

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**13029** *Resolución de 3 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Autovía del Agua del tramo Cicero-Colindres (Cantabria).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Autovía del Agua del tramo Cicero-Colindres (Cantabria) se encuentra encuadrado en el grupo 9, apartado k), punto 5, del referido anexo II.

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

#### 1. *Antecedentes*

El promotor del proyecto primitivo de la Autovía del Agua en la franja costera desde el río Deva en el municipio de Val de San Vicente hasta la zona de Pando, en el municipio de Castro Urdiales era la Dirección General de Obras Hidráulicas y Ciclo Integral del Agua de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, coincidiendo con los órganos sustantivo y ambiental.

El proyecto fue evaluado, a nivel autonómico, concluyendo con la publicación de su Declaración de Impacto Ambiental correspondiente (Resolución de 9 de marzo de 2006, formulando declaración de impacto ambiental aprobatoria del Proyecto Autovía del Agua en la franja costera desde el río Deva en el municipio de Val de San Vicente hasta la zona de Pando, en el municipio de Castro Urdiales).

Tras la declaración de las obras de interés general del Estado del tramo Cicero-Colindres por Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, el promotor del proyecto pasó a ser el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, quien encomendó posteriormente a la Sociedad Estatal de Aguas de las Cuencas del Norte, S.A. (acuaNorte), actual ACUAES, la suscripción de un Protocolo de Colaboración con el Gobierno de Cantabria para el desarrollo de la actuación obras de terminación de la Autovía del Agua, el cual fue firmado el 31 de julio de 2012.

#### 2. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto tiene como finalidad paliar los problemas de abastecimiento de la zona oriental de Cantabria. Para ello, se hace necesario conectar hidráulicamente los principales puntos de distribución mediante una conducción que pueda actuar de forma reversible, con unos diámetros adecuados en cada tramo para la demanda necesaria en cada zona, lo cual se pretende llevar a cabo con la denominada Autovía del Agua.

El tramo de tubería de Cicero-Colindres forma parte de dicho proyecto en la Comunidad Autónoma de Cantabria, conectando paralelamente a la costa, en ambos sentidos (este-oeste y oeste-este) todas las cuencas internas de Cantabria, de forma que se permita gestionar el recurso agua de forma flexible y adaptada a las variaciones de la demanda.

El promotor del proyecto es Aguas de las Cuencas de España (ACUAES), mientras que el órgano sustantivo es la Subdirección General de Infraestructuras y Tecnología de la Dirección General del Agua, organismo perteneciente al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

### 3. Tramitación y consultas

Con fecha 12 de julio de 2013 se recibe, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la documentación ambiental del proyecto.

Con fecha 22 de agosto de 2013, se hacen consultas a los siguientes organismos y entidades, con objeto de determinar si el proyecto debe o no someterse al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	–
Demarcación de Costas de Cantabria del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	–
Confederación Hidrográfica del Cantábrico . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Cantabria . . . . .	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria . . . . .	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria . . . . .	X
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria . . . . .	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria . . . . .	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria . . . . .	X
Dirección General de Puertos y Costas de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria . . . . .	–
Entidad Pública Empresarial Puertos de Cantabria . . . . .	–
Ayuntamiento de Escalante . . . . .	X
Ayuntamiento de Bárcena de Cicero . . . . .	–
Ayuntamiento de Colindres . . . . .	–
SEO/BirdLife . . . . .	–
Ecologistas en Acción de Cantabria . . . . .	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
WWF/Adena . . . . .	–
Fundación Naturaleza y Hombre . . . . .	–
Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA) . . . . .	–

Además de los consultados responden la División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y la Dirección General de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico afirma que la incidencia del proyecto sobre cauces incluidos en la Demarcación del Cantábrico es mínima, únicamente afecta a un pequeño arroyo que desemboca en la ría de Limpias, puesto que el otro cauce que afecta, otro pequeño arroyo, se encuentra dentro de dominio público marítimo-terrestre.

En consecuencia, indica que no se aprecian impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor recoge en el documento ambiental.

Aun así, propone que el órgano ambiental solicite al promotor adicionalmente las siguientes condiciones:

Deberá concretarse la influencia de la actuación en el régimen de demandas y su afección al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales y del resto de bienes integrantes del dominio público hidráulico.

