

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

24560 *Resolución de 20 de noviembre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Acondicionamiento de la carretera N-621 de León a Santander por Potes. Tramo Vada-Potes. Provincia de Cantabria».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 10 de octubre de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Acondicionamiento de la carretera N-621 de León a Santander por Potes. Tramo Vada-Potes. Provincia de Cantabria» remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad y Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

Este tramo de carretera presenta unas condiciones de relevante precariedad (radios muy reducidos, problemas de visibilidad, anchura de calzada inferior a 5,00 m en algunos tramos, etc.) lo que motiva la necesidad de acometer su acondicionamiento.

Con fecha 14 de noviembre de 2023, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas con relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Potes.	NO
Ayuntamiento de Vega de Liébana.	NO
Delegación del Gobierno en Cantabria.	SÍ
Instituto Geológico y Minero de España – IGME. Ministerio de Ciencia e Innovación.	NO
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	NO
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	SÍ
Dirección General de Transportes y Comunicaciones. Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	NO

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
Dirección General Medio Ambiente y Cambio Climático. Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Salud. Gobierno de Cantabria.	Sí
Dirección General de Seguridad y Protección Ciudadana. Consejería de Presidencia, Justicia, Seguridad y Simplificación Administrativa. Gobierno de Cantabria.	Sí
Dirección General de Cultura y Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria.	Sí
Dirección General de Montes y Biodiversidad. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Alimentación. Gobierno de Cantabria.	Sí
WWF/ADENA.	NO
SEO/BIRDLIFE.	NO
Fundación Oso Pardo.	NO
Fundación Naturaleza y Hombre -Cantabria.	NO
ARCA. Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria.	NO
Ecologistas en Acción - Cantabria.	NO

El 9 de febrero de 2024, se requiere, a través de su órgano jerárquicamente superior, el informe de la Dirección General de Montes y Biodiversidad y de la Dirección General de Cultura y Patrimonio Histórico, ambas del Gobierno de Cantabria, informes que se aportan con fecha 15 de marzo y 3 de abril de 2024, respectivamente.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 23 de abril de 2024, se traslada al promotor la existencia de posibles impactos en la zona de actuación, que podrían evitarse o descartarse ampliando la información del documento ambiental, e incorporando al proyecto determinadas prescripciones. Con fecha 9 de mayo de 2024, el promotor remite una contestación parcial y, el 12 de junio de 2024, completa la información solicitada, documentación que pasa a integrar la versión definitiva del documento ambiental, sobre la que versa el presente procedimiento.

Analizada la documentación obrante 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 proyecto plantea el acondicionamiento de la carretera N-621 entre los puntos kilométricos 137,5 y 148,5, tramo denominado Vada-Potes, con el objetivo de solucionar los problemas detectados. En concreto, se introducen clotoides donde no existían o donde no cumplían con la longitud necesaria, se mejoran algunos radios y se cumple la coordinación de radios para conseguir un trazado coherente, en algunas zonas donde la visibilidad es deficiente.

Se proyecta una sección tipo 6/8, que se corresponde con una carretera C-40 (velocidad de 40 Km/h); la ampliación de la plataforma para conseguir una anchura de 8 m (6 de carretera y 1 m de arcén a cada lado); la mejora del trazado en planta mediante la rectificación puntual en curvas y la mejora de los radios de acceso; así como la mejora del drenaje longitudinal y transversal, la ejecución de medidas de sostenimiento en

taludes (mallas de triple torsión, bulones, etc.) y la mejora de la señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos.

Para optimizar el trazado en este tramo, se han planteado 3 puentes (sobre el río Quiviesa en el P.K. 5+380, sobre el arroyo Tolina en el P.K. 4+690 y otro puente en el P.K. 5+740) y los muros de contención, tramos en voladizo y obras de drenaje que se detallan en las siguientes tablas:

Muro	P.K. inicial	P.K. final	Margen	Long (m)	Hmáx (m)
1	0+360	0+600	Izquierda.	240	3,5
2	0+940	1+040	Derecha.	100	4,5
3	1+280	1+430	Derecha.	150	5,2
4	1+680	1+780	Derecha.	100	1,5
5	1+980	2+010	Derecha.	30	4,5
6	2+110	2+170	Derecha.	60	7,2
7	2+200	2+300	Derecha.	100	5,8
8	2+500	2+900	Izquierda.	400	5,6
9	4+170	4+220	Derecha.	50	4
10	4+830	4+900	Derecha.	70	5,5
11	5+130	5+250	Derecha.	120	4,7
12	5+505	5+560	Izquierda.	55	4,2
13	8+745	8+790	Derecha.	45	5,6
14	9+200	9+250	Izquierda.	50	4,2

Voladizo	P.K. inicial	P.K. final	Long (m)	Vuelo mín (m)	Vuelo máx (m)
1	1+050	1+170	120	2,2	4,0
2	1+820	1+850	30	1,1	2,8
3	2+010	2+110	100	2,2	4,0
4	3+850	3+910	60	1,3	3,0
5	4+920	5+010	90	1,1	4,0
6	5+040	5+090	50	0,8	4,0
7	5+630	5+720	90	1,3	4,0
8	5+990	6+030	40	0,3	1,0
9	6+980	7+140	160	0,0	3,7
10	7+200	7+250	50	1,3	3,5
11	7+980	8+050	70	0,2	3,2
12	9+130	9+200	70	0,0	3,6

P.K.	Tipo/dimensiones (m)	Actuación
1+323	ODT 1,50x1,50	Se prolonga y se amplía (antes 0,8).
2+302	ODT 2,75x4,00	Se prolonga.
2+432	ODT 2,50x4,00	Nueva construcción.

P.K.	Tipo/dimensiones (m)	Actuación
4+702	ODT 2,50x4,50	Nueva construcción.
4+880	ODT 1,50	Nueva construcción.
5+240	ODT 3,00x2,50	Se prolonga y se amplía (antes 1,80).
6+100	ODT 3,50x4,00	Se prolonga.
6+620	ODT 2,50x1,50	Se prolonga.
7+024	ODT 1,50	Se prolonga y se amplía (antes 0,75x0,75).
7+461	ODT 1,50	Se prolonga y se amplía (antes 0,8x1,2).
8+232	ODT 1,50	Se prolonga y se amplía (antes 0,80).
8+514	ODT 1,50	Se prolonga y se amplía (antes 0,75x0,75).
10+010	ODT 1,50	Se prolonga y se amplía (antes 0,8x0,8).

Para la ubicación de las zonas auxiliares de obra el promotor propone dos posibles áreas: P.K. 4+400 margen derecha y P.K. 8+300 margen izquierda. Adicionalmente, se incluyen las zonas anexas a los puentes proyectados y se implantarán casetas de obra en zonas ya urbanizadas, en el ámbito del núcleo de Potes.

