

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

3766 *Resolución de 17 de febrero de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del «Proyecto de construcción para reparación de los pontones sobre el Río Bayas en los puntos kilométricos 171+358 y 174+668 de la línea 700, Casetas-Bilbao Abando. Trayecto Zuhatzu-Izarra (Álava)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 12 de junio de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Proyecto de construcción para reparación de los pontones sobre el Río Bayas en los PPKK 171+358 y 174+668 de la línea 700, Casetas – Bilbao Abando. Trayecto Zuhatzu-Izarra (Álava)», remitida por la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF Alta Velocidad, como promotor y órgano sustantivo.

El objeto del proyecto es la reparación de dos viaductos situados sobre el río Bayas, emplazados en las localidades de Sendadiano (pontón del P.K. 171+358) y de Anda (pontón del P.K. 174+668), ambas en el término municipal de Cuartango, provincia de Álava, en los que se han detectado una serie de daños, que el promotor considera con entidad suficiente para realizar un análisis detallado y un proyecto de reparación.

Con fecha 8 de julio de 2024, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el 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	Respuestas recibidas
Asociación para el Estudio y Mejora de los Salmónidos.	No
Ayuntamiento de Kuartango.	Sí
Confederación Hidrográfica del Ebro (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).	Sí
Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo (Diputación Foral de Álava).	No
Diputación Foral de Álava.	Sí
Dirección De Atención de Emergencias y Meteorología (Gobierno Vasco).	Sí
Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular (Gobierno Vasco).	No
Dirección de Patrimonio Cultural (Gobierno Vasco).	Sí
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (Gobierno Vasco).	Sí
Dirección de Salud Pública y Adicciones (Gobierno Vasco).	Sí
Ecologistas en Acción (Álava).	No
Instituto Geológico y Minero de España.	Sí
IHOBE.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Oficina Española de Cambio Climático (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).	No
SEO/Birdlife.	No
Subdelegación del Gobierno en Álava.	No

Con fecha 2 de diciembre de 2024, se reitera la solicitud de informe a la Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el cual tiene entrada el 11 de febrero de 2025, adjuntando la resolución de autorización de actuaciones que ratifica la propuesta de la Agencia Vasca del Agua. Este informe técnico indica una serie de condiciones particulares que han sido incorporadas a esta resolución.

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:

Las actuaciones propuestas tienen dos líneas de actuación: la reparación de los daños existentes actualmente en los pontones y la actuación sobre el origen de los problemas, para evitar que se reproduzcan en el futuro. Las actuaciones a llevar a cabo tienen un plazo estimado de ejecución de siete meses y se agrupan de la siguiente forma:

1. Actividades previas e implantación: replanteo, jalonamiento, desbroce, detección y protección de servicios e instalaciones existentes.
2. Actuaciones de saneo y limpieza: eliminación de vegetación enraizada sobre los paramentos y de restos de suciedad con agua a presión.
3. Actuaciones de regeneración estructural: adecuación de los mechinales, reparación de dovelas descolgadas, tratamiento de grietas y reparación de bóvedas, tímpanos y muros de acompañamiento.
4. Actuaciones en plataforma: ejecución de solera de hormigón y murete guardabalasto, impermeabilización de tablero, reposición del balasto, ejecución de zanjas de drenaje transversal y desagües, ejecución de nueva barandilla sobre el pretil izquierdo, entre otras.

Las actuaciones de reparación de los alzados se realizarán desde una pasarela elevadora móvil de personal montada sobre un camión que circule por la parte del tablero sin vía. Las tareas de impermeabilización de la plataforma conllevan la necesidad de establecer un corte de circulación de la línea de 80 horas.

Para el pontón ubicado en el P.K. 174+668, se dispondrán tres zonas de instalaciones auxiliares, dos de ellas junto al paso a nivel previo al puente y la tercera junto al pueblo de Anda, en una calle que lleva a la vía ferroviaria. En el pontón ubicado en el P.K. 171+358 se dispondrá de una zona de instalaciones auxiliares en una parcela propiedad de Adif, situada junto a un paso a nivel unos 280 metros tras el puente.