Los acopios de materiales, los parques de maquinaria y el resto de instalaciones auxiliares deberán situarse fuera de las zonas afectadas por el flujo de corrientes en avenidas extraordinarias.

Deberá asegurarse la correcta estanqueidad e impermeabilización de las balsas de decantación.

Desescombro y limpieza previa al llenado de tuberías.

Solicitud de autorización administrativa del organismo de cuenca en las obras en dominio público hidráulico.

La División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente afirma que:

El cruce con el canal de Hano parece compatible con la situación actual de los terrenos, siempre que contemple su futura restauración ambiental mediante la retirada del dique de cierre, de forma que la rasante de la conducción se sitúe a una profundidad suficiente para prevenir posibles efectos erosivos.

En el tramo que discurre por prados en la zona de Sollagua, hasta el primer cruce de la vía del ferrocarril de vía estrecha entre Santander y Bilbao, el trazado previsto tiene ocupaciones puntuales del dominio público marítimo-terrestre que podrían ser evitadas desplazando la conducción hacia un camino existente interior.

La solución propuesta para el tramo en el que el trazado discurre en paralelo a la vía férrea, al oeste de la misma, cruzando terrenos procedentes de marismas desecadas y destinadas a explotaciones agropecuarias (praderías) parece compatible con las características actuales del terreno, siempre que la rasante de la conducción se sitúe a una profundidad suficiente.

El trazado entre el segundo cruce de la vía férrea (en el entorno de la estación de Adal-Treto), en el que la tubería proyectada se dirige a la carretera N-635 atravesando terrenos de dominio público marítimo-terrestre procedentes de una concesión para

deseccación de marisma, se considera que el trazado debería evitar su ocupación lo que puede conseguirse desplazando la conducción hacia un vial situado al sur.

El cruce de la ría del Asón se prevé realizar adosando la tubería al puente de la antigua carretera N-635, no suponiendo esta ocupación una incidencia ambiental sobre el dominio público marítimo-terrestre.

En la margen derecha de la ría del Asón, se prevén ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre en la franja denominada Costamar, junto al límite exterior de la autovía A-8 y la carretera N-629, no apreciándose inconveniente en estas ocupaciones, siempre que la rasante de la conducción se mantenga a una profundidad suficiente bajo la rasante del terreno.

Por último, y con independencia de las medidas correctoras propuestas por el promotor y las adicionales sugeridas, este organismo entiende que procede el establecimiento de medidas para las ocupaciones previstas sobre terrenos de dominio público marítimo-terrestre. Estas medidas (tendientes a la retirada de infraestructuras asociadas al Plan Asón que ocupan el dominio público marítimo-terrestre y que quedarán en desuso tras la puesta en servicio de la nueva conducción) pueden ser acordadas dentro del procedimiento sectorial de ocupación del citado dominio público, por parte de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

La Delegación del Gobierno de Cantabria considera que en el caso de que el proyecto llegara a someterse a evaluación de impacto ambiental, se deberían tener en cuenta los efectos que la implantación del proyecto tendría sobre aspectos como el consumo de energía y de recursos naturales, la generación de residuos, Red Natura 2000 y los efectos acumulativos de otros proyectos de igual naturaleza relacionados con el mismo espacio físico.

Por otra parte, propone una serie de administraciones posiblemente afectadas en el proceso de Evaluación Ambiental para que emitan informe (Demarcación de Costas de Cantabria, en su condición de responsable de la gestión de la zona marítimo-terrestre; Confederación Hidrográfica del Cantábrico, dadas sus funciones de gestión del régimen y aprovechamiento de las aguas continentales y de sus zonas de dominio público y servidumbres en el ámbito del proyecto; Demarcación de Carreteras de Cantabria, en su condición de responsable de la gestión de la Red de Carreteras del Estado por la posible afección a la carretera N-634; Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, dadas sus funciones de regulación, ordenación e inspección del transporte ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, por la potencial afección a la línea de FEVE; Dirección General de Aviación Civil, dado que los términos municipales de Arnauero, Bárcena de Cicero, Colindres, Escalante y Limpias están entre los afectados por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander; y Dirección General de Marina la Mercante, Capitanía Marítima de Santander, en el ejercicio de las competencias en materia de ordenación general de la navegación y de la flota civil).