El documento ambiental estudia 3 alternativas (además de la alternativa 0) cuya única diferencia es el cruce sobre el río Quiviesa:

- Alternativa 1: Nuevo puente esviado, situado antes del puente existente, de alrededor de 42 m de luz. Posibilita un trazado que cumple la velocidad de proyecto de 40 km/h y mejora las condiciones de seguridad y visibilidad de este punto.
- Alternativa 2: Ampliación del puente existente. Mejora los radios existentes de entrada y salida del puente, pasando a radios de 25 m.
- Alternativa 3: Nuevo puente esviado, situado después del puente existente, de alrededor de 45 m de luz. Aunque mejora el trazado en esta zona no cumple con los requisitos para velocidad de 40 km/h.

La Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria propone una nueva alternativa, que se aproxime a la alternativa 0, adoptando la sección tipo prevista en el proyecto original de 2007; 6/6.5, o 6/7 en aquellos tramos coincidentes con el Camino de Santiago (Ruta Lebaniega) donde se podría habilitar la zona de arcén como carril peatonal, en vez de la sección ahora adoptada; 6/8, de tal forma que se minimice la rectificación de curvas, los desmontes, terraplenes, rellenos, muros y voladizos, centrandose las actuaciones principalmente en las mejoras del firme, el drenaje longitudinal y transversal, la señalización, el balizamiento y los sistemas de contención de vehículos. Por otra parte, también considera que la mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental es la alternativa 2, ya que las alternativas 1 y 3 podrían afectar de forma significativa a la Zona de Especial Conservación (ZEC) Río Deva y al hábitat de interés comunitario 91E0*.

El informe de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio de Transición Ecológica y para el Reto Demográfico (MITECO) recomienda la selección de la alternativa 2, para minimizar las afecciones a la ZEC Río Deva y a sus elementos clave.

El documento ambiental justifica que, tras el análisis multicriterio realizado, la alternativa 0 o de no actuación no cumple con los objetivos funcionales y de seguridad vial. Por su parte las alternativas 1, 2 y 3, siendo muy similares en la mayor parte del trazado, tienen un impacto ambiental similar, aunque la alternativa 2 algo menor, siendo sus diferencias prácticamente inapreciables. Con relación a los criterios de funcionalidad, de seguridad vial y, sobre todo, de accesibilidad durante las obras, la alternativa 1 se

considera más adecuada que las alternativas 2 y 3. Concluye, por tanto, que la alternativa 1 es la que mejor responde a los diferentes criterios estudiados.

El documento ambiental del proyecto, junto con la documentación aportada por el promotor en mayo y junio de 2024, se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace (código 20230342):

<https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/navServicioContenido>

b. Ubicación del proyecto:

El ámbito de estudio se encuentra enmarcado en la Comunidad Autónoma de Cantabria, entre los municipios de Potes, más al norte, y Vega de Liébana, situado más al sur, en la parte más occidental de Cantabria, al suroeste de la capital.

En concreto, el proyecto prevé la mejora de la carretera N-621 León-Unquera, entre las localidades de Vada y Potes. En este tramo la carretera discurre por el valle de Cereceda y a su paso atraviesa las localidades de Vada, Vega de Liébana, Naroba y finalmente Potes. El trazado en este tramo es paralelo al río Quiviesa, tributario del río Deva en el que desemboca en la localidad de Potes. El río Quiviesa, perteneciente a la cuenca hidrográfica del Cantábrico, es cruzado por la nacional N-621 entre las localidades de La Vega y Naroba.

En el entorno del trazado hay tres espacios incluidos en la Red Natura 2000: ZEC «Río Deva», ZEC «Liébana» y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Liébana».

c. Características del potencial impacto:

c.1 Efectos sobre la calidad del aire.

Durante la ejecución de las obras, tendrá lugar un aumento en la emisión de gases y partículas en el aire, como consecuencia fundamentalmente del movimiento de tierras y utilización de la maquinaria, que podría afectar las localidades de Bores, Vada, Vega de Liébana, Valmeo, Naroba y Potes.

En la fase de explotación, es previsible que se produzca una ligera reducción en los efectos contaminantes por la circulación de vehículos, debido a la mejora en el trazado de la carretera que permitirá una velocidad más constante del tráfico, lo que reduce las emisiones de gases contaminantes de los vehículos. No obstante, el tráfico seguirá pasando por los núcleos de población por los que pasa actualmente, por lo que la población no notará una mejoría importante en este aspecto.

Las principales medidas para minimizar este impacto, en fase de construcción, consisten en realizar riegos periódicos, asegurar el buen estado de funcionamiento de la maquinaria, limitar la velocidad de la maquinaria, inicio de la revegetación según se vayan generando las superficies desnudas y cubrir con lonas los vehículos que circulen cargados.

c.2 Efectos sobre los niveles de inmisión sonora.

En fase de construcción, se producirá un incremento del ruido, principalmente por el transporte de materiales y movimiento de maquinaria, lo que originará molestias a las poblaciones afectadas y a la fauna de la zona.

Las principales medidas propuestas por el promotor son la utilización de maquinaria de bajo nivel sónico, homologada y con mantenimiento adecuado y limitaciones horarias de circulación de vehículos pesados.

En la fase de explotación, la carretera es un foco de ruido lineal, dado el tráfico de vehículos que soporta. Este impacto ya existe, puesto que la carretera actual atraviesa los núcleos de Bores, Vada, La Vega, Valmeo, Naroba y Potes, con las consecuentes molestias a la población. No obstante, el documento ambiental afirma que, dado el volumen de tráfico esperado y la velocidad de proyecto de 40 km/h, no se espera un

incumplimiento de la normativa vigente, por lo que no considera necesario establecer medidas correctoras.

c.3 Efectos sobre la geología y geomorfología.

Los principales impactos que se producen sobre el medio geológico y geomorfológico, derivados de la construcción de una obra lineal son: modificación de formas naturales del terreno, inestabilidad en los taludes y caída de bloques y erosionabilidad de taludes, formación de acaravamientos y arrastres de tierras.

El Lugar de Interés Geológico (LIG) más próximo al área de estudio es el LIG «Rocas carboníferas deformadas en Santo Toribio de Liébana» localizado a más de 2 km de distancia hacia el oeste.