Durante el transcurso de las actividades proyectadas, está prevista la realización de actuaciones de restauración e integración ambiental.

Dada la naturaleza del proyecto, al actuar sobre una infraestructura construida, el posible análisis de alternativas se encuentra limitado. La alternativa 0 es descartada por

el promotor, dada la necesidad de acometer las reparaciones de los pontones para subsanar los desperfectos detectados, que son graves y pueden comprometer la seguridad de la estructura. También, son descartadas las alternativas de ubicación, ya que conllevaría una mayor afección al medio en el lugar donde se emplace la nueva infraestructura, además de un incremento sustancial del coste económico.

Por tanto, el documento ambiental concluye la necesidad de llevar a cabo las reparaciones de los pontones y plantea dos opciones para la ejecución de las obras de impermeabilización de la plataforma y dos opciones para la disposición de los medios auxiliares. En el primer caso, se opta por ejecutar las obras mediante el ripado provisional de las vías, tratando de minimizar la necesidad de corte de vía. En el segundo, se opta por el uso de una pasarela elevadora móvil de personal, montada sobre un camión, que circule por la parte del tablero sin vía, para minimizar las afecciones al cauce.

La alternativa 1, opción seleccionada, propone acometer la reparación de los pontones teniendo en cuenta las opciones seleccionadas descritas en el párrafo anterior.

El documento ambiental del proyecto con código 20240126 se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace:

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

b. Ubicación del proyecto:

El ámbito de actuación del proyecto son dos viaductos situados sobre el río Bayas, emplazados en las localidades de Sendadiano (pontón del P.K. 171+358) y de Anda (pontón del P.K. 174+668), ambas en el término municipal de Cuartango, provincia de Álava. El proyecto se sitúa dentro de la ZEC Baia ibaia/Río Bayas (ES2110006), que conserva enclaves de gran valor e interés faunístico y florístico, debido a la presencia de hábitats de interés comunitario, como los bosques aluviales de alisedas y fresnedas o prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-Brometalia*), así como otros hábitats de interés ligados al agua, y de especies de fauna como el visón europeo (*Mustela lutreola*), la nutria euroasiática (*Lutra lutra*), el blenio de río (*Salaria fluviatilis*) o la náyade *Potomida littoralis*. Además, la especie endémica de briófito *Orthotrichum casasianum* presenta su única población en el entorno del río Bayas, entre Zuya y Cuartango.

c. Características del potencial impacto:

c.1 Efectos sobre la atmósfera, la calidad del aire y el cambio climático.

Durante las actuaciones previstas, se producirá un incremento de partículas sólidas en el aire, debido a las excavaciones y los movimientos de tierra, de materiales o de personas. El promotor valora el impacto derivado de las emisiones generadas por la maquinaria y los vehículos usados como no significativo. Por otra parte, durante la fase de explotación, no se usará maquinaria que utilice combustibles fósiles, salvo para trabajos de inspección, mantenimiento o reparaciones, por lo que el documento ambiental recoge que el impacto será nulo.

Para garantizar la protección de la atmósfera, el promotor indica que se verificará que la maquinaria y los vehículos se hayan sometido a las revisiones pertinentes, se cubrirán con lonas durante el transporte para evitar la emisión de partículas en suspensión y se realizarán riegos periódicos en caso de presencia de polvo. Estas medidas se llevarán a cabo tanto en la zona de obras, como en las zonas de instalaciones auxiliares.

En relación con el cambio climático, en el documento ambiental se concluye que el proyecto cuenta con baja vulnerabilidad al mismo y su capacidad de adaptación es alta. No obstante, se incluyen algunas medidas recomendadas: evaluar periódicamente la fatiga de materiales frente a altas temperaturas, realizar un correcto mantenimiento de las instalaciones, evaluar regularmente el estado del arbolado cercano al viaducto para

evitar caídas sobre el mismo, controlar periódicamente el estado de erosión del cauce para evitar el riesgo de descalce o realizar un análisis conjunto para toda la línea ferroviaria de afección por cambio climático.