Por último, se afirma que debido a la afección a espacios incluidos en la lista de los Lugares de Importancia Comunitaria de la región biogeográfica atlántica, aprobada por la Decisión de la Comisión de 7 de diciembre de 2004, y de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitats), se requiere, en cumplimiento del artículo 6 de la citada Directiva, que el plan o proyecto sea sometido a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.

La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria indica que parte del trazado del proyecto discurre en el ámbito territorial del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel. En virtud del anexo II del citado PORN se deberán someter a evaluación de impacto ambiental todos aquellos proyectos cuya ejecución pueda tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente o que afecten a una superficie mayor de 5 hectáreas.

Además informa que una vez evaluado el proyecto y sus medidas preventivas y correctoras se identifican las siguientes afecciones:

La ejecución de una perforación horizontal dirigida para realizar el cruce del canal de Hano evitará generar afecciones a los hábitats naturales de interés comunitario, así como contaminar sus aguas por turbidez. Sin embargo, tras la salida a superficie de la conducción, se ejecutarán zanjas a cielo abierto y otras obras en superficie, que podrían ocasionar afecciones significativas al régimen hidrológico de las praderías húmedas y canales de agua asociados. A tal efecto, deberá mantenerse el régimen hidrológico en estas praderías y evitar la contaminación de las aguas del estuario, mediante el uso de ataguías que garanticen los caudales, el jalonamiento de la superficie de actuación o la disposición de barreras de retención de sedimentos.

En el caso del paso por la ría de Treta, no se prevén afecciones significativas sobre los hábitats naturales que alberga dado que la conducción en este ámbito aprovechará el trazado actual del Plan Asón, y a que el cruce se realizará mediante el grapado de la tubería al tablero del puente antiguo.

El cruce del arroyo innominado del paraje de Mies de Hoyos mediante zanja a cielo abierto podría generar afecciones significativas al régimen hidrológico de la zona y por tanto a las comunidades vegetales ligadas a dicho arroyo y a las lagunas asociadas, así como a la fauna ligada a estos medios, de no realizarse haciendo coincidir estrictamente la traza de la conducción con el camino existente que se encuentra elevado respecto de las lagunas circundantes.

Asimismo, la traza intercepta el mencionado arroyo innominado en el área localizada al sur del camino existente y al oeste del área ocupada por la empresa Bosch. En este punto se deberá garantizar el mantenimiento de las condiciones hidrológicas del arroyo y la conservación de las formaciones vegetales y fauna existente asociada.

En este mismo sentido, en la marisma sur de Colindres y en los canales y arroyos asociados a la ría de Limpias que puedan verse interceptados, el trazado de la conducción deberá hacerse coincidir estrictamente, o en la medida de lo posible, con la traza de las infraestructuras existentes, como el dique existente en dicha marisma, el camino agrícola contiguo a la A-8, el aparcamiento localizado junto al enlace de la A-8 con la N-629 así como con la propia N-629.

En el barrio de Sollagua la conducción discurre muy próxima a la marisma de Cicero y a los hábitats naturales de interés comunitario que esta alberga, por lo que de no jalonarse convenientemente la superficie a intervenir, establecerse medidas de control de maquinaria y colocarse barreras de retención de sedimentos, estos hábitats naturales podrían verse afectados significativamente.

Las obras de ejecución de la Autovía del Agua en el canal de Hano, la marisma de Cicero y la ría de Treta conllevaría, entre otros impactos, la generación de ruidos, el tránsito continuado de maquinaria y operarios o la emisión de polvo, lo cual podría afectar a los procesos biológicos y los hábitos de la avifauna que frecuenta dichos ámbitos para descanso, alimentación o nidificación, pudiendo esta actividad suponer un factor disuasorio de su permanencia continuada o como parte de sus rutas migratorias, en el ámbito de la ZEPA Marismas de Santoña, Victoria, Joyel y Ría de Ajo. A este respecto, es imprescindible limitar la época en la que se llevarán a cabo los trabajos en estas tres zonas, evitando que se efectúen en el periodo de nidificación, que se extiende desde abril a julio. En el documento ambiental presentado se concreta que al objeto de minimizar las afecciones sobre la avifauna las obras a ejecutar en zonas de estuario se realizarán preferiblemente en los meses de marzo, abril, julio, agosto y noviembre. Esta medida deberá hacerse extensible a los meses de abril y julio.

