

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 6813** *Resolución de 15 de junio de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del estudio informativo «Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 9 de septiembre de 2019, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del Estudio informativo del baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander.

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

El objeto del estudio informativo es realizar una conexión entre las líneas de mercancías de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao fuera del recinto de la estación de Santander, evitando que los trenes de mercancías se vean obligados a utilizar la estación de Santander para el cambio de línea como ocurre actualmente, a pesar de que no hay circulaciones de mercancías que tengan por origen o destino la propia estación de Santander. Con la actuación proyectada se mejorará la operatividad de la estación, ya que se evitarán los cizallamientos en las vías generales. La futura reordenación de la estación de Santander no contempla servicios de mercancías en la estación, aunque, tanto actualmente como a futuro, los trenes de mercancías que requieran efectuar operaciones de mantenimiento y/o reparación deben pasar por el taller o la instalación de repostaje de locomotoras diésel, situadas ambas en la estación.

La actuación se localiza en la zona de confluencia de cuatro infraestructuras: las dos líneas ferroviarias de ancho métrico a conectar, la línea de ancho ibérico que conecta Madrid con Santander y la calle Eduardo García del Río (carretera nacional N-623), cuya disposición favorece la conexión tanto en planta como en alzado.

La conexión entre ambas líneas de ancho métrico se proyecta mediante una estructura (paso superior) que cruza sobre la calle Eduardo García del Río y la línea de ancho ibérico Madrid-Palencia-Santander (habiéndose considerado en esta la existencia de doble vía, tal y como desarrolla la próxima actuación de duplicación de vía entre Torrelavega y Santander). La línea Oviedo-Santander cruza actualmente en viaducto sobre la citada calle y la línea Palencia-Santander, estando la rasante de esta vía de ancho ibérico deprimida respecto a la calle y siendo la rasante de la línea Bilbao-Santander superior a la del ferrocarril Palencia-Santander, lo que facilita la conexión.

La actuación incluye, además del baipás, un mango de seguridad en la conexión con la línea de Bilbao y sendos escapes en las vías generales de cada línea que implican un pequeño ripado de estas vías generales sin salirse de la plataforma existente. También se incluye la reposición de un camino de acceso a una finca que queda interceptado por el trazado. El baipás se diseña en vía única electrificada, con ancho de vía métrico (1.000 mm), desarrollándose la mayor parte del trazado en estructura. Incluye la plataforma para la nueva vía, su electrificación y las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

El promotor y órgano sustantivo del estudio informativo es la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El 27 de septiembre de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Ante la falta de respuesta a las consultas realizadas, el 20 de noviembre de 2019, el órgano ambiental requiere la contestación a la Secretaría General de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte, y a la Secretaría General de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, ambos del Gobierno de Cantabria, como órganos jerárquicamente superiores de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica, y de la Dirección General de Medio Natural y Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático, respectivamente. El 19 de diciembre de 2019 se reitera la petición de informe a los citados organismos y se avisa de que, si no se reciben los informes o estos resultaran insuficientes, se dará por terminado el procedimiento al no tener elementos de juicio suficientes. Con esa misma fecha se comunica al promotor el requerimiento realizado, indicándole que podrá reclamar a las administraciones competentes los citados informes a través de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental a fecha de la presente resolución:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL. (MITERD).	No
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO. MITERD.	Si
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MITERD.	Si
D.G. DE CARRETERAS. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.	Si
D.G. DE SALUD PÚBLICA, CALIDAD E INNOVACIÓN. MINISTERIO DE SANIDAD, CONSUMO Y BIENESTAR SOCIAL.	Si
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CANTABRIA.	No
S.G. DE CONTROL AMBIENTAL. D.G. DE BIODIVERSIDAD, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE DESARROLLO RURAL, GANADERÍA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS. CONSEJERÍA DE INNOVACIÓN, INDUSTRIA TRANSPORTE Y COMERCIO GOBIERNO DE CANTABRIA.	
S.G. DE MEDIO NATURAL. DE BIODIVERSIDAD, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE DESARROLLO RURAL, GANADERÍA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE OBRAS PÚBLICAS. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL Y MEMORIA HISTÓRICA. CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES, IGUALDAD, CULTURA Y DEPORTE. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE INTERIOR. CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, INTERIOR Y ACCIÓN EXTERIOR. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
D.G. DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
CONSEJERÍA DE SANIDAD. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. GOBIERNO DE CANTABRIA.	Si
AYUNTAMIENTO DE SANTANDER.	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN-CODA (CONFEDERACIÓN NACIONAL).	No