Con el fin de minimizar los movimientos de tierras y la ocupación de los desmontes y rellenos, en algunos puntos se sustituyen grandes desmontes por muros. En el caso de los rellenos, cuando el desnivel es muy alto o tiene mucha pendiente, con el fin de evitar la ocupación del terreno y la afeción a la vegetación, en especial en las proximidades del río Quiviesa, se opta por sustituir los rellenos por muros o voladizos. Con estas soluciones técnicas se reduce significativamente el movimiento de tierras y se mantiene una orografía similar a la existente, a la vez que se minimiza la ocupación sobre el terreno. En el apartado a. de esta resolución se detallan los muros y voladizos proyectados.

Los impactos en fase de explotación están relacionados con la inestabilidad de taludes, desprendimientos de roca y deslizamientos en suelos. Para estos riesgos se proyectan soluciones técnicas como: muros de escollera o mallas de triple torsión en los taludes en suelo y bulonado para los taludes en roca, evitándose la estabilización mediante gunita y hormigón proyectado, para evitar afecciones ambientales.

Las tablas adjuntas detallan los taludes proyectados y las medidas de sostenimiento necesarias:

Taludes de desmonte (1H/2V)

P.K. inicio	P.K. final	Altura máx.	Medidas de sostenimiento proyectadas
1+400	2+040	12	Malla triple torsión y red de cables puntual.
2+140	2+160	4,6	Malla triple torsión.
2+210	2+240	4,7	Malla triple torsión.
3+840	3+880	4	Malla triple torsión.
3+910	3+940	6	Malla triple torsión y red de cables puntual.
4+160	4+260	6,2	Malla de tripe torsión en la zona de pizarras.
4+740	4+800	4	Malla triple torsión.
4+960	5+030	7	Malla triple torsión y red de cables y bulones ocasional.
5+070	5+140	9	Malla tripe torsión y red de cables puntual.
5+280	5+320	11	Malla triple torsión.
5+460	5+540	8	Malla triple torsión.
5+580	5+620	7	Malla triple torsión.
5+780	5+900	10	Malla triple torsión.
5+980	6+080	11	Malla triple torsión+Bulones.
6+380	6+500	1,6	Piel de escollera para evitar erosión.
6+820	6+920	3,5	Piel de escollera para evitar erosión.

P.K. inicio	P.K. final	Altura máx.	Medidas de sostenimiento proyectadas
7+020	7+420	12	Malla triple torsión y red de cables puntual.
7+520	7+700	11	Malla triple torsión y red de cables puntual.
9+500	10+160	4	Malla triple torsión.

Taludes de terraplén (3H:2V)

P.K. inicio	P.K. final	Longitud	Altura máx.
0+000	0+200	200	4,8
0+700	0+760	60	2
0+900	0+920	20	4,5
1+200	1+240	40	4
2+360	2+440	80	7
2+680	2+760	80	4
3+700	3+820	120	11,5
3+960	4+140	180	3
4+400	4+440	40	2
4+520	4+660	140	13
4+700	4+820	120	9
6+220	6+340	120	1
6+620	6+680	60	2,5
7+320	7+340	20	9
7+420	7+600	180	4
7+720	7+920	200	5,2
8+080	8+180	100	3
9+000	9+080	80	2
9+280	9+320	40	2

Las principales medidas para la protección de la geología y de la geomorfología incluidas en el documento ambiental son el control de la superficie de actuación, los movimientos de tierras, la gestión de la tierra vegetal y las medidas de integración paisajística.

De acuerdo con los datos incluidos en la documentación de junio de 2024, para la ejecución del proyecto será necesario realizar los siguientes movimientos de tierras:

Excavación (m ³)	Terraplén/Pedraplén (m ³)	Sobrantes (m ³)
105.745	72.259	44.181

Todos los materiales excavados en las obras serán adecuados para su reutilización en la misma. El balance indica que no es necesaria la apertura de nuevos préstamos puesto que la obra es excedentaria. La zahorra y áridos de las capas de firmes se obtendrán de canteras existentes. Si se necesitará, sin embargo, la utilización de una zona de vertedero, para ubicar el material sobrante, no es necesario para las obras. El

documento ambiental propone 4 áreas anexas a la actual carretera para ubicar los excedentes de excavación:

Vertedero	Localización P.K.	Capacidad (m ³)
V1	4+600 al 4+700 margen derecha.	60.000
V2	6+720 al 6+850 margen izquierda.	25.300
V3	8+500 al 8+600 margen izquierda.	4.200
V4	9+400 al 9+520 margen izquierda.	4.500

La Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria considera inadecuadas las ubicaciones de los vertederos 1 y 2, por lo que esta Dirección General ha requerido al promotor, que proponga ubicaciones alternativas o justifique adecuadamente las ubicaciones propuestas.

En respuesta, el promotor afirma que las ubicaciones propuestas en el documento ambiental, además de criterios generales importantes para la viabilidad de la obra y la reducción del impacto ambiental (ubicación lo más cercana al centro de masas del tramo de actuación, para minimizar el transporte del material y por tanto la contaminación tanto atmosférica como acústica) se sitúan fuera de las áreas catalogadas como zonas excluidas: áreas con mayor riesgo geológico por desprendimientos de roca o deslizamientos de suelos; cauce de los ríos (zona de flujo preferente y zonas en lámina de inundación para T=500 años); espacios Red Natura 2000; ámbito del Plan de Recuperación del Oso Pardo en Cantabria; Hábitats de Interés Comunitario; vegetación de interés (encinar, rebollar, bosque mixto, bosque de ribera, roquedos, bosque mixto con pinar); ámbitos de interés faunístico (roquedos, bosque, riberas); paisaje (bosque y zonas de ribera); elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico y etnográfico; suelo urbano y núcleos de población; Camino de Santiago Ruta Lebaniega.

El promotor propone cuatro nuevas ubicaciones alternativas, situadas fuera de las áreas clasificadas como excluidas, en zonas más alejadas de los cauces, pero también más alejadas de la actuación (3, 4, 4,5 y 0,5 Km, respectivamente). No obstante, sigue considerando como mejores opciones los vertederos 1 y 2 propuestos en el documento ambiental, porque en las ubicaciones alternativas se pueden producir más molestias a la población (ruido, contaminación...) derivadas de la mayor distancia a la que habría que transportar el material sobrante, y se encuentran en las proximidades del Camino Lebaniego, aunque sin afectarlo.

Con respecto a las medidas para reducir los impactos ambientales generados por los depósitos de sobrantes, el promotor propone: minimizar el volumen de material que es destinado a vertedero (identificar y separar todos los residuos para valorizarlos y aprovecharlos en la mayor medida posible en la obra), instalar barreras de retención de sedimentos, drenaje adecuado (cunetas perimetrales y drenes de fondo, tanto en fase de obra como en fase definitiva) y revegetación de la superficie resultante.