En este sentido, la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) recuerda la necesidad de asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático, adoptando las medidas de adaptación necesarias, tras la realización del análisis de riesgo. Asimismo, informa que, dado que las actuaciones planteadas suponen el refuerzo de una modalidad de transporte sin emisiones directas de gases de efecto invernadero, se valora como un impacto positivo desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático. No obstante, recomienda realizar el cálculo de la huella de carbono del proyecto.

c.2 Efectos sobre la calidad acústica y vibratoria.

Se prevé un incremento de las emisiones sonoras y de las vibraciones durante las actuaciones de reparación, debido al tránsito de vehículos y de maquinaria pesada. No obstante, dada la distancia de las obras a zonas urbanas, el documento ambiental indica que el ruido y las vibraciones llegarían muy mitigados. Durante la fase de explotación, el ruido y las vibraciones serán consecuencia del paso de los trenes, aunque no está previsto un incremento del tráfico ferroviario.

Entre las medidas recogidas en el documento ambiental para mitigar este impacto, se establece que se limitará la velocidad de la maquinaria, se verificará su correcto estado de mantenimiento, se evitarán los trabajos y el tráfico nocturnos (de 23:00h a 7:00h) y se emplearán materiales y elementos que disminuyan la emisión de ruidos y vibraciones. Además, se realizarán mediciones periódicas para verificar que los niveles de ruidos y vibraciones se mantienen por debajo de los umbrales establecidos en la normativa vigente. En caso de superación de dichos umbrales, se instalarán los elementos de apantallamiento necesarios.

c.3 Efectos sobre la geomorfología y los suelos.

Los impactos principales durante la ejecución serán la pérdida total o parcial del suelo, su compactación por el tránsito de maquinaria pesada, la modificación de su estructura o su contaminación por vertidos accidentales. Estos impactos serán causados por el acondicionamiento de caminos, los movimientos de tierras y la implantación de las zonas auxiliares. No obstante, dado que las zonas de acopio de materiales se instalarán en áreas ya degradadas por la existencia de la línea ferroviaria, que se prevé que la mayoría de los movimientos de la maquinaria pesada se realicen sobre la propia plataforma ferroviaria y que se utilizarán caminos existentes, el promotor considera que el impacto será no significativo.

En el caso de los impactos derivados de los movimientos de tierras, la medida principal es el acopio de las tierras vegetales para su uso posterior en las actuaciones de restauración o de enmienda de suelos de mala calidad. Además, se eliminarán los posibles materiales contaminantes detectados en el suelo.

Para evitar los vertidos accidentales, el documento ambiental recoge que se prohibirá el vertido de residuos o lavado de maquinaria o infraestructuras en terrenos no impermeabilizados y se gestionarán adecuadamente tanto el acopio de productos peligrosos, como los residuos que se generen tras su uso. En el caso de que se produzcan vertidos accidentales al suelo, se recogerán lo antes posible, para lo que se dispondrá de absorbentes que permitan la recogida rápida del vertido, y se gestionará conforme a su tipología. Se tendrá especial precaución en el caso de que la afección se deba a productos o residuos peligrosos, delimitando la zona afectada, construyendo barreras de contención y adoptando las medidas de seguridad necesarias.

c.4 Efectos sobre la hidrología.

Las actuaciones de reparación del puente suponen un riesgo de incremento de la turbidez del agua del río Bayas. Las distintas acciones de la obra, como los movimientos de tierras y de la maquinaria, conllevan además un riesgo de ocurrencia de vertidos accidentales que podrían provocar también una alteración de la calidad de las aguas.

