C1 para evitar la afección a yacimientos arqueológicos; definir los pasos de fauna en el anteproyecto; y estudiar la reubicación del área de servicio «Campo de los Tablones», un nuevo acceso a la autopista en Quintana Martín Galindez y una nueva área de descanso cercana al túnel de Montes Obarenes, además de cambiar la denominación de este túnel.

#### 4. Integración de la evaluación.

##### 4.1. Justificación y objeto del proyecto.

4.1.1 Adecuación al planeamiento. Justificación y objeto del proyecto. En la memoria del estudio informativo se indica que el objeto del estudio informativo es la definición de las posibles alternativas para la construcción de una autopista de peaje entre la autovía Meseta-Cantábrico (A-67) y la autopista Bilbao-Zaragoza (AP-68), en las inmediaciones de Miranda de Ebro, y el establecimiento de las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas, de modo que se pueda realizar una comparación y la elección de la que se considere más idónea. No obstante, en la misma memoria, más adelante, se dice que la autopista Dos Mares se plantea como solución ante la falta de conexión entre Cantabria y Asturias con el Valle del Ebro y el Mediterráneo. Por otra parte, el título del proyecto es similar a este último: corredor de conexión del Eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo.

Este segundo enunciado de la finalidad del estudio, más amplio y abierto, de conexión territorial, se traduce directamente y sin ningún tipo de análisis en el primer enunciado del objeto del proyecto: una autopista de peaje con sus extremos bastante definidos.

4.1.2 Adecuación al planeamiento. En el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), aprobado en Consejo de Ministros en julio de 2005, en el plano de actuaciones en carreteras figura un itinerario similar al de esta autopista de peaje como corredor en estudio, siendo la única referencia en el documento a esta actuación.

No se ha realizado ningún estudio sobre la solución más adecuada para esta conexión. Por el contrario, se ha decidido directamente que la solución es una autopista de peaje por un corredor bastante delimitado.

Por tanto no puede considerarse que esta autopista esté amparada por ningún tipo de planeamiento vigente ni por el PEIT, e incluso se puede deducir que se produce un incumplimiento de éste.

Además, se produce otro incumplimiento del PEIT, dado que en él se indica que la concesión de construcción de nuevas autopistas de peaje estará supeditada a que exista una vía de gran capacidad, libre de peaje, que por su trazado, diseño y estado de conservación constituya una alternativa real a la autopista de peaje. En aquellos casos en que así fuese requerido expresamente por las Administraciones Territoriales afectadas, esta segunda condición podría ser eximida. Esto no parece que se cumpla en el caso de la autopista Dos Mares.

#### 4.2. Alternativas.

4.2.1 **Ámbito de análisis del proyecto.** En el estudio informativo, tras unas breves y escuetas consideraciones, el ámbito del estudio se centra en una estrecha franja entre la autovía de la Meseta A-67 (Reinosa/Pesquera) y el entorno de Miranda de Ebro, para conectar con el valle del Ebro.

Este ámbito de estudio, si bien es coherente con el objeto del estudio informativo enunciado en primer lugar, al que ya se ha hecho referencia, limita en gran medida el abanico espacial de posibles soluciones.

4.2.2 **Itinerarios alternativos.** Para mejorar la conexión por carretera de Asturias y Cantabria con el valle del Ebro y el Mediterráneo hay otras alternativas que se podrían haber planteado, tanto por el tipo de actuación: categoría de las vías, actuación sobre la red existente o nuevas carreteras, como por el ámbito espacial de la misma, con una visión más amplia de los posibles corredores e itinerarios.

En el traslado de las consultas previas donde se concretaba el contenido del estudio de impacto ambiental (junio de 2008) ya se indicaba que deberían analizarse otros itinerarios distintos de los planteados en el documento inicial y tener en cuenta actuaciones previstas o en proyecto.

Uno de los principales argumentos que se repiten en el estudio informativo para plantear un nuevo acceso es la congestión en el paso por Bilbao, que se convierte en un cuello de botella.

Hay itinerarios a través de la red de alta capacidad, existente o prevista, competitivos en tiempo y distancia con la autopista Dos Mares, entre ellos, los siguientes:

A través de la autovía del Cantábrico A-8 y la autopista AP-68 Bilbao-Miranda-Logroño; hay previsto un tercer carril entre Bilbao y Castro Urdiales en la A-8 y la Ronda Supersur de Bilbao; el que ésta no vaya a entrar en servicio hasta el año 2015, según lo previsto, no la descalifica, pues la autopista Dos Mares, según el propio estudio informativo no estaría en servicio antes de 2014. Este itinerario entre Santander y Logroño es más corto en distancia que el que incluye la autopista Dos Mares.

Por la autovía de la Meseta A-67 hasta Aguilar de Campoo; desde ésta hasta Burgos, por la autovía A-73 prevista en la N-627 y continuando por la autovía A-12 Burgos-Logroño, en ejecución. Con el itinerario previsto o con alguna conexión de corta longitud, sería competitivo en tiempo y longitud con la autopista Dos Mares y con unos efectos ambientales adversos y un coste económico mucho menores.