Las prescripciones de la presente resolución incluyen la necesidad de ajustar el trazado en la fase de proyecto constructivo para minimizar los excedentes de tierras y que los depósitos de sobrantes finalmente elegidos se tramiten con el órgano autonómico competente.

c.4 Efectos sobre la hidrología.

El trazado de la nacional N-621 cruza el río Quiviesa en el P.K. 5+400 y es paralelo a dicho río a lo largo de los más de 10 Km del proyecto, encontrándose en algunos puntos muy cercano al cauce y por tanto podrían producirse efectos sobre la calidad del agua durante la fase de construcción. Los tramos más próximos al cauce son: 0+930 al 1+160, 1+500 al 1+540, 1+800 al 1+900, 5+300 al 5+440, 5+440 al 5+760, 5+880 al 6+040, 6+440 al 6+540, 7+030 al 7+060, 7+660 al 7+680, 8+020 al 8+060, 8+700 al 8+720, 9+130 al 9+180, 9+600 al 9+620 y 9+760 al 9+800.

Además, se cruzan los siguientes cursos de agua: río Frío, riega de Tolina, riega de Siero, riega de Santa Leocadia, barranco de Naroba, riega de Santiuste, riega del Molino o de la Hoz, riega de Maredes Retumbia, riega de Tolibes, y riega de la Tejera, que vierten sus aguas al río Quiviesa.

Durante la fase de explotación, el riesgo más evidente son los vertidos accidentales en la red viaria de hidrocarburos y otros elementos contaminantes, así como las aguas de escorrentía de las calzadas que debido a la abrasión de los neumáticos y los productos de combustión pueden llevar cierta carga contaminante.

Otro posible impacto es el efecto barrera de la carretera sobre el flujo del agua y el consiguiente riesgo de inundación. El proyecto incluye mejoras y ampliaciones de las actuales obras de drenaje, por lo que se reduce el impacto que se podría producir en periodos de fuertes lluvias, frente a la situación actual.

El documento ambiental considera que la hidrogeología de la zona no presenta un interés especial por la escasa presencia de acuíferos subterráneos. El predominio de formaciones silíceas favorece la escorrentía superficial y limita a pequeños acuíferos locales la escorrentía subterránea; en general la zona se define como impermeable.

Las principales medidas propuestas para la protección de la calidad de las aguas son: adecuada ubicación de los vertederos de forma que no obstruyan o desvíen ningún curso natural, adecuado diseño de los sistemas de drenaje, barreras de retención de sedimentos en las cercanías del cauce del río Quiviesa y en los cruces de algunos de los afluentes del mismo, balsas de retención y decantación durante la construcción de puentes y en las zonas de instalaciones auxiliares de obra, impermeabilización de parques de maquinaria, gestión de residuos. Bajo las zonas de trabajo de voladizos y puentes se dispondrán sistemas de retención impermeables, que pueden consistir en lonas o plásticos y que deberán ser retirados periódicamente para evitar la acumulación de residuos.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico identifica las masas de aguas superficiales (Río Deva II, Río Quiviesa I y Río Quiviesa II) y subterráneas (Alto Deva-Alto Cares) del ámbito del proyecto. Destaca que el ámbito del proyecto se encuentra dentro de los límites de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación: ES018-CAN-33-1 y ES018-CAN-35-1. Adicionalmente, el ámbito de actuación presenta afecciones por inundabilidad conforme a la cartografía de peligrosidad de los nuevos estudios hidrológicos-hidráulicos DEVA-04-CAN y DEVA-09-CAN. Complementariamente, el informe incluye una serie de consideraciones generales en relación con sus competencias: necesidad de autorización de la obra, medidas preventivas y correctoras sobre posibles afecciones a la morfología de los cauces y a su régimen hidrológico y sobre las posibles alteraciones de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas y consideraciones sobre posibles vertidos y concesiones existentes en la zona. El promotor se ha comprometido expresamente a cumplir con estas consideraciones.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Cantabria considera que durante las fases de ejecución, construcción y explotación se ha de tener en cuenta la posible existencia de captaciones de agua y de otras infraestructuras de abastecimiento de agua de consumo humano, de forma que estas instalaciones no resulten afectadas y se mantengan las condiciones sanitarias establecidas en el Real Decreto 3/2023, de 10 de febrero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, su control y su suministro.

Los informes de la Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático y de la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria establecen una serie de medidas preventivas y correctoras generales para la protección de la calidad de las aguas y los cauces, que han sido expresamente asumidas por el promotor: se evitará, en la medida de lo posible, el tránsito de maquinaria por el lecho de cauces, se utilizarán desencofrantes ecológicos y aceites y lubricantes de origen vegetal con elevada biodegradabilidad y baja toxicidad, en el caso de que sea necesario el tránsito de maquinaria por el cauce del río o la remoción del lecho deberán ejecutarse en época

de estiaje, esto es, entre el 1 de julio y el 30 de septiembre, los estribos del nuevo puente deberán situarse fuera del cauce del río Quiviesa.

Las prescripciones incluidas en la presente resolución incluyen restricciones adicionales a tener en cuenta para el desarrollo de la obra en el entorno del cauce del río Quiviesa.

c.5 Efectos sobre la vegetación.

El área atravesada por la carretera en estudio es una zona rural, en la que se cruzan varios núcleos de población, las zonas más accesibles y con menores pendientes han sido transformadas en prados de siega y diente y en las áreas más inaccesibles y de menor productividad se ha mantenido el bosque autóctono.

El impacto sobre la vegetación se producirá por la eliminación o destrucción de vegetación natural causada por el desbroce y despeje de la zona a ocupar por la ampliación de la carretera.

El documento ambiental ha estimado la longitud de acondicionamiento de la carretera que afecta a las unidades de vegetación clasificadas como de alta calidad: 410 m de bosque de ribera, 1.120 m de encinar, 100 m de rebollar y 610 m de bosque mixto.

La afección sobre los hábitats de interés comunitario, se produce marginalmente por la ampliación de la infraestructura existente, la cual ya generó (en el momento de su construcción) su fragmentación. Por tanto, la ejecución de este proyecto no aumenta la fragmentación de los hábitats de interés comunitario existentes, aunque si se aumenta ligeramente su ocupación en las proximidades de la plataforma actual. Los principales hábitats presentes en el entorno del proyecto son el hábitat prioritario «Bosques aluviales *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)» (91E0*) y «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» (9340).

El documento ambiental ha estimado una afección de 11.449,23 m² al HIC 9340 y una afección de 3.0004,51 m² del HIC 91E0*.