Se deberá llevar a cabo una revegetación adecuada de todas las zonas afectadas por las obras con especies autóctonas propias de la serie de vegetación del entorno. Asimismo, se deberá procurar la sincronización de los trabajos con dicha revegetación, llevándose a cabo además labores posteriores de control de dichas zonas al objeto de detectar la presencia de especies alóctonas invasoras y tomar, en su caso, las medidas de erradicación oportunas.



Se deberá remitir el proyecto constructivo de la alternativa seleccionada a éste organismo para su valoración y emisión del correspondiente informe o autorización.

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, da el visto bueno y está conforme con el informe de la Sección de Impacto Ambiental que indica que una vez analizadas las distintas acciones del proyecto susceptibles de generar alguna afección sobre el medio y las medidas preventivas y protectoras planteadas en la documentación ambiental, concluye que no es susceptible de generar impactos ambientales significativos, siempre y cuando se incorporen en el proyecto constructivo las medidas contempladas por el promotor en la documentación ambiental, las medidas recogidas en la declaración de impacto ambiental del 2006, así como las sugerencias de los organismos con competencia especialmente las realizadas por el órgano gestor del Parque Natural de Las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria, concluye que el proyecto no se ve afectado por la normativa de Ordenación del Territorio. Sin embargo, considera que Las Normas Urbanísticas Regionales sí regulan aspectos relacionados con el citado proyecto en lo relativo a la utilización racional de los recursos y a la red viaria. Asimismo, incluye como sugerencia la aplicación a la plataforma de la conducción de agua, por analogía con las canalizaciones energéticas, de la disposición adicional quinta de la Ley 56/2007, de Medidas de Impulso de la Sociedad de la Información, que indica que en los proyectos de obras de construcción de nuevas carreteras o de nuevas líneas de ferrocarril se prevea la instalación de canalizaciones que permitan el despliegue a lo largo de las mismas de redes de comunicaciones electrónicas.

La Dirección General de Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria indica que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente desde el punto de vista agrícola, ya que aunque se afecta en un pequeño tramo a suelos catalogados como de alto valor agrícola (clases A y B) estos terrenos vuelven a ser rellenados con tierra vegetal.

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria informa que, en el ámbito sus competencias, no se prevé que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas, protectoras y correctoras propuestas por el promotor.

La Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria manifiesta que teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor en el documento ambiental del proyecto, no se prevé la existencia de impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas, las cuales consisten en un seguimiento arqueológico integral durante la fase de movimiento de tierras, en cumplimiento del artículo 83 de la Ley 11/1998. Este trabajo será efectuado por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, en los términos establecidos en la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, y el Decreto 36/2001, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de la Ley.

El Ayuntamiento de Escalante afirma que no existe motivo urbanístico que imposibilite la ejecución del proyecto, siempre que se tengan en consideración los valores de protección ambiental de la zona (Marismas de Santoña), se tomen las medidas de minoración de impacto visual, atenuación de los problemas de tráfico, de contaminación acústica, y se eviten las posibles afecciones al Convento de Montehano, protegido como Bien de Interés Cultural. Aún así, hace notar que dado que se trata de una intervención que puede afectar a un medio natural de altísimo valor y dada su proximidad a un edificio catalogado, sería aconsejable que se sometiera a evaluación ambiental.

Con posterioridad, la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria estimó oportuno emitir un segundo informe a raíz de la aclaración realizada por la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza sobre la no existencia de afecciones significativas del proyecto a la Red Natura 2000 y a los Espacios Naturales Protegidos (ENP) de Cantabria. En dicho informe la Dirección General de Medio Ambiente concluye que la adopción de las medidas de protección ambiental previstas en el proyecto

constructivo, en la declaración de impacto ambiental del 2006 del anteproyecto Autovía del Agua, y en los estudios de afección a Red Natura 2000 y ENP, garantizan la no generación de impactos significativos, tanto directos como indirectos en la Red Natura 2000.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se ha sugerido al promotor que los impactos significativos detectados pueden ser fácilmente evitados mediante una serie de medidas y modificaciones, que el promotor ha aceptado expresa e íntegramente según acredita su documentación de fecha 12 de noviembre 2013, y que pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

#### 4. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto: El documento ambiental recoge inicialmente 4 alternativas, y tras informe de la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria el promotor añade una más en una posterior agenda, para el posible trazado de la conducción.