4.2.3 **Análisis de alternativas en el estudio de impacto ambiental.** El estudio y análisis de alternativas es muy limitado, como se ha ido viendo en los párrafos anteriores. Con independencia de esto, las denominadas alternativas de trazado son tramos dentro de un itinerario que se solapan unos con otros, no tienen el mismo origen y final, por lo que no componen alternativas completas. Más que de alternativas, se trata de variantes de la misma en tramos concretos. En todo caso, la comparación entre tramos es complicada y artificiosa.

En el estudio de impacto ambiental, para la ordenación ambiental global de los tramos, se da un peso según la afección a cada uno de los 13 factores del medio considerados. Esta ponderación privilegia de forma excesiva la afección directa a los espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000, dándole un valor tres veces superior a factores sobre los que se producen impactos graves como la hidrología, la vegetación o la fauna y seis veces superior a los efectos sobre la geomorfología y el paisaje, también muy importantes en este proyecto.

Esto hace que la alternativa más favorable ambientalmente resulte la que menos afección espacial tiene sobre los espacios naturales protegidos.

En el estudio de impacto ambiental no se realiza una evaluación ambiental de las alternativas sino una comparación entre ellas (en una escala de 0 a 3), por tramos y subtramos, sin que se llegue a calificar el impacto de cada una de ellas.

4.2.4 Análisis multicriterio y alternativa propuesta. En el último apartado de la memoria del estudio informativo se propone una alternativa, basada en el análisis multicriterio que se incluye en esta misma memoria. En este análisis multicriterio se tienen en cuenta cuatro criterios o variables:

Funcional, según los parámetros de trazado en planta y alzado. No tiene mucho sentido como criterio de decisión al ser la velocidad de proyecto en todas las alternativas de 120 km/h, la máxima contemplada en la Instrucción de Carreteras y la velocidad máxima de circulación legalmente permitida.

Socio-económica, teniendo en cuenta únicamente el coste de inversión. El indicador más adecuado hubiese sido la rentabilidad socioeconómica (B/C, TIR, VAN,...), teniendo en cuenta los costes y beneficios (internos y externos) asociados a la inversión.

Territorial, según la afección a suelos urbanos, urbanizables o protegidos y a los servicios afectados. Los dos primeros representan una proporción muy pequeña de la ocupación por lo que no son significativos; los suelos protegidos ya se han tenido en cuenta en el criterio ambiental (espacios protegidos, suelos, productividad agraria) y los servicios afectados deben considerarse un coste asociado al de construcción.

Ambiental, según la evaluación del estudio de impacto ambiental a la que ya se ha hecho referencia, en la que se ha primado excesivamente la afección espacial a espacios naturales protegidos.

Este último es en realidad el factor de valoración que ha servido para seleccionar la propuesta: la menor afección superficial a los espacios protegidos. Aparte de la afección superficial o proximidad a estos espacios no hay un análisis de los efectos sobre los valores que motivaron la declaración de los mismos.

4.2.5 Estudio de tráfico. El estudio de tráfico es un instrumento necesario para la justificación del proyecto, a través de la captación de tráfico para diversas hipótesis o alternativas, y también para justificar la rentabilidad económico social del proyecto a través de rentabilidad o análisis coste-beneficio.

Este estudio de tráfico sólo analiza la captación de tráfico para la única alternativa planteada y en la hipótesis apriorística de explotación en régimen de peaje. Se presupone que las alternativas que se derivarían de las variantes propuestas son bastante parecidas espacial y funcionalmente y su captación de tráfico no depararía grandes diferencias.

Por tanto, la finalidad y el enfoque de este estudio de tráfico son limitados e insuficientes. Sólo sirve para comprobar que la autopista de peaje propuesta capta el tráfico suficiente que la justifica, no para la evaluación de alternativas a través de los análisis de rentabilidad que serviría para la toma de decisiones de forma racional.

Además de este enfoque insuficiente, el estudio de tráfico tal como está realizado no garantiza la fiabilidad de los resultados obtenidos. Algunos de los aspectos en los que se basa esta afirmación son los siguientes: el modelo de oferta no considera actuaciones importantes en proyecto o en ejecución; utiliza IMD ponderadas para todos los itinerarios, a pesar de que hay importantes diferencias entre tramos en intensidades de tráfico, tipo de viaje (longitud, origen-destino, motivo,...); ámbito de estudio insuficiente para captar tráfico de largo recorrido; velocidad media en la autopista de 120 km/h, cuando es la velocidad máxima, sin tener en cuenta intensidad de tráfico, vehículos pesados, túneles, vialidad invernal, entre otros; muestra escasa y sesgada de las encuestas realizadas para calcular el valor del tiempo por los usuarios y el origen-destino de los viajes.

4.2.6 Estudio de rentabilidad económico financiero. En el análisis económico financiero hay algunos aspectos decisivos como la previsión del tráfico o el cálculo del valor del tiempo por los usuarios que no son fiables con los cálculos y análisis efectuados; otros como la evolución de la inflación o el tipo de interés se fijan sin análisis ni justificación para los 30 años de vida útil del proyecto. A pesar de esto se llega a la conclusión de que la rentabilidad de la inversión es interesante, siempre que se cumplan una serie de condiciones de difícil control. Se reconoce que hay un riesgo tráfico importante y recomienda una aportación de la Administración del orden del 40% de la inversión.