Para proteger el sistema hidrológico, el promotor opta por un sistema de encapsulamiento del puente mediante lonas colocadas bajo las plataformas empleadas para el proceso rehabilitación y que permiten la recogida de residuos contaminantes. Adicionalmente, el proyecto incluye la ejecución de geotextiles para drenaje, balsas de decantación de sedimentos y barreras de retención.

En el caso de que se produzcan fuertes riadas, existe el riesgo de arrastre del contenido de estas balsas al cauce, provocando un aumento de la turbidez y cambios en el pH del agua, que afectaría también a los hábitats riparios asociadas al suponer una modificación de la dinámica fluvial y de la calidad de las aguas. No obstante, el promotor indica que el volumen de agua procedente de las balsas sería poco significativo frente al incremento del caudal provocado por la riada, que además también provocaría por sí misma un incremento de la turbidez de forma natural. En caso de que se pronostiquen precipitaciones significativas, el promotor prevé la retirada de residuos de las balsas de decantación.

Para evitar el riesgo de vertidos accidentales, las medidas previstas son las siguientes: se adecuarán zonas específicas para la limpieza de canaletas de hormigoneras, se recogerán y depositarán de forma segura las aguas de limpieza o de trabajo, se evitará la realización de actividades cerca del cauce que puedan conllevar riesgo de vertido de hidrocarburos o aceites de maquinaria, las zonas de instalaciones auxiliares se situarán lejos del cauce, se habilitarán zonas impermeabilizadas para el almacenamiento de residuos y se dispondrá de materiales absorbentes para contener los posibles vertidos accidentales.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco informa que no se han descrito, ni valorado suficientemente en el documento ambiental, las actuaciones de saneo y limpieza de la base de los pilares, y la ejecución de las balsas de decantación y de las barreras de retención de sedimentos, en relación con los posibles vertidos al cauce. Estos aspectos son recogidos en las prescripciones adicionales de la presente resolución.

Adicionalmente, se añade una prescripción adicional para establecer la prohibición de emplear maquinaria dentro del cauce y para limitar las actividades lo máximo posible en los 5 m de la zona de servidumbre del Dominio Público Hidráulico (DPH), como recogen los informes del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava y de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Además, este organismo indica que no se acopiarán en las zonas inundables materiales o residuos que puedan ocasionar una reducción significativa de la zona de desagüe, contaminar el DPH o provocar la obstrucción de obras de drenaje y puentes, lo cual se incluye también como prescripción adicional.

c.5 Efectos sobre la flora y los hábitats.

Los despejes y desbroces que se prevén llevar a cabo para la ejecución de las actividades proyectadas, incluida la retirada de la vegetación enraizada en las zonas adyacentes a la estructura, y para la implantación de las instalaciones auxiliares, conllevan una pérdida de cobertura vegetal. El promotor indica que se contará siempre con autorización del órgano competente para la realización de estas actividades.

Además, también pueden producirse daños a individuos concretos. El promotor afirma que no se han localizado especies de flora catalogada o significativa, salvo algunos pies jóvenes de *Fraxinus excelsior*, que serán jalonados o trasplantados. No obstante, en el documento ambiental se indica que se prevé realizar una nueva prospección previa al inicio de las obras para, en el caso de localizar algún ejemplar de

una especie catalogada, ponerlo en conocimiento de la administración competente. Si se detectara flora exótica invasora, los ejemplares se gestionarán de forma que se garantice su eliminación completa y se evite favorecer su expansión.

De acuerdo con el documento ambiental, las superficies ocupadas temporalmente serán objeto de revegetación una vez finalizadas las actuaciones, mediante una restauración de la capa de tierra vegetal, una descompactación del terreno y la realización de hidrosiembra con una dotación de 25g/m², con una mezcla de semillas compuestas por un 95 % de especies herbáceas y un 5 % de especies leñosas.