En relación con las especies de flora protegida, en la zona de estudio está citada la especie *Asplenium petrarchae*, especie incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria como vulnerable. Este pequeño helecho podría encontrarse en las zonas definidas como roquedos, en el hábitat de interés comunitario 8130 «Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos», que en ningún caso será afectado por el trazado en estudio. Durante los trabajos de campo realizados en febrero de 2023, no se identificó la presencia de *Asplenium petrarchae* ni de ninguna otra especie protegida.

Las principales medidas de protección de la vegetación propuestas por el promotor son: jalonamiento, instalación de protectores arbóreos, limitación de la ocupación de la obra bajo los puentes a su proyección en planta (en la medida en que las condiciones constructivas lo permitan), desarrollo y ejecución de un plan de prevención y extinción de incendios y medidas de restauración e integración paisajística.

Complementariamente, en respuesta a los informes de las Direcciones Generales de Medio Ambiente y Cambio Climático y de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria y de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, el promotor asume incluir expresamente en el proyecto las siguientes medidas:

– Previo al inicio de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenaza. Si se produjese esta circunstancia, se comunicará a la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas.

– En aquellos casos en los que se hace imprescindible la afección a ejemplares arbóreos concretos de alto valor, estos individuos serán trasplantados.

– Para el apeo de árboles se utilizará de motosierra en lugar de maquinaria pesada.

– En caso de que quedaran superficies de terreno removidas desnudas deberán revegetarse con especies autóctonas a la mayor brevedad posible.

- Deberá demolerse el puente sustituido en el P.K. 5+400 y restaurarse con vegetación de ribera toda la zona afectada.
- En los tramos donde se proyecta el abandono de la actual carretera, se procederá a la demolición del firme, remodelación del terreno y vertido de tierra para la posterior revegetación de la zona.
 - Medidas para evitar dispersión de plantas invasoras.
 - Se establecerá como medida compensatoria la restauración de una superficie equivalente a la afectada por el proyecto. Por lo tanto, la superficie para compensar la afección al hábitat 91E0* será de 3.100 m² y para el hábitat 9340 será de 12.000 m². No obstante, durante el desarrollo del proyecto de construcción se calculará de nuevo la extensión afectada de ambos hábitats por si se realizasen pequeños ajustes de trazado que pudieran cambiar estas superficies. En todo caso, la proporción para calcular la superficie de las medidas compensatorias nunca será menor que una proporción 1:1. Se coordinará con la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria la selección de los lugares más adecuados para llevar cabo estas restauraciones, así como las especies y densidades de plantación. Se procurará, si es técnicamente viable, que éstas se realicen en lugares cercanos al proyecto con el fin de mantener la superficie de hábitat en su entorno lo más parecido posible al estado preoperacional.
 - El Plan de Vigilancia Ambiental de la obra incluirá un control específico para el seguimiento de los hábitats de interés comunitario.

En relación con la propuesta de la Dirección General del Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, de demoler el puente sobre el río Quiviesa (P.K. 5+400), que ha sido aceptada expresamente por el promotor, este órgano ambiental considera que los beneficios ambientales derivados de su eliminación no compensan los impactos ambientales negativos que se podrían producir durante los trabajos de demolición y estima que su conservación y utilización como zona de parada y descanso de la carretera podría tener efectos positivos. Se incluye prescripción ambiental adicional al respecto en esta resolución.

c.6 Efectos sobre la fauna.

El ámbito de estudio es una zona en la que habitan varias especies protegidas por la legislación estatal y autonómica como son el oso pardo, la nutria, el desmán, el águila real, el alimoche, etc.

Además de los espacios Red Natura 2000, que se estudian en el apartado siguiente, en el área de estudio existen los siguientes enclaves de interés faunístico:

- Ámbito del Plan de recuperación del Oso Pardo (Decreto 34/1989, de 18 de mayo, por el que se aprueba del plan de recuperación del oso pardo en Cantabria). Se encuentra próximo al inicio del tramo en estudio, en la localidad de Vada y hasta aproximadamente el P.K. 3+150. Prácticamente la totalidad del ámbito de este plan se encuentra por la margen derecha de la actual carretera, siendo ésta el límite norte del plan desde la localidad de Bores hasta Vega de Liébana, a partir de donde el ámbito del plan se aleja de la carretera nacional.
- Zonas de protección de la avifauna en Cantabria. Comprende las áreas sensibles para las especies de aves con determinado estatus de protección y con riesgo de colisión y electrocución con líneas eléctricas de alta tensión en la Comunidad Autónoma de Cantabria. En la zona de estudio el ámbito de protección de la avifauna con riesgo de colisión y electrocución ocupa la misma superficie que la ZEPA «Liébana».
- Áreas de Importancia para las Aves (IBA). En toda el área de estudio se encuentra la denominada IBA 20 «Picos de Europa».

La siguiente tabla recoge algunas de las especies más significativas presentes en la zona de estudio, el hábitat al que se asocian y el periodo reproductor:

Nombre científico	Nombre común	PP.KK.	Lugar de reproducción	Periodo reproductor
<i>Aquila chrysaetos</i> .	Águila real.	Inicio al 3+300.	Riscos y zonas escarpadas.	febrero-mayo.
<i>Neophron pernopterus</i> .	Alimoche.	Todo el trazado.	Riscos y zonas escarpadas.	marzo-mayo.
<i>Galemys pyrenaicus</i> .	Desmán Ibérico.	8+100 al 9+200.	Ríos.	enero-julio.
<i>Lutra lutra</i> .	Nutria.	4+300 al 5+800.	Ríos.	todo el año.
<i>Ursus arctos</i> .	Oso pardo.	Inicio al 3+600.	Bosque.	abril-julio.
<i>Falco peregrinus</i> .	Halcón peregrino.	Todo el trazado.	Bosque.	abril-mayo.

Los principales impactos sobre la fauna descritos en el documento ambiental son:

– Destrucción de biotopos por ocupación de la vía. Se considera que el impacto será poco importante ya que los biotopos afectados son los más cercanos a la actual carretera.

– Molestias a la fauna durante la fase de obras:

- Las especies que mayores afecciones sufrirán serán aquellas que dependen de los hábitats riparios, como la nutria y el desmán dado que gran parte del trazado y de las actuaciones de mejora sobre la carretera actual se producen muy cerca del cauce del río Quiviesa.

- Las zonas de nidificación del alimoche y del águila real están más alejadas de la zona de obras, por encontrarse en riscos y peñas elevadas y poco accesibles.

- En el caso del oso pardo, su área de campeo en el periodo reproductor es muy amplia y podría acercarse a zonas rurales con presencia antrópica.