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas fueron los siguientes:

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico considera que el proyecto, aplicando las medidas preventivas y correctoras propuestas, que se consideran adecuadas, no producirá un impacto significativo sobre el ámbito competencial del Organismo de cuenca. Únicamente realiza la consideración de que deberá comprobarse en el proyecto definitivo de ejecución el cumplimiento de la normativa vigente en materia de aguas y, en particular, lo establecido en el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental (artículos 44 y 45). Recuerda la necesidad de obtener las autorizaciones administrativas previas a las obras. Indica las masas de agua superficiales y subterráneas en el ámbito del proyecto y que éste no se encuentra incluido en ningún Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación, coincidiendo en estos aspectos con lo recogido en el Documento Ambiental.

La Oficina Española de Cambio Climático informa que el proyecto está adecuadamente justificado y que consigue reducir significativamente emisiones de gases de efecto invernadero. Indica que la no actuación tiene mayores implicaciones ambientales y que la afección de la actuación se pretende minimizar con medidas correctoras.

La Subdirección General de Sanidad Ambiental del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social indica que los posibles impactos del proyecto para la salud (emisiones atmosféricas, calidad del aire, cambio climático, calidad de las aguas, ruidos, vibraciones, residuos, suelos, etc.) quedan recogidos en el documento inicial, así como las medidas de protección y vigilancia.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria indica que, dentro del ámbito de la Red de Carreteras del estado en Cantabria, el proyecto de referencia no tiene por qué causar impactos ambientales significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria remite sendos informes de la Subdirección General de Control Ambiental y la Subdirección General de Medio Natural. En el primer informe indica que, teniendo en cuenta lo expuesto en el Documento Ambiental y en sus Anexos (estudio de ruido, de vibraciones, de patrimonio cultural, de préstamos y vertederos, de paisaje, de fauna y reportaje fotográfico) y, en especial, toda la recopilación del mismo que realiza en su informe, considera que las medidas preventivas y correctoras propuestas se adecúan a las características de la zona afectada, por lo que no considera necesaria la adopción de otras medidas adicionales. Señala que sí es necesario tener especial cuidado en el cumplimiento del programa de vigilancia ambiental y en la correcta ejecución de las medidas propuestas y destaca especialmente cuestiones referentes a retirada de residuos de obra y limpieza final, programación de las tareas ambientales y de la actividad de obra, y medidas de protección de la hidrología e hidrogeología.

Respecto a la retirada de residuos de obra y limpieza final indica la necesidad de que incluya la recogida y transporte a vertedero o punto limpio de todos los residuos de naturaleza artificial existentes en todas las zonas de actuación y que el adjudicatario de la obra elabore y ejecute un Plan de Gestión de Residuos de Obra, el cual detallará las previsiones para la recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en obra, prestando especial atención a la gestión de aceites usados. Se tendrá

en cuenta especialmente que los residuos de balastos y restos de elementos que anteriormente soportaron las vías eliminadas se deberán gestionar adecuadamente mediante gestor de residuos peligrosos según la legislación vigente.

En relación con la programación de las tareas ambientales y la actividad de la obra, resalta la necesidad de la adecuación paisajística en las superficies a restaurar (todas las afectadas por la obra) y de la necesaria coordinación de las actuaciones para minimizar el tiempo que el terreno queda desnudo antes de la revegetación, así como evitar afecciones a zonas previamente restauradas. Antes del inicio de las obras se realizará una prospección botánica para actualizar la información referente a la presencia de especies invasoras (especialmente de Cortaderia selloana o plumero) y se efectuará la retirada a vertedero autorizado de la tierra vegetal y restos de desbroce de las zonas con especies invasoras, aplicando el Plan de Acción contra el plumero en Cantabria (Gobierno de Cantabria, 2015), ambas medidas ya contempladas en el Documento Ambiental (DA). El organismo competente autonómico ratifica lo recogido en el DA respecto a la presencia de plumero en gran parte de las zonas destinadas a instalaciones auxiliares y la necesidad de desechar la reutilización de la tierra vegetal extraída. Señala que también deben tenerse en cuenta las consideraciones sobre especies invasoras del Gobierno de Cantabria para la utilización en el proyecto de tierras excavadas de otras localizaciones y sus directrices sobre tierras excavadas en materia de medio ambiente (Guía de gestión de residuos de excavación del Gobierno de Cantabria).