A la vista de las dudosas conclusiones sobre la rentabilidad económica financiera del proyecto deberían haberse considerado otras alternativas, siendo la autopista explotada en régimen de peaje, la única alternativa planteada.

Aunque el régimen de explotación pueda parecer que no es relevante a efectos ambientales, esta decisión apriorística ha cerrado aún más el abanico de posibles alternativas, lo que sí tiene implicaciones ambientales.

4.3 Impactos ambientales significativos de las alternativas. Sin olvidar las razones expuestas en el apartado 4.2, a continuación se exponen los impactos ambientales más relevantes de las alternativas contempladas en el estudio de informativo, centrándose en la alternativa seleccionada en el mismo. No obstante es preciso tener presente que, independientemente de los impactos sobre espacios protegidos, flora, fauna, paisaje, socioeconomía, etc., el principal impacto de la infraestructura propuesta es su ejecución sobre una comarca muy bien conservada y con relevantes valores naturales donde nunca ha existido una vía de comunicación de gran capacidad e incluso ningún tipo de vía en algunos de los tramos.

4.3.1 Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos. La alternativa seleccionada afecta directamente a la ZEPA/LIC Montes Obarenes (también IBA) que incluye el Parque Natural de Montes Obarenes-San Zadornil, espacio de sobresalientes valores naturales y paisajísticos. El espacio de Red Natura 2000 es atravesado por el trazado en una longitud de unos 9,7 km (PP.KK. 18+960-28+700) de los que 5,5 km discurren en túnel y 4,2 km en superficie. En la zona del túnel y en los 4 km anteriores al oeste del túnel y ya fuera del espacio protegido, no existen alternativas; en los restantes 4,2 km, al este del túnel, el estudio contempla dos alternativas, pero ambas discurren en superficie por el espacio de Red Natura 2000. La boca noroeste del túnel se ubica en el límite del Parque Natural en zona de uso limitado y junto a la zona de reserva Desfiladero del Sobrón, uno de los lugares de mayor belleza paisajística del Parque Natural y con una altísima concentración de aves rupícolas, especialmente rapaces con alto grado de protección, y próximo a la zona húmeda catalogada embalse del Sobrón con abundantes especies nidificantes e invernantes. El tramo del trazado comprendido entre el cruce del río Ebro y la boca noroeste, que mira hacia el Valle de Tobalina, quedará visible desde numerosos lugares de este valle y del Parque Natural, afectando gravemente al paisaje. Este es reconocido como valor principal por la normativa del Parque Natural, la cual intenta evitar específicamente este tipo de impactos y muy especialmente en las zonas de uso limitado y reserva. Además el trazado discurre en paralelo a la citada zona húmeda, a una distancia de 700-900 m, a todo lo largo de ella (unos 4 km). La boca sudeste del túnel se ubica dentro del Parque Natural en zona de menor protección, pero resulta bien visible desde numerosos lugares deteriorando su valor paisajístico.

El estudio de impacto ambiental califica el impacto a Red Natura 2000 de severo en todo el tramo y considera que se evita el impacto al Parque Natural al quedar la trinchera de la boca norte lindando con el límite del espacio pero fuera de él y discurrir luego el trazado en túnel. El estudio no considera las superficies auxiliares necesarias para la construcción, accesos de obra, chimeneas de ventilación, instalaciones auxiliares en obra y explotación, etc. Los vertederos propuestos en el estudio en esta zona han sido rechazados por la D.G. de Medio Natural de Castilla y León en la información pública y la nueva propuesta realizada por el promotor tras la información pública presenta también graves problemas ambientales y parece poco realista.

Además del impacto directo antes citado, el trazado de la infraestructura propuesta abre un corredor de infraestructuras en una zona de elevadísimo valor natural y hasta ahora preservada, razón por la que en el ámbito del proyecto coexisten numerosos espacios protegidos. Estos espacios no pueden ser considerados ni gestionados como entidades aisladas del entorno que les rodea, por lo que debe garantizarse la conservación y gestión de los corredores ecológicos existentes entre ellos, especialmente entre espacios de la Red Natura 2000 (art. 46 Ley 42/2007. Coherencia y conectividad de la Red). Aunque este impacto es elevado en todo el trazado, adquiere especial relevancia en el tramo A, en el valle de San Miguel de Aguayo, donde actualmente no existe ninguna vía de comunicación

en el tramo San Miguel-Corconte y donde la ejecución de la nueva vía, además de los impactos directos significativos que originará sobre ecosistemas aislados y bien conservados, comprometerá la conservación de la conectividad de los espacios de la Red Natura 2000 (LIC río y embalse del Ebro, ZEPA embalse del Ebro, LIC Sierra del Escudo). Es preciso señalar también la proximidad del trazado a la cola del embalse de Lanchares del LIC y ZEPA embalse del Ebro. En el tramo B destaca también la proximidad y continuidad del trazado en paralelo con el límite de la ZEPA Sierra de la Tesla-Valdivielso, a lo largo de unos 15 km, y prácticamente alcanzándola en algunos puntos (PP.KK. 30+000 y 35+000 de la alternativa seleccionada B1.3). Asimismo es necesario destacar la afección directa al LIC riberas del río Nela y afluentes en el P.K. 40+400 de la alternativa B1, coincidiendo la zona de cruce con un bosque de ribera con presencia de alisos que, de acuerdo con la Ley 42/2007, es hábitat prioritario 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, aunque se intente minimizar el impacto con el paso en viaducto.