- En el caso de la fauna piscícola, no hay presencia de ninguna especie protegida. Hay que tener en cuenta que el río Quiviesa es un coto de pesca truchero (*Salmo trutta*), por lo que la presencia de esta especie es común, así como el piscardado (*Phoxinus phoxinus*). No se tiene constancia de la presencia de frezaderos de salmones en este tramo del río Quiviesa.

- En el inicio del trazado (en la cuadrícula 1x1 30TUN6372), cerca de las poblaciones de Bores y Vada, está citado el urogallo cantábrico (*Tetrao urogallus*). Esta especie habita zonas forestales bien conservadas y con difícil acceso, tranquilas y poco transitadas, por lo que pudiera encontrarse en los bosques de rebollo o hayedos localizados al sur de estas localidades, sin embargo, es poco probable su presencia en las proximidades de la carretera nacional.

– Molestias a la fauna en la fase de explotación. No se prevé que se incremente ya que el tráfico será similar al actual.

– Riesgo de atropellos en fase de explotación. No se prevé que se incremente con respecto al impacto que se produciría si se optase por dejar la infraestructura como está actualmente. El documento ambiental incluye datos de atropellos de los últimos años en los que se observa que las especies más comunes son el erizo y el tejón, a lo largo de todo el tramo. Estos datos no permiten identificar puntos claros que puedan considerarse pasos de fauna.

– Efecto barrera. No se prevé que se vaya a incrementar por las actuaciones previstas, sin embargo, la ampliación de algunas obras de drenaje permitirá su adaptación para el paso de fauna reduciendo el efecto barrera sobre algunas especies de pequeños vertebrados.

El documento ambiental incluye medidas para la protección de la fauna durante las obras:

- Restricción de la franja de obras mediante su señalización y correcta ubicación de vertederos y zonas de acopio.
- Previamente al comienzo de las obras se realizará un estudio faunístico por un técnico especializado, con el fin de confirmar la presencia o ausencia de nidos de aves en el entorno próximo a la zona de obras y la presencia de desmán en los diferentes tramos del río Quiviesa. También se observará, si en la parte inicial del trazado, hay presencia de oso pardo. Este estudio servirá de base para programar las restricciones de los periodos de obras, según las especies identificadas, el tramo dónde han sido localizadas y la distancia a la zona de obras.
- Una vez comenzadas las obras, se llevará a cabo el seguimiento continuo de las actuaciones a lo largo de todo el trazado entre los meses de enero y julio. Este estudio será realizado por un técnico especializado en estudios faunísticos. Este seguimiento se realizará con el fin de confirmar los datos del estudio previo y, por tanto, la ausencia de especies protegidas en los lugares que carecen de restricciones y en los que se están ejecutando las obras.
- Medidas de protección de ecosistemas acuáticos (ya explicadas en apartados anteriores).
- Se evitará, siempre que sea posible por razones de seguridad o de trabajo, la iluminación nocturna durante las obras, al menos en los tramos y épocas que se han estimado como de mayor afección potencial.
- En fase de proyecto de construcción se estudiará la posibilidad de que, en aquellos tramos en los que se prevea mayor riesgo de atropello para la fauna, se dispongan señales verticales que avisen a los usuarios de la carretera para que puedan aumentar la precaución en los mismos.
- Se adaptarán las nuevas obras de drenaje o aquellas que se amplía su diámetro para el paso de fauna que cumplen con la dimensión mínima de 2x2 m, de acuerdo con las prescripciones señaladas en el documento de «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)»⁽¹⁾. No obstante, el promotor se compromete a estudiar, en fase de proyecto de construcción, la posibilidad de, siempre que sea técnicamente posible, aumentar las dimensiones de algunas de las obras de drenaje existentes que se vayan a ampliar con el objetivo de cumplan con las prescripciones para su adecuación como pasos de fauna.

⁽¹⁾ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf

Complementariamente, en respuesta a los informes de las Direcciones Generales de Medio Ambiente y Cambio Climático y de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria y la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, recibidos en el periodo de consultas, el promotor ha asumido expresamente incluir en el proyecto las siguientes medidas:

- El programa de obras deberá ser presentado ante la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria para su aprobación.
- Deberá preverse el rescate y posterior liberación de la fauna piscícola mediante técnicas de pesca eléctrica y/o redes utilizando la metodología descrita en las normas UNE-EN 14011:2003 y UNE-EN 14757:2015, bajo la supervisión e indicaciones de la Dirección General de Montes y Biodiversidad y dando cuenta a ese organismo, del número de ejemplares de cada especie de fauna íctica capturados.
- En las nuevas obras de drenaje transversal resueltas mediante tubos o mediante marcos, la losa deberá quedar sensiblemente sumergida de modo que no generen saltos

infranqueables para la fauna acuática y garantizando la circulación de agua de manera permanente. Esta medida se aplicará en aquellas ODT que se prevean alargar.

– Durante la fase de explotación se realizará el seguimiento del funcionamiento de los drenajes como pasos de fauna y de los atropellos.

– El plan de vigilancia ambiental de la obra deberá incluir un control específico para el seguimiento de los mamíferos fluviales: desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*) y nutria (*Lutra lutra*).

c.7 Efectos sobre los espacios protegidos.

En las proximidades de la zona de actuación, se localizan tres espacios incluidos dentro de Red Natura 2000, en el apéndice 3 del documento ambiental se evalúan las repercusiones del proyecto sobre dichos espacios:

a) ZEC «Río Deva» (ES1300008). La ZEC sigue el curso del río Quiviesa, por lo que todo el trazado de la actual nacional discurre muy próximo al mismo, llegando a cruzarlo en un punto pasada la localidad de La Vega y antes de llegar a Naroba (P.K. 5+400).

Los hábitats de interés comunitario que se van a ver directamente afectados dentro de la ZEC y las superficies relativas afectadas se detallan en la siguiente tabla:

Hábitat	Superficie total del HIC en la ZEC (ha)	Superficie afectada por proyecto (ha)	Superficie relativa afectada con relación al total (%)
91E0*	38,80	0,1092	0,281
9340	66,97	0,0214	0,032

Además de los hábitats, hay especies de fauna que podrían ser afectadas de forma directa e indirecta por el proyecto. Especialmente la nutria (*Lutra lutra*) y el desmán (*Galemys pyrenaicus*), dado que se afectará directamente al cauce en el punto de cruce sobre el río Quiviesa. Pero también otras especies presentes en la ZEC como ciervo volante (*Lucanus cervus*) y *Euphydryas aurina*. También se cita la presencia de la especie *Rosalina alpina*, aunque en este caso la afección es poco probable ya que esta especie tiene preferencia por los hayedos, bosques que no están presentes en el entorno de la carretera.