Adicionalmente, el documento ambiental recoge otras medidas para evitar daños a la vegetación: la delimitación de las zonas de actuación, de almacenamiento de materiales y residuos y las áreas de paso; la protección de los árboles cercanos a las actuaciones mediante vallado perimetral o tabloneros alrededor del tronco; la prevención de la producción de polvo (medidas descritas en el apartado Efectos sobre la atmósfera y la calidad del aire de esta resolución). También, se prohíbe clavar materiales en el arbolado, apilar materiales bajo la copa de los árboles que puedan ocasionar la compactación de las raíces y la asfixia radicular, el empleo de maquinaria que haya sido utilizada en zonas con presencia de plagas o encender fuegos o manipular combustibles cerca del arbolado. Si se produjera algún daño en el arbolado, se prevé la poda de ramas rotas y cura de heridas en troncos.

El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava indica que se deberán eliminar todos los ejemplares de especies exóticas invasoras, que pudieran localizarse en el ámbito de las actuaciones proyectadas, citando expresamente las especies *Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*, *Cortaderia selloana* y *Buddleja davidii*. Por su parte, la Confederación Hidrográfica del Ebro informa que la vegetación natural de las márgenes debe ser respetada y que, en el caso de que sea dañada o eliminada durante la ejecución de las obras, se deberá llevar a cabo una revegetación con vegetación autóctona de ribera. Estos aspectos son recogidos en las prescripciones adicionales de la presente resolución.

c.6 Efectos sobre la fauna.

Las principales actuaciones del proyecto que generan la destrucción de hábitats faunísticos son aquellas ligadas a los movimientos de tierras, así como a la eliminación, despeje y desbroce de vegetación. Dichas acciones pueden originar la destrucción de nidos, madrigueras, toperas y otras cavidades seleccionadas para la reproducción, refugio y alimentación.

Además, las especies de peces, anfibios, reptiles e invertebrados también pueden verse afectadas en caso de que se produzca la contaminación de las aguas del cauce (este impacto, junto con las medidas adoptadas, se analiza en el apartado Efectos sobre la hidrología de la presente resolución). En el caso de las aves, el promotor afirma que el entorno ofrece una superficie de hábitat potencial suficiente sin riesgo de afección por las actuaciones proyectadas, por lo que no se pondría en peligro el estado de conservación de sus poblaciones. Finalmente, en el caso de los mamíferos, el promotor prevé que se desplacen a otras zonas durante el transcurso de las obras y recolonicen el área tras finalizar las actuaciones.

En fase de explotación, el principal impacto serían las molestias derivadas del ruido y las vibraciones generadas por el paso de los trenes. No obstante, dado que no se prevé un incremento de tráfico ferroviario, el promotor indica que no se produciría ningún impacto significativo, porque tras la finalización de las actuaciones se recuperarían las condiciones existentes previamente.

El documento ambiental recoge que, antes del inicio de las reparaciones, se realizarán prospecciones para detectar la posible presencia de especies protegidas en la zona de trabajo y su entorno, incluida la detección de náyades bajo el agua. Además, se realizará el jalonamiento perimetral de las zonas de obra y las instalaciones de infraestructuras auxiliares se ubicarán lejos de áreas vulnerables para la fauna. Por otra parte, para evitar las molestias derivadas de ruidos y vibraciones, se aplicarán las

medidas recogidas en el apartado Efectos sobre la calidad acústica y vibratoria de esta resolución. También, se limitará la velocidad de los vehículos para evitar atropellos, solo se permitirá la circulación por los accesos habilitados y la maquinaria que haya sido utilizada en zonas con presencia de mejillón cebra (*Dreysena polymorpha*) u otras plagas/enfermedades será desinfectada previamente.

Asimismo, se priorizará que el inicio de las obras se realice fuera del periodo de nidificación de aves (de marzo a junio) y de hibernación de mamíferos, anfibios y reptiles (de diciembre a marzo) y se realizará una prospección previa para garantizar la ausencia de nidos o refugios, en caso de ser necesario comenzar las obras en esos periodos. Además, se comprobará que no existen nidos de abejaruco (*Merops apiaster*) de forma previa a la realización de movimientos de tierra.