El estudio de impacto ambiental no realiza el análisis de la afección a la actual conectividad de los espacios de la Red Natura 2000 y de las repercusiones sobre los mismos; únicamente aborda una somera aproximación al problema de la fragmentación al considerar los impactos sobre la fauna. Tanto en el caso antes citado, de afección directa, como en éste, el estudio no realiza una evaluación de la afección a la Red Natura 2000 acorde con lo especificado en los artículos 46 y 45 de la Ley 42/2007 y las Guías Metodológicas de la Comisión Europea para la aplicación del artículo 6.4. de la Directiva 92/43/CE. A pesar de ello, ignorando los requisitos contenidos en los artículos 45.5, 45.6 y 45.7 de la Ley 42/2007 (requisitos indispensables para autorizar un proyecto con efectos negativo sobre la Red) enuncia de forma general algunas medidas compensatorias respecto a la afección a dichos espacios y a los valores que albergan.

La valoración de la afección a la Red Natura 2000 en la información pública del órgano competente, la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria (y asumida por el Consejo de Gobierno de Cantabria) concluye que no existen diferencias apreciables a estos efectos entre las alternativas contempladas en el estudio informativo para el tramo A, y que no son significativas las afecciones, tanto directas como indirectas, con la adopción de medidas preventivas y correctoras, junto con las modificaciones del trazado y de las ubicaciones del área de servicio de Campo de los Tablones y de algunas áreas de préstamos y vertederos. Esta valoración, que se refiere únicamente al tramo de Cantabria (22 de los 107 km totales en la alternativa seleccionada), no puede considerarse muy concluyente dado que al mismo tiempo resalta la necesidad de realizar en la fase de estudio informativo un estudio de la afección real del trazado especie por especie, así como determinar todas aquellas medidas necesarias para corregir y compensar el efecto de esta obra. Por lo que respecta a la opinión del órgano ambiental competente de Castilla y León expresada en la información pública, a pesar de que destaca las importantes afecciones al LIC/ZEPA (y Parque Natural) Montes Obarenes, acaba indicando que las afecciones son compatibles con el mantenimiento de la integridad de la Red Natura 2000 si se asumen todas las medidas y modificaciones expuestas en su informe. No obstante, a renglón seguido, estima que pese a las medidas protectoras, correctoras y compensatorias incluidas en el estudio, este proyecto, por su naturaleza intrínseca, es capaz de generar importantes impactos ambientales sobre los valores naturales y paisajísticos del territorio en su conjunto, más allá de las zonas delimitadas en las figuras de protección. Por ello, concluye reiterando la invitación a considerar otras alternativas incluyendo la posibilidad de la alternativa 0 y la utilización de las autovías y autopistas existentes o en construcción para los objetivos que persigue la autopista Dos Mares.

Por otro lado, también cabe destacar que el estudio de afección a Red Natura 2000 del PEIT identifica el corredor en estudio Dos Mares como una de las siete conexiones viarias del PEIT donde podrían producirse las afecciones potenciales más significativas a Red Natura 2000.

4.3.2 Vegetación. La alternativa seleccionada atraviesa ecosistemas forestales de gran valor. Destacan las afecciones a hayedos, de gran extensión y muy bien conservados, especialmente en la zona del viaducto de Pesquera (PP.KK.1+700-2+800), donde el estudio no valora la necesidad de caminos de acceso a pilas ni las posibilidades de restauración, y en la zona de Campoo de Yuso (PP.KK. 9+600-11+300) en el tramo A, así como en la zona de Cubillos del Rojo en el tramo B. También destacan las afecciones a rodales de *Quercus robur* en los tramos A y B, especialmente en los términos municipales de Campoo de Yuso, Corconte y Quintanaentello; a la vegetación de ribera, sobresaliendo los cruces de los grandes cursos fluviales como Ebro, Jerea y Nela, afectándose en este último caso al hábitat de interés comunitario prioritario de alisedas 91E0\*. Además, es preciso añadir la afección a la vegetación riparia de los diferentes arroyos de montaña del tramo A, especialmente en la zona prevista para el área de servicio de Campo de los Tablones, donde se localizan sauces (posible presencia de la especie protegida *Salix repens*), acebos y avellanos. Hay que considerar además las afecciones a encinares y quejigares especialmente en los tramos B y C, en particular en el entorno del Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil y en la zona del Valle de Manzanedo, a veces acompañados de sabinas rastreras. También es destacable la afección a extensas zonas de mosaico de prados o cultivos con lindes de setos y bosquetes.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, el trazado afecta directamente a 18 tipos de hábitats comunitarios diferentes, destacando aquellos de carácter prioritario como 4020\* brezales húmedos atlánticos de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*, 7130\* turberas de cobertura (*Ericion tetralicis*), 6230\* formación herbosas con *Nardus*, 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* y 6230\* bosques endémicos de *Juniperus ssp.* El estudio de impacto califica de severa esta afección, pero la Dirección General de Medio Ambiente de Cantabria en la información pública la considera crítica. Existen diferencias entre las afecciones de las alternativas seleccionadas señaladas por el estudio de impacto y por los organismos competentes en la materia en la información pública. Es destacable la afección que se producirá sobre los hábitats prioritarios: 7130\* turberas de cobertura (alternativa A1.1 según cartografía del estudio de impacto y probablemente en algunas otras zonas), 6230\* formaciones herbosas con *Nardus* (A2 según cartografía estudio), 4020\* brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix* (B.1.4., etc. según organismos competentes), 9560\* bosques endémicos de *Juniperus spp.* (B.1.1., B1.4, C.1, etc., según organismos competentes) y 91E0\* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (B1, según organismos competentes). Asimismo cabe destacar la afección por la alternativa seleccionada a hábitats de interés comunitario bien conservados como 92A0 bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, 9150 hayedos calcícolas medioeuropeos del *Cephalanthero-Fagion*, 9230 bosques galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*, 9240 robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*, 5210 matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*, 6210 prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-Brometalia*) (\* parajes con orquídeas), 9340 bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, etc.