De estas alternativas, el promotor se decanta por la alternativa 1.1 que cumple con la recomendación de la citada Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de cruzar por el puente antiguo de Treto sobre la ría del mismo nombre.

Las características principales de la alternativa seleccionada son las siguientes:

a) Instalación de una tubería, de 7.952 m de longitud, en tres tipos de zanjas, todas ellas de forma trapezoidal con ancho de base igual al diámetro exterior del tubo más 0,5 m y altura y taludes variables en función del tipo y orografía del terreno.

b) Durante la ejecución de las obras se empleará un sistema combinado de entibación para el sostenimiento de la zanja y de bombeo *well-point* para la eliminación del agua en la zona de trabajo.

c) Desagües, arquetas de seccionamiento y conexión irán enterrados con un elemento de maniobra exterior.

d) En las zonas urbanas, se prevé un pavimento adecuado para la circulación con bicicletas, por lo que realizarán carriles con solera de hormigón de anchura próxima a los dos metros.

e) Las actividades de la fase de obras se realizarán sobre una anchura de 10 metros. Será necesario realizar expropiaciones temporales para acceso a las obras y acopio de materiales.

f) Para la fase de explotación la anchura a expropiar será la correspondiente a las arquetas. Para el resto de la traza se realizarán pagos de derecho de servidumbre, sin que se prevean expropiaciones.

En el caso que fuera necesario la retirada o desmantelamiento de tuberías preexistentes en la zona, especialmente de material de fibrocemento, dicha actuación no sería objeto de esta resolución.

Ubicación del proyecto: Las actuaciones previstas cruzan espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, concretamente, la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Marismas de Santoña y Noja, con código (ES0000143), a lo largo de 6.321 m; y el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Marismas de Santoña, Victoria y Joyel, con código (ES1300007), en una longitud total de 983 m.

Además, la conducción atraviesa 6.321 m dentro del Parque Natural Marismas de Santoña, Victoria y Joyel, con Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), aprobado por el Decreto del Gobierno de Cantabria 34/1997, de 5 de mayo.

El canal y su entorno más inmediato contienen los siguientes hábitats naturales de interés comunitario (unos 272 m lineales atravesados):

- 1110. Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda.
- 1140. Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja.
- 1320. Pastizales de *Spartina* (*Spartinion maritimae*).
- 1330. Pastizales salinos atlánticos (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*).

Características del potencial impacto, espacios de la Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario: Dado que es necesario cruzar el espacio protegido LIC y ZEPA Marismas de Santoña, podrían generarse afecciones interfiriendo en los procesos mareales o sobre las especies de flora y fauna presentes.

Para evitarlo, la documentación ambiental recoge medidas para mitigar estos impactos del tipo: cruces mediante perforación horizontal, trazado junto a infraestructuras ya existentes, evitar la contaminación de los cauces, llevar a cabo una restauración ambiental, etc.

El promotor indica que ha incorporado al proyecto y a la documentación ambiental, las sugerencias que realizó el órgano gestor del Parque Natural de Las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel durante una reunión específica que mantuvieron al respecto. Asimismo, remitirá el proyecto constructivo de la alternativa seleccionada a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria para su valoración y emisión del correspondiente informe o autorización.

Para evitar generar afecciones a los hábitats naturales de interés comunitario que alberga el Canal de Hano, se atravesará dicho canal subterráneamente mediante perforación horizontal dirigida.

Para no provocar que sean afectados los hábitats existentes en la marisma de Cicero (1330-Pastizales salinos atlánticos y 1420-Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos) deberá jalonarse convenientemente la superficie a intervenir, estableciéndose medidas de control de la maquinaria y se colocarán barreras de retención de sedimentos.

En el caso de la ría de Treto, no se prevén afecciones significativas sobre los hábitats naturales que alberga (1110-Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda y 1130-Estuarios), dado que la conducción en este ámbito aprovecha el trazado actual del Plan Asón y a que el cruce de la ría se realiza mediante el grapado de la tubería al tablero del puente antiguo.