Respecto a la protección de la hidrología e hidrogeología, esta Dirección General autonómica recuerda en su informe la prohibición de cualquier vertido directo o indirecto de cualquier sustancia derivada de la ejecución de las obras (aceites, combustibles, cementos, sólidos en suspensión, etc.) y la necesidad de realizar un estricto control ambiental de la obra en estos aspectos para evitar dichos vertidos. Indica que, en caso de que se produjeran por accidente, el vertido será rápidamente tratado retirando la carga contaminante o el suelo afectado y, si afectara a la zona saturada y/o no saturada de acuífero, se realizarán las medidas y operaciones oportunas para la descontaminación del acuífero y/o suelo afectado comunicando inmediatamente dicha circunstancia a las autoridades competentes.

La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria ratifica lo expuesto en el DA de no afección a espacios naturales protegidos ni a Red Natura 2000, así como la no identificación en el ámbito del proyecto de especies ni hábitats de interés comunitario (HIC) prioritarios (Directiva 92/43/CEE). Destaca el carácter de espacio urbano asociado a infraestructuras de la zona de actuación y cita la cercanía del espacio público La Remonta. Informa que, teniendo en cuenta la tipología de las actuaciones asociadas al proyecto, cabe la posibilidad de que se produzcan condiciones favorables a la propagación de especies invasoras durante las obras, especialmente de plumero. Además, indica que el vertedero 8 se localiza en un área naturalizada y su ejecución puede afectar a un hábitat de encinar cantábrico.

Informa también de que no cabe considerar afecciones significativas sobre las especies protegidas que se localizan en este territorio (cita que la actuación se encuentra en el área de distribución del halcón peregrino –Falco peregrinus– indicando que en la loma de Peñacastillo y en edificios cercanos se localizan nidos de esta especie), así como a los HIC, siempre y cuando se adopten las medidas que se indican en el párrafo siguiente y las previstas por el promotor en su DA, que deberán ser trasladadas a unidades de obra del proyecto en sus documentos contractuales (pliego y presupuesto) y ejecutadas en obra, con especial atención en lo que se refiere a: la contratación de un equipo multidisciplinar de vigilancia ambiental, restauración de zonas de instalaciones de carácter temporal, medidas sobre acciones generadoras de polvo y sobre los movimientos de vehículos y maquinaria, limitación de actividades ruidosas incluyendo restricciones horarias para actuaciones ruidosas entre las 20 y las 8 horas y planificación de la obra para evitar las actuaciones ruidosas en los meses de cría (entre finales de marzo y principios de julio), controles de maquinaria, limitaciones en horario de trabajo,

jalonamiento, gestión de residuos, retirada a vertedero de tierra vegetal afectada por presencia de plumero, aporte de tierra vegetal de vivero, impermeabilización y sistemas de recogida de afluentes en parques de maquinaria, retirada de vertidos, acondicionamiento de áreas de limpieza de canaletas, prohibición de vertidos, prospección botánica de especies invasoras, batida de fauna previa al inicio de las obras y revegetación e integración paisajística de las obras.