Por su existencia en el entorno del trazado es posible la afección a flora protegida en los Catálogos Regionales, destacándose, en relación con el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, las especies vulnerables *Pitularia globulifera* en las inmediaciones de Cabañas de Virtus (tramo A) y *Ranunculus batrachoides subsp. brachypodus* en la inmediaciones de Frías (tramo C), de atención preferente *Orchis provincialis*, localizada en la boca sudeste del túnel del Sobrón, además de otras muchas incluidas en esta categoría en el citado Catálogo e indicadas por la Junta de Castilla y León en la información pública. Por lo que respecta a especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria, no considerado en el estudio de impacto ambiental debido a la fecha de publicación, de acuerdo con la información pública, al menos podría afectarse al hábitat de



*Pitularia globulifera* y *Deschampsia setacea*, ambas catalogadas en «En peligro de extinción» y a *Campanula latifolia* y *Salix repens*, vulnerables. En la información pública la D.G. de Biodiversidad de Cantabria indica que la alternativa elegida A2 es la más impactante para la fauna y la flora protegida.

4.3.3 Fauna. De las numerosas especies afectadas por el proyecto es preciso destacar la afección a las que a continuación se exponen:

El águila-azor perdicera, vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, de la que quedan las últimas parejas de la provincia burgalesa en el área de estudio, que cuenta con Plan de Conservación y es objeto de proyectos para la recuperación de esas poblaciones. La autopista atraviesa territorios de cría recientemente abandonados que se están pretendiendo recuperar y en los que se observan ejemplares. Las medidas compensatorias de la afección que se proponen en el estudio de impacto son algunas de las que ya se están poniendo en práctica sin que hasta el momento hayan dado los resultados esperados, por lo que no parece razonable avanzar en la destrucción irreversible de estos territorios de cría. El alimoche, vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y en preocupante regresión, nidifica en el Alto de la Nevera (alternativa B1) y, junto con otras rapaces como buitre leonado, halcón peregrino, águila real, búho real, etc., en el Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil en la zona de reserva colindante con la boca noroeste de túnel del Sobrón. Las zonas húmedas catalogadas embalse del Ebro, especialmente la cola de Lanchares y embalse del Sobrón albergan un buen número de especies invernantes y nidificantes que podrían ser afectadas por las obras.

El visón europeo, en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y especie prioritaria y de protección estricta en la Ley 42/2007, tiene en esta zona el límite meridional de su área de distribución y está presente con poblaciones importantes en tramos fluviales de los ríos y arroyos de los espacios de la Red Natura 2000 atravesados y próximos al trazado seleccionado (riberas del río Ebro y afluentes, riberas del río Nela y afluentes, Sierra de la Tesla-Valdivielso, Montes Obarenes). En la información pública se destaca que las medidas compensatorias propuestas en el estudio por la afección a esta especie y a los espacios de la Red Natura 2000 atravesados podrían incrementar el daño causado por la autopista al actuar sobre ríos y arroyos que todavía se encuentran en buen estado. Otras especies presumiblemente afectadas en estos tramos fluviales son el desmán de los Pirineos y la nutria, ambas «Vulnerables» en el citado Catálogo y de protección estricta en la Ley 42/2007. El trazado afectará también a arroyos en los que se localizan algunas de las mejores poblaciones de cangrejo autóctono, catalogado como vulnerable. En el tramo del Ebro entre Trespaderne y la cola del embalse del Sobrón se localizan importantes poblaciones de náyades (*Anodonta spp.*, *Potamida spp.*, *Unio spp.*), existiendo indicios de presencia de *Margaritifera auricularia* en peligro de extinción, en el río Ebro en los alrededores de Ircio cerca del límite con La Rioja. El estudio de impacto propone medidas compensatorias para esta última especie, aunque parecen destinadas a *Margaritifera margaritifera*.