b) ZEC «Liébana» (ES1300001). Se encuentra próxima a la actual carretera nacional en dos puntos, uno al inicio del tramo, en la localidad de Vada, que se encuentra a unos 110 m de distancia de la carretera actual (entre PP.KK. 0+760 y 0+960), y otro, al final del trazado, antes de llegar a la localidad de Potes, a 130 m en línea recta en el P.K. 8+740. Los elementos que deben ser objeto de conservación y sobre los que se producirán afecciones indirectas, al no ocuparse en ningún caso la superficie catalogada como ZEC, son: doncella de ondas rojas (*Euphydryas alpina*), ciervo volante (*Lucanus cervus*), lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), murciélago de bosque (*Barbastella barbastellus*) y oso pardo (*Ursus arctos*).

c) ZEPA «Liébana» (ES0000198). Se encuentra localizada al sur de la población de Vada a una distancia en su punto más cercano a unos 110 m (entre PP.KK. 0+760 y 0+960). Coincide en esta zona con la superficie incluida dentro de la ZEC homónima descrita anteriormente. Los elementos que deben ser objeto de conservación y sobre los que se producirán afecciones indirectas son: águila real (*Aquila chrysaetos*), culebrera europea (*Circaetus gallicus*), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), milano negro (*Milvus migrans*) y alimoche (*Neophron pernopterus*). En esta ZEPA está recogida la presencia del urogallo cantábrico (*Tetrao urogallus*) pero dados sus requerimientos ecológicos (ya que frecuenta bosques situados a altitudes entre 1.200-1.600 m) y que su ámbito de

dispersión suele estar alejado de la influencia humana, no se prevé que se vayan a producir efectos adversos sobre esta especie.

El estudio de afecciones a Red Natura 2000 concluye que el impacto residual sobre los HIC en Red Natura 2000 es despreciable y que no se deterioran la estructura y funciones necesarias para la existencia de los hábitats afectados a largo plazo; y que las afecciones sobre los hábitats de las especies no aumentan la fragmentación y no ponen en riesgo la presencia de ninguna especie en los lugares de la Red Natura 2000.

La Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria concluye que el proyecto previsiblemente no generará efectos adversos significativos sobre el medio, siempre que se tengan en cuenta las consideraciones incluidas en su informe y se adopten las medidas preventivas y correctoras definidas en el documento ambiental.

La Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria concluye que, con la adopción de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el documento ambiental y las establecidas en su informe, la afección sobre los objetivos de conservación resulta no significativa y en relación con la Red Natura 2000 y la Ley de Cantabria 3/2007, de 4 de abril, de Pesca en Aguas Continentales, informa favorablemente el proyecto de referencia con las condiciones que se recogen al final de su informe.

Las medidas incluidas en dichos informes han sido asumidas por el promotor en la documentación de mayo y junio de 2024 y se detallan en los apartados correspondientes de la presente resolución.

c.8 Efectos sobre los Montes de Utilidad Pública.

En la zona de estudio hay varios Montes de Utilidad Pública (MUP) algunos de ellos muy próximos a la actual carretera, lindando sus límites con la misma (122 «Tresa, Bregadas y otros», 130 «Hoyo Orejón y Llueves», 132 «Dobra de Tolina», 135 «Picojaro», 136 «Vallejas de San Pablo» y 137 «Sobre la Iglesia y otros»).

El documento ambiental ha estimado que se afectarán un total de 13.485,92 m² de MUP. Las ocupaciones en general son de pequeña entidad, en el entorno más próximo a la carretera, excepto algunos lugares donde se proyectan taludes de mayor tamaño, o pequeñas rectificaciones del trazado, como los previstos en los PP.KK. del 1+800 al 1+900, del 5+280 al 5+340, del 5+500 al 5+620 y en el P.K. 7+100.

El promotor ha asumido expresamente remitir el proyecto definitivo a la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, al objeto de la tramitación del preceptivo procedimiento de exclusión de los terrenos de los MUP afectados del Catálogo de Montes de Utilidad Pública, y la correspondiente desafectación de los terrenos del dominio público forestal.

c.9 Efectos sobre el paisaje.

El paisaje en el ámbito de estudio está bastante naturalizado, exceptuando las poblaciones (Bores, Vada, La Vega, Valmeo, Naroba y Potes), algunas naves industriales dedicadas principalmente a la construcción y el propio vial de la N-621.

Una pequeña parte del paisaje ha sido transformada por el hombre en pastizales y también algunas huertas y tierras de cultivo, aunque se trata de muy poca superficie. El resto del territorio, son bosques naturales de encinar, rebollar, bosque mixto o bosque de ribera (asociado al cauce del río Quiviesa que vertebraba la zona de estudio) y algunas áreas de plantaciones forestales de pinar.

El proyecto objeto de estudio no trata de realizar una nueva vía de comunicación, sino de ampliar y mejorar una carretera ya existente, por lo que el documento ambiental considera que no se producirá un nuevo impacto sobre el paisaje, salvo en algunas zonas puntuales donde se mejoran el trazado de las curvas y se generan taludes de nueva construcción.

El documento ambiental incluye una propuesta de programa de revegetación en el que detalla los lugares en los que se llevará a cabo (instalaciones, vertederos, zonas de ribera, áreas de dominio público, zonas de calzada abandonada y taludes) y las operaciones de mantenimiento necesarias.

La Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria establece una serie de medidas preventivas y correctoras generales para la protección del paisaje, que han sido expresamente asumidas por el promotor: restauración progresiva del terreno afectado, limpieza residuos al final de la obra, muros encachados, señalización vertical mínima, barreras de seguridad mixtas metal-madera, etc.

c.10 Efectos sobre el Patrimonio cultural.

El documento ambiental afirma que no existe ningún elemento arqueológico, etnográfico o arquitectónico inventariado que vaya a ser afectado por las obras de adecuación de la carretera N-621. Los más cercanos se encuentran en las localidades de Bores (Lápida con inscripciones grabadas) y de La Vega (antigua ermita).

Propone como medida preventiva el seguimiento de todas las superficies donde se prevé realizar movimientos de tierras, así como de la superficie de ocupación de los elementos auxiliares a la obra, especialmente en las áreas propuestas como vertederos.