Las medidas adicionales que especifica la citada Subdirección General son: descarte del vertedero 8; tener en cuenta el Plan Estratégico Regional de Gestión y Control de Especies Exóticas Invasoras del Gobierno de Cantabria (Acuerdo de Gobierno de 23-11-2017) y las prescripciones técnicas Generales y los Métodos de Trabajo para la erradicación de especies invasoras; la limpieza con agua a presión de la maquinaria empleada al finalizar los trabajos eliminando tierra y restos vegetales que puedan trasladar plantas invasoras; evitar la importación de materiales ajenos a la obra salvo que fuera imprescindible, en cuyo caso se extremarán los controles para verificar la ausencia de restos de especies invasoras en los mismos; destinar la tierra contaminada con semillas o propágulos de especies invasoras a vertedero autorizado; comunicar con anterioridad a la citada Dirección General autonómica el destino final (que podrá ser consensuado con un Agente del Medio Natural) del resto de tierra procedente de la excavación, incluyendo en la comunicación un plano con suficiente nivel de detalle que permita la ubicación inequívoca de dichos depósitos; y realización, en su caso, de un seguimiento quincenal de las zonas de acarreo para detectar la posible proliferación de especies de flora invasora y, si fuera necesario, tratamiento de las mismas para evitar la propagación.

La Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria informa que el ámbito del proyecto no afecta a ninguna de las carreteras autonómicas ni a su zona de influencia.

El Servicio de Patrimonio Cultural de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica del Gobierno de Cantabria indica que el área prospectada y analizada en el DA cuenta con un Bien de Interés Cultural, el Camino de Santiago de la Costa y su entorno de protección, y dos yacimientos arqueológicos inventariados, Campogiro 2 y 3. Indica la obligación de efectuar un seguimiento arqueológico continuo de todas las remociones de tierras teniendo en cuenta la presencia de áreas arqueológicas, del Camino de Santiago y de que se trata de un área altamente antropizada. Recuerda que la autorización para la realización de las obras se concederá al mismo tiempo que la autorización para la realización del seguimiento arqueológico.

La Dirección General de Interior del Gobierno de Cantabria indica que exclusivamente emitirá informe preceptivo de la Comisión de Protección Civil en relación a los Planes Generales de Ordenación Urbana que se elaboren en municipios teniendo en cuenta el Mapa de Riesgos de la Comunidad Autónoma de Cantabria (áreas geográficas susceptibles de sufrir daños por emergencias o catástrofes). No obstante, indica el enlace en el que se puede consultar el mismo por si el promotor está interesado en consultar los posibles riesgos que pudieran afectar al proyecto.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Cantabria contesta no realizando observación alguna.

El Servicio de Planificación y Ordenación Territorial de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria indica que el ámbito del proyecto se sitúa parcialmente en la categoría de Área Periurbana en el Plan de Ordenación del Litoral (POL) y el resto del trazado discurre por suelo clasificado como urbano en el Plan General de Ordenación Urbana de Santander (en consecuencia, excluido del POL) y al Sistema General Territorial correspondiente al ferrocarril. El proyecto no afecta al Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral. Informa que la actuación propuesta no presenta incompatibilidades con el planeamiento territorial, sin perjuicio del planeamiento urbanístico y de la legislación sectorial. Concluye que, dados el carácter y el ámbito de desarrollo del proyecto, no se aprecian efectos significativos sobre el medio ambiente que no puedan ser evitados con las medidas propuestas.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, los impactos significativos detectados, consistentes en el impacto del vertedero 8 y la posible propagación de especies invasoras, pueden ser fácilmente evitados desechando la utilización del vertedero 8 e implementando en el proyecto las medidas indicadas por la D.G. de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático en sus dos informes antes citados, la mayoría de las cuales son desarrollo de las contenidas en el documento ambiental (DA) del proyecto. Estas medidas y la exclusión del vertedero 8 pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El baipás tiene una longitud inferior a 1 km, gran parte de la cual discurre en estructura (dos viaductos y una pérgola de unos 220 m de longitud total). Son necesarios tanto el ripado de las vías existentes, para colocar en alineación recta los dos escapes que incorpora el proyecto (sin tener que salirse de la plataforma existente), como la reposición de un camino de acceso a una finca, que se proyecta a nivel inferior al actual discurriendo entre el estribo y una de las pilas del viaducto. Presenta dos desmontes, uno de ellos de hasta 5 m de altura. La superficie a ocupar permanentemente por el proyecto se estima en 6.480,16 m² y la temporal, por las dos zonas de instalaciones auxiliares, en 20.099,05 m². El proyecto incluye también un mango de seguridad y dos escapes, además de las instalaciones necesarias para la electrificación y la señalización.