Además de todas las afecciones a hábitats y áreas de reproducción de las especies anteriormente citadas, la ejecución de esta infraestructura conlleva un impacto muy grave de fragmentación de hábitats extensos y excelentemente conservados (pérdida directa de hábitats, perturbaciones de márgenes, ruptura de la conectividad ecológica), que comprometerá el mantenimiento de la actual riqueza biológica de la zona y romperá la buena conectividad existente en la actualidad, que es la que ha permitido la subsistencia y riqueza de los espacios protegidos de la zona. La única medida capaz de prevenir este impacto es la selección de otro corredor. El trazado actual tiene impactos significativos sobre la conectividad ecológica a pesar de los túneles y viaductos proyectados. La continuidad de ecosistemas requerida únicamente puede lograrse mediante la construcción de numerosos ecoductos, falsos túneles y viaductos que incrementarían desmesuradamente los costes de ejecución y mantenimiento del proyecto sin llegar a garantizar su viabilidad ambiental, dados los restantes impactos del proyecto. Los grupos y especies más afectados por el efecto barrera serán ungulados, anfibios, visón europeo, oso, lobo, etc. El órgano competente de Castilla y León resalta el moderado crecimiento en los últimos años de la

población de oso pardo (en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y especie prioritaria y de protección estricta en la Ley 42/2007, con Plan de Recuperación) en el sector cantabro-palentino con la consiguiente ampliación de sus áreas de campeo, constatándose su presencia en las proximidades de Reinosa. Asimismo destaca que la zona norte de Burgos, desde el Puerto del Escudo hasta los Montes de Valnera, ha sido y es un hábitat óptimo para esta especie y que la ejecución de esta infraestructura puede condicionar durante mucho tiempo la posibilidad de una futura expansión a zonas que en estos momentos son muy aptas para la especie. La zona de los Aguayos, el tramo de las cercanías del Embalse del Ebro y el tramo entre Quintanentello y Cubillos del Rojo presenta una singular riqueza de anfibios, resultando este grupo particularmente afectado por el efecto barrera de la autopista que interrumpirá el tránsito entre los lugares de alimentación y puesta.

El estudio de impacto no realiza un estudio detallado sobre la afección a la fauna (no identifica zonas de alimentación, cría, campeo, concentración, dispersión, etc.) ni identifica, en base a esos datos, corredores biológicos y zonas de conflicto con la infraestructura. Todo ello provoca la falta de especificidad en las posibles medidas a tomar, posponiéndose éstas a fases posteriores, así como una valoración errónea de este impacto. No obstante, los datos aportados por la información pública, incluidos los de algunos órganos autonómicos competentes en la materia, ponen de manifiesto el enorme valor significativo de este impacto. El estudio tampoco considera las estrictas condiciones que deben cumplirse para autorizar un proyecto que afecta a espacios de Red Natura 2000 (artículo 45.5. de la Ley 42/2007) que presumiblemente será de aplicación cuando se realice una adecuada evaluación por afección a hábitats y especies.

4.3.4 Paisaje. La baja presencia de infraestructuras (a excepción de las carreteras N-232 y N-623) y grandes núcleos urbanos, unido al alto valor y variedad de los ecosistemas presentes, así como la integración de estos en las actividades agrícolas (mosaicos, setos y lindes) convierten el ámbito de estudio en un entorno de rico paisaje, motivo por el cuál algunas de estas zonas están declaradas espacio natural protegido. El más claro exponente de ello es el Parque Natural Montes Obarenes –San Zadornil. El trazado propuesto (única alternativa a su paso por el Parque Natural y en el tramo al oeste del mismo) invade la visual que desde numerosas localidades se tiene de este Parque Natural. Este impacto se acentúa en las proximidades de las Hoces del Sobrón, que es zona de reserva por sus valores naturales y paisajísticos, donde se sitúa colindante la boca noroeste del túnel, por lo que el impacto es muy elevado. Destacan también, entre otros, los impactos paisajísticos en todo el Valle de Tobalina, extensa área en la que están perfectamente integradas las actividades agrícolas con paisajes singulares, o los ocasionados en todo el tramo de la alternativa A2, con extensas masas forestales muy valiosas y excelentemente conservadas y ausencia de infraestructuras viarias.

El proyecto implica una transformación significativa negativa del paisaje debido a la envergadura de la actuación y al señalado valor paisajístico del entorno. El proyecto prevé numerosos viaductos entre los que puede destacarse aquellos que salvan los ríos Besaya (320 m), Nela (700 m), Jerea (260 m) y Ebro (360 m) y dos túneles, el de Pesquera (1.140 m de longitud) y el del Sobrón (5.500 m) con gran incidencia en la zona de las embocaduras.

Además, la orografía del territorio provoca desmontes y terraplenes de gran altura, a veces superiores a los 40 m, en algunos tramos, algunos muy visibles desde los pueblos y carreteras, como en el caso de Santa María de Aguallo, en la zona del Campo de los Tablones, en Corconte, en la zona de Cabañas de Virtus, en el Valle de Manzanedo o en la zona de la alternativa elegida C.1.3. De la misma forma, las áreas de peaje, servicio y descanso supondrán la modificación del paisaje en algunos puntos de interés. Asimismo, la nueva propuesta de préstamos y vertederos, aunque los saca de zonas protegidas, sigue incluyendo vertederos en la proximidad de ambas embocaduras del túnel del Sobrón, en zonas de elevado interés paisajístico, no existiendo en un entorno próximo zonas adecuadas.