Además, el promotor ha aceptado expresamente pequeños desplazamientos de la conducción hacia caminos o viales existentes (zona prados de Sollagua y entorno de la estación férrea de Treto), rasantes a profundidad suficiente para prevenir posibles efectos erosivos (cruce con el Canal de Hano, praderías, franja Costamar), etc., con el fin de minimizar la afección al entorno.

Hidrología: La incidencia del proyecto sobre cauces incluidos en la Demarcación del Cantábrico es mínima, únicamente se atraviesa a un pequeño arroyo innominado del Paraje Mieres de Hoyos que desemboca en la Ría de Limpias. Para evitar generar afecciones sobre el régimen hidrológico del citado arroyo, se cruza aprovechando el camino existente que se encuentra elevado respecto a las lagunas circundantes. Asimismo, el promotor asume garantizar el mantenimiento de las condiciones hidrológicas del arroyo y la conservación de las formaciones vegetales y fauna existente asociada.

Igualmente, en la marisma sur de Colindres y ría de Limpias, el trazado de la conducción coincidirá con la traza de las infraestructuras existentes.

En general, para no afectar al régimen hídrico ni que se produzca la contaminación de las aguas de las praderías húmedas y los canales de agua existentes, afectando en consecuencia a las formaciones y a la fauna asociada, se emplearán ataguías que



garanticen los caudales, el jalonamiento de la actuación o la disposición de barreras de retención de sedimentos. Además se realizará un control del aumento de la turbidez del agua en el LIC Marismas de Santoña y Noja.

El promotor asume situar las instalaciones auxiliares y acopios fuera de las zonas afectadas por las avenidas extraordinarias, asegurar la estanqueidad e impermeabilización de las balsas de decantación, el desescombro y limpieza del llenado de tuberías, etc.

Asimismo, el promotor indica que solicitará la autorización administrativa del organismo de cuenca, para aquellos aspectos no incluidos en el Convenio que tiene suscrito con la Administración General del Estado.

Finalmente, el promotor señala que ha incluido en un anejo del proyecto constructivo, el análisis del régimen de demandas y su afección sobre las aguas continentales del proyecto Autovía del Agua en la franja costera desde el río Deva en el municipio de Val de San Vicente hasta la zona de Pando, en el municipio de Castro Urdiales, que cuenta con declaración de impacto ambiental positiva mediante resolución de 9 de marzo de 2006, y en el cual está incluido el tramo Cicero-Colindres objeto de esta resolución.

Dominio público portuario y dominio público marítimo-terrestre: Para minimizar la incidencia ambiental sobre el dominio público marítimo-terrestre se han previsto y asumido las siguientes medidas:

Para evitar la afección al dominio público portuario del puerto de Colindres la alternativa seleccionada discurre, tras su paso por el puente de Treto, por la carretera N-634.

Siempre que sea posible, se evitarán las ocupaciones puntuales del dominio público marítimo-terrestre, haciendo coincidir el trazado de la conducción con la traza de las infraestructuras (camino, carreteras, etc.) existentes.

El cruce por terrenos procedentes de las marismas desecadas y destinadas a explotaciones agropecuarias (praderías), se realizará de forma que la rasante de la conducción se sitúe a una profundidad suficiente para prevenir posibles efectos erosivos.

Además, el promotor acordará con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar el establecimiento de medidas específicas para las ocupaciones sobre terrenos de dominio público marítimo-terrestre, que serán recogidas en el Plan de Vigilancia Ambiental de la obra.

Vegetación: La mayor parte de la conducción discurre por zonas de prados, praderas y mosaicos de cultivos, así como sobre suelo urbano, con elevado grado de antropización. Sólo en la parte final, en la aproximación al depósito de Colindres, es donde podría verse afectada la vegetación de ribera presente en la vaguada. No obstante, dada la elevada capacidad de regeneración de la zona en que se desarrollan las actuaciones, la estructura se vería rápidamente integrada en el paisaje mediante la aplicación de las medidas correctoras oportunas.

La revegetación se llevará a cabo, en todas aquellas zonas afectadas por las obras, con especies autóctonas propias de la serie de vegetación del entorno. Asimismo, se procurará la sincronización de los trabajos con dicha revegetación.