Para la nueva vía del baipás se diseña catenaria tipo ADIF CA-160/3 Kv tipo A, alimentada a 1.500 V de c.c., y adaptada a los requerimientos de las instalaciones de RAM. Esta catenaria estará preparada para un nivel de aislamiento de 3 kV aunque el sistema va a operarse en 1.5 kV. Dicha catenaria es simple, poligonal y atirantada, estando formada por un sustentador apoyado y dos hilos de contacto, sin péndola en Y.

El material procedente de excavaciones se destinará a vertedero. La tierra vegetal derivada de las labores de desbroce del terreno se considera desechable a vertedero en su totalidad por la presencia de vegetación invasora. La obra tiene un excedente de tierras de 15.162,57 m³ considerando el excedente de tierra vegetal. Los materiales de obra procederán de canteras y plantas de suministro. Como vertederos se contemplan gestores de residuos de construcción y demolición, además de 10 áreas coincidentes con explotaciones a cielo abierto abandonadas o en explotación de las que ha quedado descartada el vertedero 8.

b) Ubicación del proyecto:

La zona de actuación se localiza en el margen izquierda de la Bahía de Santander, a unos 1.270 m de distancia del mar. En las inmediaciones de la zona de actuación no discurre ningún curso de agua de relevancia, aunque a unos 100 m del tramo final de la zona de actuación se localiza una laguna circular de unos 7.000 m². El proyecto no se encuentra incluido en Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación.

El proyecto se ubica en una zona próxima a la estación de ferrocarril de Santander, en el cruce de cuatro infraestructuras: las dos líneas de ancho métrico a conectar, la línea de ancho ibérico Madrid-Santander y la calle Eduardo García del Río (N-623). La zona colinda con la parcela del espacio público de La Remonta.

El proyecto se encuentra fuera del ámbito territorial de espacios de la Red Natura 2000, Humedales Ramsar, Espacios Naturales Protegidos de Cantabria y zonas de protección en las que serán de aplicación las medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución (Orden GAN 36/2011).

No se identifican en el ámbito de la actuación especies ni tipos de hábitats naturales de interés comunitario de carácter prioritario incluidos en la Directiva Hábitats 92/43/CEE

Las superficies propuestas para la ubicación de instalaciones auxiliares están ocupadas en gran medida por ejemplares de plumero mezclados con matorral. El proyecto se encuentra en el área de distribución del halcón peregrino, localizándose nidos de esta especie en la loma de Peñacastillo y en edificios cercanos, según indica el órgano autonómico competente.

c) Características del potencial impacto:

Las actuaciones se desarrollan en un espacio urbano asociado a infraestructuras viarias y sus servidumbres.

El DA señala que cabe esperar un efecto beneficioso sobre la calidad del aire en la fase de explotación, ya que la ejecución de las actuaciones diseñadas plantea una reducción del trayecto recorrido por los trenes, lo que también supone una reducción del consumo energético necesario para realizar el recorrido. La reducción de emisiones es resaltada también por la Oficina Española de Cambio Climático.

El DA indica que en la zona de actuación no se detectan cursos de agua naturales permanentes sobre los que las obras proyectadas pudieran causar afección. La captación más próxima se halla a más de 400 m del inicio del tramo, una captación de aguas superficiales en el río Cubón, y no se han encontrado captaciones de aguas subterráneas inventariadas en las proximidades del trazado. La zona de actuación se localiza considerablemente alejada de las zonas inundables, tanto de origen fluvial como de origen marino, por tanto, no se espera ningún riesgo en este sentido. Las excavaciones contempladas en el proyecto que podrían conllevar afección al medio hidrogeológico son las necesarias para la ejecución del viaducto y los dos desmontes, el DA concluye que no son esperables afecciones significativas a este medio. El órgano competente en aguas considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras propuestas y que, con ellas, el proyecto no producirá impacto significativo sobre las aguas.