Es preciso resaltar que el valor paisajístico de todo este territorio es la base del turismo rural de la zona, recurso en auge en la comarca que está permitiendo un desarrollo sostenible de la misma.

La autovía pasa además muy próxima a varios núcleos urbanos como Garoña, Valle de Tobalina y sus entidades locales, Quintana María, Lomana, Quintanaentello, Soncillo, Villalaín, Corconte, Santa María de Aguayo, Santa Olalla de Aguayo, La Paloma, etc. (algunos de ellos pequeños y en parajes muy tranquilos) en los que también se verá muy incrementada la afección acústica, además de la intrusión visual.

4.3.5 Medio socioeconómico. El estudio informativo valora positivamente esta afección en base a la previsión de un incremento del flujo económico e industrial que beneficiará la economía autonómica y nacional, pero no estudia adecuadamente la incidencia en el desarrollo local, especialmente respecto a las actividades agrícolas, cinegéticas y las relacionadas con el turismo rural. La información pública pone de manifiesto importantes impactos negativos sobre las poblaciones de menores dimensiones, la gestión cotidiana agroganadera y cinegética, así como el turismo rural y el desarrollo sostenible que está teniendo lugar en la comarca.

4.3.6 Geomorfología. El estudio de informativo propone nueve zonas de préstamos, de las cuales el estudio de impacto ambiental sólo considera totalmente admisibles dos (PR-1 y PR-7) y cuatro parcialmente admisibles. De los siete vertederos propuestos, el estudio de impacto sólo considera totalmente admisible uno (V-1) y otro parcialmente admisible. Las administraciones autonómicas resaltan en la información pública la inviabilidad ambiental de gran parte de ellos. En la propuesta complementaria de préstamos y vertederos realizada por el promotor a raíz de las alegaciones presentadas y remitida en febrero de 2010 se han eliminado o modificado algunos de ellos y se han propuesto algunos nuevos.

No obstante la propuesta parece poco realista debido a la distancia de algunos tramos del trazado a las zonas de préstamos y vertederos, lo que haría inviable el proyecto desde el punto de vista económico y obligaría a plantear otras nuevas zonas.

Además, muchas de las zonas propuestas, a pesar de haberse sacado de espacios protegidos, siguen resultando inadmisibles desde el punto de vista ambiental.

Al efecto sobre la geomorfología debido al elevado movimiento de tierras y a la frecuencia de desmontes y terraplenes de gran altura, ya se ha hecho referencia en el apartado 4.3.4 sobre el paisaje.

4.3.7 Hidrogeología. Además de los grandes cauces atravesados por la alternativa seleccionada (ríos Besaya, Nela, Jerea y Ebro) mediante viaductos, el proyecto afecta a numerosos cauces fluviales con vegetación bien conservada y elevada calidad de las aguas. El estudio de impacto recoge medidas de carácter general para paliar la afección a la calidad del agua y a las especies acuícolas aguas abajo de la actuación. En este sentido también se destaca en la información pública las afecciones derivadas de préstamos y vertederos, muchos de los cuales se ubican en vaguadas o junto a ríos u arroyos de entidad, algunos incluidos en Red Natura 2000. El estudio de impacto no profundiza en el análisis de impactos sobre este factor del medio.

4.3.8 Patrimonio cultural. El proyecto afecta a varios yacimientos arqueológicos, entre ellos, en Cantabria, Torca de las Arrigueras, Frente a las Arrigueras y San Esteban, Santa Eulalia en San Miguel de Aguayo, además de posible afección a la vía romana de El Escudo y al castillo medieval de El Barridoso. De acuerdo con lo indicado por el promotor tras la información pública, estas afecciones, junto con las detectadas en Castilla y León, serán minimizadas modificando el trazado.

4.3.9 Rechazo social. La información pública ha evidenciado un amplio rechazo social a la infraestructura. Los máximos defensores del proyecto (aparte de la propia Comunidad de Cantabria a través de su Consejo de Gobierno) son los ayuntamientos de los núcleos urbanos de mayor entidad como Villarcayo, Medina de Pomar o Trespaderne. No obstante, otros ayuntamientos importantes como Frías, Quintana Martín Galíndez (Valle de Tobalina) y Pesquera, además de San Miguel de Aguayo, Soncillo (Valle de Valdebezana), Santiurde de Reinosa, Quintanaentello y Montejo de Cebas se muestran

totalmente en contra, en muchos casos por razones ambientales. El rechazo, fuertemente argumentado, es también generalizado en las asociaciones ecologistas (Fundación Naturaleza y Hombre, Ecologistas en Acción de Cantabria y de Burgos, SEO, ARCA, Los Verdes-Grupo Verde, Acanto, Federación de Asociaciones para la Defensa del Patrimonio Cultural y Natural de Cantabria, Mesa Eólica Merindades de Castilla) existiendo posiciones contrarias también en varias asociaciones locales de carácter cultural, cinegético, etc, así como la oposición de numerosísimos particulares, en base a razones ambientales, culturales y socioeconómicas. Resulta también notoria la opinión del órgano ambiental de Castilla y León, por la que discurren 85 de los 107 Km totales de la autopista, que recomienda considerar la no ejecución del proyecto y la utilización de las autovías y autopistas existente y en proyecto, debido a los excelentes valores naturales de la zona atravesada por la autopista Dos Mares.