El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava y la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco solicitan que se respete también el periodo crítico de reproducción del visón europeo (del 15 de marzo al 31 de julio) cuando se lleven a cabo actuaciones que afecten al Área de Interés Especial de esta especie. En todo caso, se deberá informar al Servicio de Patrimonio Natural del inicio de las obras con un mes de antelación. Se incluyen prescripciones prescripción al respecto en el apartado correspondiente de la resolución.

Adicionalmente, el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava determina que las grietas de los puentes que van a ser objeto de sellado se deben inspeccionar para garantizar la ausencia de quirópteros que las utilizan como refugios. Además, para proporcionar un refugio alternativo, se deberán colocar cajas refugio para quirópteros debajo de cada uno de los pontones. A este respecto, se incluye una prescripción adicional.

c.7 Efectos sobre los espacios protegidos.

Los puentes que van a ser objeto de actuaciones de reparación cruzan el río Bayas junto a las localidades de Anda y Sendadiano, en el término municipal de Cuartango (Álava) y se sitúan dentro de la ZEC «Baia ibaia/Río Bayas» ES2110006. Con carácter general, el promotor afirma que las actuaciones proyectadas son de escasa envergadura y se encuentran muy localizadas, por lo que no se prevén afecciones significativas sobre el medio ambiente motivadas por la ejecución del proyecto, siempre que se lleven a cabo las medidas preventivas establecidas y una correcta vigilancia ambiental durante el desarrollo de los trabajos.

Para garantizar la no afección al espacio protegido, en el documento ambiental se indica que las zonas de instalaciones auxiliares deberán quedar correctamente jalonadas y delimitadas y no se permitirá su implantación en terrenos catalogados con alguna figura de protección. Los impactos previsibles sobre el suelo, la geomorfología, la hidrología, la vegetación y los hábitats y la fauna de este espacio protegido; las medidas previstas por el promotor en el documento ambiental, y el contenido de los informes se describen en los apartados correspondientes de esta resolución.

Por su parte, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco informa que el documento ambiental debe incluir un análisis de compatibilidad del proyecto con el Decreto 34/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueban las normas generales para las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) vinculadas al medio hídrico, en especial, en lo que respecta al cumplimiento de la Regulación 7.R.6 del mismo.

c.8 Efectos sobre el paisaje.

Se producirá un impacto negativo durante las actuaciones de reparación por la presencia de maquinaria y de las instalaciones auxiliares, que desaparecerá durante la fase de explotación al retirar las mismas, quedando el paisaje igual que antes de la actuación, por lo que el promotor considera que se trata de un impacto nulo.

El documento ambiental recoge que la implantación de las zonas de instalaciones auxiliares se ejecutará sobre terreno baldío o zonas previamente habilitadas a tal efecto, en las zonas aleñadas a las actuaciones y dentro o cerca del dominio público ferroviario. Por tanto, el promotor no prevé que se produzca ninguna modificación permanente que requiera medidas correctoras.

Tras la finalización de las obras, para restaurar el paisaje a su estado original, se prevé el desmantelamiento de las estructuras provisionales (incluyendo zonas de instalaciones auxiliares), la limpieza general de la zona afectada y el extendido de tierra vegetal e hidrosiembra de las áreas desbrozadas.

c.9 Efectos sobre el patrimonio cultural.