El DA estima en 15.115 m³ la necesidad de préstamos (incluyendo balasto, subbalasto, capa de forma y terraplén) y en 15.162,57 m³ los sobrantes destinados a vertedero (incluyendo la tierra vegetal, 7.644,81 m³, y las excavaciones de saneos, desmontes y cimentaciones), teniendo en cuenta que el material procedente de excavaciones no es reutilizable en ninguna de las actuaciones de la obra, al igual que la tierra vegetal derivada de las labores de desbroce del terreno por la presencia de plumero. La propuesta de vertederos (explotaciones a cielo abierto abandonadas o en explotación), excluyendo el vertedero 8, cubre ampliamente las necesidades de las actuaciones planteadas. Está previsto, en fases posteriores del proyecto constructivo, concretar las superficies que finalmente se consideren óptimas, evitando en todo momento la afección a los elementos ambientales con gran valor de conservación; debiéndose tener en cuenta las directrices sobre tierras excavadas en materia de medio ambiente del Gobierno de Cantabria y profundizándose en el análisis ambiental de los vertederos en esa fase. Los materiales deficitarios se obtendrán de canteras actualmente en explotación y autorizadas conforme a los condicionantes exigidos.

El DA establece que, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección botánica con el objeto de actualizar la información relativa a la presencia de especies con carácter invasor (en especial de plumero). La tierra vegetal y restos de desbroce de las zonas en las que la prospección botánica constata la presencia de estas especies, conforme a lo establecido en el Plan de Acción contra el plumero en Cantabria (2015), serán retirados a vertedero autorizado, para evitar su propagación. Gran parte de las superficies ocupadas por las zonas de instalaciones auxiliares se encuentra cubierta por ejemplares de plumero, por lo que el DA ya prevé a priori que un volumen elevado de la tierra vegetal extraída no pueda ser empleada en las labores de restauración y deba desecharse. Se tendrán también en cuenta el Plan Estratégico Regional de Gestión y Control de Especies Exóticas Invasoras del Gobierno de Cantabria (Acuerdo de Gobierno de 23-11-2017) y las prescripciones técnicas Generales y los Métodos de Trabajo para la erradicación de especies invasoras.

No se identifican afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria de acuerdo con lo indicado en el DA y por el órgano autonómico competente.

El órgano autonómico competente en medio natural considera también que no habrá afecciones significativas sobre las especies protegidas que se localizan en este territorio, así como a los HIC, siempre y cuando se adopten las medidas que indica, relativas a descarte del vertedero 8 y control y erradicación de plantas invasoras, principalmente del plumero (ver resumen de su informe) y las previstas por el promotor en su DA, que deberán ser desarrolladas y recogidas en el pliego y presupuesto del proyecto de construcción y ejecutadas en obra, con especial atención a las que cita en su informe. El DA considera que, dadas las especies detectadas en la zona, la escasa magnitud de las actuaciones y la no previsión de movimientos de fauna en la zona de actuación, es de esperar que no exista una afección destacable sobre las especies potencialmente presentes en la zona de estudio.

En relación con el patrimonio cultural, el DA identifica tres bienes patrimoniales situados en el margen exterior del área prospectada: el Camino de Santiago de la Costa y los yacimientos arqueológicos de Campogiro 3 y Campogiro 2. Dada su localización, no se prevé que exista afección directa o indirecta sobre ellos; no obstante, teniendo en cuenta la cercanía de los dos yacimientos arqueológicos, para evitar que durante los movimientos de tierra pueda producirse afección a posibles hallazgos de materiales o contextos de interés arqueológico no detectados anteriormente, se propone en el DA que todas las alteraciones edáficas que se produzcan cuenten con seguimiento arqueológico. No se identifican vías pecuarias en la zona.

En relación con el impacto acústico, el DA, con sendos apéndices de ruido y vibraciones, indica que, a distancia superior a 60 m del eje del trazado, los niveles sonoros generados por los equipos a emplear, en el peor de los casos, serían inferiores a los niveles límite permitidos (diurno y vespertino-65 dBA-y nocturno 55 dBA) para uso residencial, que es el más sensible localizado en el ámbito de estudio en la franja de 200 m a cada lado del eje del trazado proyectado. Dentro de este radio de 60 m, el entorno es fundamentalmente industrial, sin que se localicen usos sensibles, como residenciales, docentes o sanitarios. No obstante, para minimizar las posibles afecciones innecesarias o accidentales en la fase de obra, establece medidas preventivas del impacto acústico.