#### 5. Valoración del órgano ambiental.

Los principales aspectos del proceso de evaluación que se han expuesto en el apartado anterior y que sirven para llegar a una conclusión, son de forma sintética, los siguientes:

5.1 Justificación del proyecto, adecuación al planeamiento, alternativas consideradas y proceso de selección:

La solución planteada –autopista de peaje con sus extremos definidos previamente– no se justifica con el objeto del proyecto.

No se adecua al planeamiento vigente, el PEIT, incumpléndose éste, puesto que no se ha realizado ningún estudio del corredor.

No se plantean ni analizan adecuadamente alternativas razonables de acuerdo con el objeto del proyecto: comunicar Asturias y Cantabria con el Valle del Ebro y el Mediterráneo.

No se tienen en cuenta algunas actuaciones viarias en planeamiento o en proyecto (Ronda Supersur de Bilbao, autovías A-73 y A-12).

No se evalúan ambientalmente las alternativas, sólo se comparan entre ellas y se ordenan desde el punto de vista ambiental.

En la ordenación ambiental de los tramos se valora excesivamente la afección superficial a los espacios naturales protegidos, siendo de hecho el único factor determinante en el análisis multicriterio para la elección de la alternativa propuesta.

La selección apriorística de una autopista de peaje tiene implicaciones ambientales, y de los estudios de tráfico y de rentabilidad económico- financiera no se deduce la viabilidad de esta solución.

#### 5.2 Impactos ambientales más relevantes de la alternativa seleccionada:

Apertura de un nuevo corredor, deterioro y fragmentación de una amplia comarca con relevantes valores naturales, muy bien conservada y con elevado grado de protección. En la misma no existen actualmente infraestructuras viarias de alta capacidad e incluso ninguna infraestructura de transporte en algunos tramos (p.e. San Miguel de Aguayo-Corconte).

Afección directa al Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil y al LIC/ZEPA del mismo nombre, con inexistencia de alternativas, especialmente en la zona noroeste del túnel del Sobrón, colindando con zona de máxima protección, comprometiendo la conservación de sus valores naturales y paisajísticos. Estos últimos están especialmente protegidos por la normativa del Parque Natural.

Afección a otros espacios de Red Natura 2000: directa (LIC riberas del Río Nela y afluentes con hábitat comunitario prioritario) e indirecta (LIC/ZEPA embalse del Ebro, LIC/ZEPA Sierra de Tesla-Valdivieso, etc.) y a zonas húmedas catalogadas (embalse del Sobrón).

Fragmentación y afección a la conectividad entre espacios de Red Natura 2000 comprometiendo la conectividad de la Red y la preservación de sus ecosistemas y de sus valores naturales.

Destrucción y deterioro de ecosistemas forestales extensos de elevado valor y muy bien conservados (hayedos en Pesquera, San Miguel de Aguayo, Campoo de Yuso; robledales en Campoo de Yuso, Corconte, Quintanaentello; encinares y quejigales, a veces con sabinas, en Valle de Manzanedo y entorno Parque Natural Montes Obarenes; bosques galería en río Nela, Jerea etc.), y grandes extensiones de prados o cultivos con lindes y bosquetes, de singular valor.

Afección a hábitats de interés comunitario con buen estado de conservación dentro y fuera de Red Natura 2000.

Afección a especies de flora catalogadas en los catálogos regionales en peligro de extinción (*Pitularia globulifera*, *Deschampsia setácea*) y vulnerables (*Salix repens*, *Campanula latifolia*, *Ranunculus batrachoides* subsp. *brachypodus*).

Elevado impacto de fragmentación de hábitats extensos y excelentemente conservados (pérdida hábitat y conectividad, efecto borde) comprometiendo la actual riqueza biológica de la zona, que motiva la acumulación de numerosos espacios protegidos en el área del proyecto.

Afección a especies de fauna catalogadas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas en peligro de extinción, prioritarias y de protección estricta (visión europeo, oso pardo) y vulnerables (destacan águila-azor perdicera, desmán de los Pirineos, nutria, entre otras), algunas de ellas con planes de recuperación o conservación aprobados.

Afección paisajística negativa muy importante, especialmente en el Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil, pero también en numerosas zonas como los Aguayos, Campo de los Tablones, Valle de Manzanedo, etc.

Afección al desarrollo sostenible de la comarca.

Elevadísima contestación social por razones ambientales.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula una declaración de impacto ambiental desfavorable a la realización del proyecto del estudio informativo Autopista Dos Mares, corredor de conexión del eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo, tramo: A-67-Miranda de Ebro, concluyendo que dicho proyecto previsiblemente causará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, y considerándose que las medidas previstas por el promotor no son una garantía suficiente de su completa corrección o su adecuada compensación.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento sustantivo del proyecto.

Madrid, 27 de julio de 2010.–La Secretaría de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## AUTOPISTA DOS MARES. TRAMO: A-67 - MIRANDA DE EBRO. CORREDOR DE CONEXIÓN DEL EJE CANTÁBRICO CON EL VALLE DEL EBRO Y MEDITERRÁNEO (BURGOS, CANTABRIA)