No se prevé afección directa o indirecta a ningún bien cultural catalogado. Los puentes objeto de la reparación datan de 1861. Aunque no se encuentran catalogados bajo ninguna figura de protección, el promotor indica en el documento ambiental que la reparación de estas infraestructuras tendrá un impacto positivo al poner en valor estos elementos paisajísticos y culturales locales.

c.10 Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental incluye un análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes. Como conclusión, indica que existe un riesgo bajo de que se produzca la contaminación de aguas y suelos, principalmente derivado de vertidos accidentales, o la contaminación puntual por turbidez del agua del río durante las actuaciones de reparación. En los apartados Efectos sobre la geomorfología y los suelos y Efectos sobre la hidrología de la presente resolución se detallan las medidas propuestas por el promotor para evitar el riesgo de contaminación de aguas y suelos. Asimismo, el promotor afirma que el riesgo de incendios forestales es bajo, siempre que se cumpla con la legislación vigente y se cuente con los medios de extinción necesarios. Para mitigar este riesgo, prevé la elaboración de un plan de prevención y extinción de incendios, basado en la prohibición de actividades potencialmente peligrosas fuera de las zonas habilitadas para ellas y la presencia de medios de extinción adecuados. Este plan se aplicará también en las zonas de cultivo próximas a las actuaciones.

En cuanto a los riesgos meteorológicos, se consideran bajos para la ocurrencia de lluvias, pero medios para grandes tormentas, nevadas y heladas. Finalmente, se concluye que no existe riesgo para el resto de los sucesos analizados (inundaciones, riesgos geológicos, riesgos de origen tecnológico, riesgos asociados al transporte de mercancía peligrosa o a la materialización de atentados).

La Dirección de Atención y Emergencias del Gobierno Vasco informa que, aunque en el ámbito de actuación del proyecto no existe riesgo de inundaciones conforme a la cartografía oficial, se tienen identificados históricos de afecciones de inundación fluvial donde se van a llevar a cabo las actuaciones, que se deberán tener en cuenta en la ejecución del proyecto. Por otra parte, el organismo afirma que el pontón situado en el P.K. 174+668 colinda con una zona de riesgo de incendio forestal muy alto, lo que deberá tenerse en consideración para establecer las medidas preventivas y correctoras adecuadas. Por último, destaca que la línea sobre la que se van a llevar a cabo las actuaciones tiene un riesgo cartografiado alto de accidente por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, lo que también deberá contemplarse durante la fase de ejecución del proyecto y se incluye en las prescripciones de esta resolución.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos y el propio diseño del proyecto, la vulnerabilidad del mismo, en base al análisis realizado por el promotor, es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por el órgano sustantivo.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento

de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previa autorización del proyecto.

c.11 Plan de vigilancia ambiental.

El documento ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental para realizar el seguimiento de las medidas contenidas en el proyecto, que recoge los objetivos a conseguir y la forma de ejecutarlo mediante controles, el uso de indicadores y la elaboración de informes en sus distintas fases. Para llevar a cabo estas actuaciones, el promotor nombrará un Responsable Ambiental de Obra, que se encargará, entre otras funciones, de asegurar la calidad ambiental del proyecto, de detectar impactos no previstos o de proponer nuevas medidas preventivas o correctoras cuando sea preciso, remitiendo toda la información que se genere durante el seguimiento a la Dirección de Obra.

En la fase de implementación, las medidas de control tienen como objetivo asegurar la correcta delimitación de las obras dentro del dominio público ferroviario para evitar afecciones a espacios protegidos y zonas excluidas; verificar que no se superan los umbrales establecidos en la normativa sobre calidad del aire, ruidos y vibraciones; optimizar el consumo de agua, combustibles y energía; verificar la no afección a la calidad de las aguas del Río Bayas; garantizar la conservación de los suelos; asegurar la correcta gestión de las sustancias peligrosas y los residuos generados; garantizar la no afección a la vegetación, la fauna, los hábitats, los espacios protegidos o el patrimonio cultural, minimizar el riesgo de incendios y mantener la permeabilidad territorial de las zonas afectadas por las obras.

Para la fase de explotación, el documento ambiental indica que no se propone ninguna medida específica en el Plan de vigilancia ambiental, dado que, una vez finalizadas las actuaciones de reparación, se volvería a la situación anterior en cuanto al uso de las infraestructuras. No obstante, el promotor indica que, con carácter anual y durante un periodo de tres años tras la finalización de las obras, se realizará un informe sobre los niveles de ruido y vibraciones en las áreas habitadas próximas a la infraestructura y se llevará a cabo una inspección para comprobar la evolución de la hidrosiembra y las plantaciones realizadas para, en su caso, readecuarlas si se observaran espacios sin vegetación o una cantidad anual de marras superior al 5 %.