Para evitar la implantación de especies alóctonas de carácter invasor en las superficies desnudas que han sido removidas, que incluso pudieran llegar a desplazar a la flora autóctona que se encuentra en las zonas colindantes, se extremarán los controles sobre la procedencia de la tierra a utilizar en la revegetación y se realizarán controles posteriores para detectar la presencia de especies alóctonas invasoras y tomar, en su caso, las medidas oportunas de erradicación.

Fauna: En el Canal de Hano, la marisma de Cicero y la ría de Treto existe un asentamiento importante de aves acuáticas y migratorias, entre las que destacan la presencia de la espátula (*Platalea leucorodia*) y el zampullín común (*Tachybaptus ruficollis*), así como una rica diversidad de especies limícolas. Para evitar que la ejecución de las obras afecte negativamente a los procesos biológicos y a los hábitos de la avifauna, se evitará llevar a cabo las actuaciones en el periodo de nidificación, que se extiende

desde abril a julio (ambos inclusive), restricción que el promotor asume que incorporará en el proyecto constructivo.

**Paisaje:** Dada la naturaleza de las actuaciones, no se espera una destacable afección sobre el paisaje. Aún así se llevarán a cabo las siguientes medidas de integración paisajística del trazado:

Utilización de materiales nobles y acordes con la imagen del entorno para vallas, cerramientos y otro tipo de instalaciones superficiales, sin violar en ningún caso las normas técnicas que debe tener en consideración el proyecto.

Se tendrán en cuenta las características del trazado, las características topográficas, geológicas y la vegetación natural (actual y potencial) del entorno que acoge el proyecto. En este sentido, en los puntos kilométricos donde no pueda evitarse la afección a la topografía se tratarán y revegetarán los taludes de las zonas afectadas.

Para minimizar las afecciones a la vegetación existente se jalonará el terreno a ocupar en las labores de construcción, delimitando rigurosamente las zonas de vegetación de interés (vegetación de ribera, estuario, encinar cantábrico y bosque mixto de frondosas). Asimismo, como medida correctora, se realizará la revegetación con especies autóctonas de todas aquellas áreas con vegetación natural afectadas en la fase de construcción.

**Patrimonio cultural:** En la proximidad a la zona de actuación, en el canal de Hano, se encuentra el macizo rocoso de Montehano, donde se localiza el Convento de San Sebastián de Montehano, protegido como Bien de Interés Cultural. El promotor ha evaluado en la documentación ambiental las posibles afecciones a este edificio, teniéndose en cuenta la presencia de una colonia de quirópteros en el mismo. Finalmente, concluyó que dada la distancia a la obra, la presencia de infraestructuras ya existentes y las características del proyecto, no se preveía que se pudiesen generar afecciones de gran entidad sobre este bien patrimonial.

No obstante, y de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/1998, de Patrimonio Cultural de Cantabria, y el Decreto 36/2001, de desarrollo parcial de la citada Ley, el promotor indica que ha efectuado una prospección arqueológica intensiva en el ámbito del proyecto cuyo informe de conclusiones fue remitido a la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria, teniendo reflejo el documento ambiental del proyecto.

Asimismo, para evitar cualquier afección al patrimonio histórico-cultural durante la fase de movimiento de tierras, se realizará un seguimiento arqueológico integral de las obras en cumplimiento del artículo 83 de la Ley 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria.

**Otros:** En respuesta a la Dirección General del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria, el promotor incluirá dentro de las zanjas de conducción una serie de canalizaciones que, alojadas en la parte superior de la zanja, permitan el despliegue a lo largo de las mismas de redes de comunicación electrónicas, detalles que incluirá en el proyecto constructivo.

**Programa de vigilancia ambiental:** El proyecto cuenta con un programa de vigilancia ambiental para garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras propuestas, así como controlar la evolución de las medidas adoptadas, y aplicar medidas adicionales, si se determina que dicha evolución no es satisfactoria medioambientalmente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Autovía del Agua del tramo Cicero-Colindres (Cantabria), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 3 de diciembre de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## AUTOVÍA DEL AGUA DEL TRAMO CICERO-COLINDRES (CANTABRIA)