En cuanto a las afecciones al Camino de Santiago «Ruta Lebaniega», el promotor afirma que se producirán en fase de construcción, en aquellos tramos en los que el Camino discurre por el mismo trazado que la actual nacional, debidas principalmente a los cortes en la carretera por las obras. En este sentido, se señalarán correctamente los posibles cortes y con la debida antelación para no afectar a los peregrinos que están realizando el camino. En fase de explotación, al ampliarse la sección de la carretera se proyecta dejar 1 m a cada lado de arcén, que favorecerá el paso de los usuarios del Camino de Santiago. Las actuaciones previstas mejoran la situación actual, en la que las curvas tienen menor visibilidad y la nacional carece de arcones. Como medida de protección, se pueden colocar señales de precaución para los vehículos en esos tramos, que les avisen de la posible presencia de peregrinos.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio Histórico del Gobierno de Cantabria considera que, vistas las características del proyecto, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor en el documento ambiental, no se prevé la existencia de impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor. Por otra parte, recomienda que en aquellas zonas en que el trazado de la N-621 se solape con el Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, denominado «Ruta lebaniega que enlaza el Camino de Santiago de la Costa con el Camino Francés», se señalice y se habilite cierta protección para los peregrinos que la transiten puesto que se va a dejar 1 m a cada lado de arcén en las zonas que se modifiquen. En la documentación adicional presentada, el promotor se ha comprometido a incluir en el proyecto de construcción una propuesta concreta de señalización y protección de los peregrinos que transiten por la Ruta Lebaniega.

c.11 Efectos sinérgicos y acumulativos.

El documento ambiental analiza los posibles efectos sinérgicos y acumulativos sobre la afección a la ZEC «Río Deva» de los siguientes proyectos ejecutados y en ejecución:

– Proyecto de Construcción: Seguridad Vial. Modificación de Curvas de Escasa anchura. Clave 33-S-5660.

– Proyecto de Construcción: mejora de la plataforma y tratamiento ambiental de la carretera N-621 de León a Santander por Potes: Tramo: Castro Cillorigo-Panes. Desfiladero de la Hermida. Clave: 20-S-5930.A.

Y concluye considerando que los proyectos no generan un impacto apreciable sobre la integridad del espacio.

c.12 Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El documento ambiental incluye un análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes. En primer lugar, identifica y clasifica los riesgos, posteriormente los valora, a partir de la probabilidad del evento y su magnitud, y finalmente determina la vulnerabilidad del proyecto a partir del grado de exposición y la fragilidad.

	Riesgo	Valoración del riesgo	Vulnerabilidad del proyecto
Natural.	Movimientos del terreno.	Alto.	Baja.
	Inundaciones.	Bajo.	Baja.
	Sísmico.	Bajo.	Nula.
Antrópicos.	Transporte mercancías peligrosas.	Bajo.	Baja.
	Incendio.	Alto.	Alta.
Tecnológicos.	SEVESO y Nuclear.	Bajo.	Nula.

El informe de la Dirección General de Seguridad y Protección Ciudadana del Gobierno de Cantabria, en primer lugar, enumera las diferentes herramientas de planificación en materia de protección civil aprobadas en Cantabria, posteriormente, en base a sus competencias, informa que, en la zona donde se prevé desarrollar el proyecto, existen cuadrículas con riesgo de incendio forestal catalogado como alto, medio y bajo y zonas identificadas en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) como áreas de riesgo por inundación de origen fluvial y, finalmente, concluye considerando adecuada la evaluación de riesgos de accidentes graves y/o catástrofes relevantes realizada en el documento ambiental, ya que para la determinación del riesgo por inundación fluvial e incendio forestal se han utilizado las herramientas cartográficas adecuadas clasificando los riesgos de forma correcta.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO, desde el punto de vista de adaptación al cambio climático, indica que, aunque la actuación mejora la situación actual respecto al riesgo de inundaciones, al proyectar drenajes con luces más amplias, existen riesgos, como el de deslizamientos de tierras, que puede verse incrementado por una mayor frecuencia de eventos meteorológicos extremos, por lo que recuerda que con anterioridad a la puesta en marcha del proyecto se debe asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático adoptando las medidas necesarias de adaptación tras la realización del oportuno análisis de riesgos. También recomienda el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto, teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio y desmantelamiento. El promotor se ha comprometido a realizar en fase de proyecto de construcción lo indicado por el organismo.

En todo caso, al igual que los aspectos técnicos y el diseño del proyecto, la vulnerabilidad del proyecto, en base al análisis realizado por el promotor, es un factor a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente, previo a la autorización del proyecto.

c.13 Plan de Vigilancia Ambiental.

El documento ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental que recoge los objetivos a conseguir y la forma de ejecutarlo mediante informes y controles a realizar en sus distintas fases.

d. Prescripciones adicionales:

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. El trazado de detalle que se desarrolle en fases posteriores se ajustará de modo que se reduzca al máximo la necesidad de trasladar tierras a vertedero. Se reducirán las excavaciones, sustituyéndolas por muros, donde sea técnicamente viable, y se ampliarán los rellenos, siempre que no se afecte a la vegetación de ribera y no se ocupe la lámina de inundación para T=500 o la Red Natura 2000, y un resguardo adicional de 5 m respecto al límite más restrictivo de los anteriores.

2. Las zonas de vertedero finalmente seleccionadas deberán contar con la autorización del organismo competente del Gobierno de Cantabria, que deberá informar los correspondientes proyectos de restauración medioambiental e integración paisajística.

3. El puente sobre el río Quiviesa, situado en el P.K. 5+400, que quedará en desuso por la construcción del nuevo puente, no se demolerá, se conservará como posible zona de parada de la carretera. Se respetarán las características arquitectónicas y estéticas del puente existente y el nuevo puente seguirá una estética que permita su adecuada integración en el entorno y respecto al puente existente.

4. Todos los trabajos de acondicionamiento de la carretera se llevarán a cabo desde la propia infraestructura. No se permitirá el tránsito de maquinaria por el lecho del cauce ni sus proximidades para evitar las potenciales afecciones al cauce y a la vegetación aledaña.

5. Se llevará a cabo una limpieza exhaustiva, al menos semanal, de posibles residuos presentes en el entorno del cauce. Esta limpieza se realizará desde la propia carretera o accediendo a pie al entorno del cauce.

6. Según avancen las obras se irán retirando los restos de pintura y señalización provisional que no sean imprescindibles.

7. Los cortes parciales de circulación de la carretera, necesarios para la correcta ejecución del acondicionamiento, se llevarán a cabo de manera que se minimicen las molestias a los vecinos y visitantes de la zona.

8. La propuesta de señalización y protección de los peregrinos que transiten por la Ruta Lebaniega que se desarrolle durante el proyecto de construcción se someterá a informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio Histórico del Gobierno de Cantabria.

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 2.ª del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula 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 proyecto «Acondicionamiento de la carretera N-621 de León a Santander por Potes. Tramo Vada-Potes. Provincia de Cantabria» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2. apartado b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, 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 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, 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 proyecto «Acondicionamiento de la carretera N-621 de León a Santander por Potes. Tramo Vada-Potes. Provincia de Cantabria», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 20 de noviembre de 2024.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