En la fase de desmantelamiento, los objetivos de las medidas del Plan de Vigilancia Ambiental serían los mismos que en la fase de implementación.

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. Para asegurar la resiliencia de la infraestructura al cambio climático, se llevará a cabo un análisis de riesgo y se adoptarán las medidas de adaptación necesarias.
2. Se realizará el cálculo de la huella de carbono del proyecto.
3. Se informará del inicio de las obras, con al menos una semana de antelación, al Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava y al personal de inspección de aguas de la Agencia Vasca de Agua.
4. Se prohíbe el empleo de maquinaria dentro del cauce y se limitará lo máximo posible en los 5 m de la zona de servidumbre del dominio público hidráulico (DPH).
5. Todas las actuaciones que se realicen en zona de dominio público hidráulico (DPH) o zona de policía de cualquier cauce público, así como el posible vertido de aguas

residuales y captación de aguas, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

6. No se podrán realizar en las zonas inundables acopios de materiales o residuos que puedan ocasionar una reducción significativa de la capacidad de desagüe, contaminación del DPH o la obstrucción de obras de drenaje y puentes.

7. No se podrán llevar a cabo actuaciones, incluidos desbroces, cortas o podas, que afecten al Área de Interés Especial del visón europeo durante el periodo crítico de reproducción de esta especie (del 15 de marzo al 31 de julio).

8. Se eliminarán todos los ejemplares de las especies exóticas invasoras (*Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*, *Cortaderia selloana*, *Buddleja davidii*,...) que pudiera haber en el ámbito de realización de los trabajos.

9. Se respetará la vegetación natural existente en las márgenes del río. En el caso de que se produzca daño o alteración de esta vegetación, la zona afectada deberá ser objeto de revegetación con especies autóctonas de ribera.

10. Se deberá realizar una inspección previa al sellado de las grietas para garantizar la ausencia de quirópteros. Además, se colocarán cajas refugio para quirópteros, para compensar la pérdida de refugios por el sellado de las grietas.

11. El análisis de riesgo de inundabilidad deberá tener en cuenta los registros históricos de inundaciones fluviales identificadas.

12. La línea sobre la que se van a llevar a cabo las actuaciones tiene un riesgo cartografiado alto de accidente por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, lo que también deberá contemplarse durante la fase de ejecución del proyecto.

13. El pontón situado en el P.K. 174+668 colinda con una zona de riesgo de incendio forestal muy alto, por lo que deberán establecerse las medidas preventivas y correctoras necesarias durante la ejecución de los trabajos.

14. Antes del inicio de las obras, se deberá remitir a la Dirección General de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco información detallada de las actuaciones de saneo y limpieza de la base de los pilares y de la ejecución de balsas de decantación y barreras de retención de sedimentos, como solicita este organismo en su informe.

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 «Proyecto de construcción para reparación de los pontones sobre el Río Bayas en los PPKK 171+358 y 174+668 de la línea 700, Casetas-Bilbao Abando. Trayecto Zuhatsu-Izarra (Álava)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado b) de la Ley 21/2013, 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 «Proyecto de construcción para reparación de los pontones sobre el Río Bayas en los PPKK 171+358 y 174+668 de la línea 700, Casetas-Bilbao Abando. Trayecto Zuhatzu-Izarra (Álava)» 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, 17 de febrero de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA REPARACIÓN DE LOS PONTONES SOBRE EL RÍO BAYAS EN LOS PPKK 171+358 Y 174+668 DE LA LÍNEA 700, CASETAS – BILBAO ABANDO. TRAYECTO ZUHATZU-IZARRA (ÁLAVA)