Para la fase de explotación el estudio acústico del DA incluye un inventario de edificaciones en la franja de 200 m a cada lado del eje del trazado especificando su tipología y uso, junto con la recopilación de datos de los Mapas Estratégicos de Ruido de la aglomeración de Santander, de las líneas de ancho métrico y de la carretera N-623 y una modelización. El modelo incluye como fuentes de ruido actual tanto el tráfico ferroviario (la línea de ancho ibérico Palencia-Santander y las líneas de ancho métrico Santander-Bilbao y Santander-Oviedo) como el viario (la carretera N-623). La modelización acústica realizada para la situación actual muestra la superación de los objetivos de calidad acústica en dos edificios de uso residencial, comprobándose que dicha superación es debida a la acción de la carretera N-623, ajena a la infraestructura ferroviaria objeto de estudio. En situación futura, la modelización indica que no se prevé, por parte de la infraestructura ferroviaria en estudio, superación de los valores límite de inmisión establecidos en las tablas A1 y A2 del Anexo III del Real Decreto 1367/2007 en ninguna de las edificaciones existentes. Tampoco se prevé superación de los objetivos de calidad acústica o incremento de los niveles en aquellas edificaciones donde otra infraestructura ya genere una superación de los mismos. En consecuencia, no considera necesario prever una propuesta de medidas correctoras.

Por lo que se refiere a las vibraciones, el DA considera como edificaciones sensibles a las vibraciones aquellas que se encuentran a una distancia menor de 70 metros del eje de las vías ferroviarias. Identifica 7 edificios dentro de esta banda, todos ellos pertenecientes a sectores terciario, industrial y otros, no estableciendo la legislación vigente valores límite de vibración para estos usos, por lo que concluye que, ante la inexistencia de receptores sensibles (vivienda, residencial, hospitalario, educativo o cultural) en una banda de afección de 70 metros, no es necesario realizar un estudio vibratorio.

Teniendo en cuenta que la mayor parte del tramo de la alternativa evaluada discurrirá en forma de viaducto y que el resto de la alternativa se ubica sobre dominio ferroviario o plataforma existente, recogidos ya en el PGOU del municipio, el DA considera no existirá ningún tipo de afección sobre el planeamiento.

Está prevista la integración paisajística de todas las superficies afectadas por las obras, que deberá desarrollarse en el proyecto de construcción, incluyendo los vertederos que finalmente se fijen en esa fase y que deberán decidirse teniendo en cuenta lo indicado en los informes de la D.G. de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria.

El DA concluye que los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de desastres naturales, no constituyen un elemento relevante.

El órgano autonómico competente en evaluación ambiental informa que las medidas previstas en el DA son adecuadas, no considerando necesario la adopción de medidas adicionales. Sí considera necesario prestar especial atención al cumplimiento y desarrollo del programa de vigilancia ambiental y a la correcta ejecución de las medidas propuestas, destacando especialmente las referentes a retirada de residuos de obra y limpieza final, la programación de tareas ambientales y actividad de obra (incluyendo todo lo referente a control y erradicación de especies invasoras), y las medidas de protección de la hidrología e hidrogeología, conforme a lo especificado en sus informes cuyo contenido extractado se ha citado anteriormente.

El DA contiene un plan de vigilancia ambiental que debe desarrollarse en el proyecto de construcción con especial atención a lo indicado en los dos informes de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria e incorporando el seguimiento durante la fase de explotación de la mortalidad de la fauna, especialmente la avifauna asociada a la laguna de La Remonta, para que, en el caso de detectarse mortalidad asociada a la nueva infraestructura, se implementen las medidas de protección necesarias para evitar dicho impacto en coordinación con el órgano autonómico competente.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El estudio informativo del Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «proyectos incluidos en el anexo II» (Grupo 7.c «Construcción de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías –proyectos no incluidos en el anexo I–») de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del estudio informativo «Baipás de mercancías entre las líneas de ancho métrico Santander-Oviedo y Santander-Bilbao en el ámbito de la estación de Santander», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 15 de junio de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

