

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

12615 *Resolución de 23 de mayo de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Implantación y urbanización de plataformas de uso logístico-industrial en la ladera del monte Serantes a la altura de El Kalero (Zierbena)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de enero de 2022, tiene entrada en esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, escrito de la Autoridad Portuaria de Bilbao del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Implantación y urbanización de plataformas de uso logístico-industrial en la ladera del monte Serantes a la altura de El Kalero (Zierbena)».

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

El objeto del proyecto es la implantación de nuevas zonas de uso logístico-industrial excavadas en la ladera del monte Serantes, encima del Puerto de Bilbao, así como la ejecución del vial de conexión de dichas plataformas con la carretera más próxima existente en las inmediaciones, la N-639 (Santurtzi-Zierbena). Las obras generarán dos plataformas a distintos niveles, y la posterior urbanización de estas, en la ladera del monte Serantes. Estas actuaciones se ubican íntegramente en «dominio público portuario estatal», gestionado por la Autoridad Portuaria de Bilbao según la vigente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Bilbao. El ámbito de actuación se proyecta en la ladera Norte del monte Serantes, en el municipio de Zierbena.

El promotor y órgano sustantivo es la Autoridad Portuaria de Bilbao del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 14 de febrero de 2022, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) inicia la fase 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 de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Ayuntamiento de Santurtzi.	No
Ayuntamiento de Zierbena.	Sí
WWF/ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No
Subdelegación del Gobierno en Bizkaia.	Sí
Dirección de Planificación Territorial y Agenda Urbana. Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte. Gobierno Vasco.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Dpto. de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente. Gobierno Vasco.	Sí
Diputación Foral de Bizkaia.	Sí
Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología. Dpto. de Seguridad. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura. Dpto. de Cultura y Política Lingüística. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Salud Pública y Adicciones. Dpto. de Salud. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular. Dpto. de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Energía, Minas y Admón. Industrial. Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco.	No
D.G. de la Costa y el Mar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	Sí
Agencia Vasca del Agua. Viceconsejería de Medio Ambiente. Dpto. de Medio Ambiente y P. Territorial. Gobierno Vasco.	No
IHOBE. Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Gobierno Vasco.	No
I.G.M.E. (Instituto Geológico y Minero de España).	Sí
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Plataforma Ecologista Erreka.	No
GREENPEACE España.	No
Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos. Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco.	No
Adif - Alta Velocidad.	No
Dpto. de Sostenibilidad y Medio Natural. Diputación Foral de Bizkaia.	Sí
Dpto. de Transportes y Movilidad Sostenible. Diputación Foral de Bizkaia.	No

También se recibe informe de la Subdelegación del Gobierno en Álava, en respuesta a la solicitud remitida a la Subdelegación del Gobierno en Bizkaia.

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

a. Características del proyecto:

La propuesta de actuación consiste en la extracción de tierras (2.053.846 m³) de la ladera para la ejecución de 2 plataformas (A y B) y la posterior urbanización de estas, incluyendo pavimentación, aceras, servicios (electricidad, agua, saneamiento...), y posibles equipamientos que sean necesarios. Todo el material excavado para la ejecución de las plataformas se utilizará como relleno en obras en curso de la Autoridad Portuaria de Bilbao, razón por la cual dichos materiales en ningún caso irán destinados a vertederos. Dado que el material a extraer es mayoritariamente roca, se prevé la utilización de técnicas de voladura para la extracción de material, convenientemente diseñada para minimizar los efectos de estas.

Las plataformas se ejecutarán a unas cotas comprendidas entre +50 metros (plataforma A, inferior) y la +63 metros (plataforma B, superior) sobre la cota de muelle del puerto (+2 metros). La zona urbanizada y las plataformas ocuparán una superficie de 56.950 m², la superficie útil de las plataformas será de 47.496 m² y la superficie total de la ladera afectada por la actuación será de 148.700 m².

El proyecto contempla la urbanización tanto de los viales de acceso desde la semirrotonda situada junto a la entrada a las instalaciones de la operadora de hidrocarburos CLH como de los viales internos de cada plataforma. El vial de acceso va ganando altitud desde el punto de conexión de la semirrotonda, paralelo a las curvas de nivel de la ladera. Este tramo llegará a una rotonda distribuidora donde se sitúa el acceso a la plataforma inferior de cota 52 metros y desde donde parte el vial que continúa ascendiendo a través de la ladera para llegar a la plataforma superior que se sitúa a una cota de 65 metros. La longitud de los viales de carretera será de 1.500 m y la superficie pavimentada en los viales de acceso a plataformas de 14.615 m².

Entre ambas plataformas discurre un grupo de oleoductos y gasoductos. Estos servicios deberán mantenerse inalterados en la medida de lo posible. La existencia de los gasoductos impide la utilización de voladuras para excavar el material de la ladera, por lo que la excavación en esta zona será con medios mecánicos en suelos o roca ripable, realizada con maquinaria pesada. El informe de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones del Departamento de Salud del Gobierno Vasco pone de manifiesto la contradicción aparente con la mención de las voladuras en el documento ambiental.

En este entorno del monte Serantes también cabe destacar la existencia del túnel ferroviario que forma parte de la futura Variante Sur Ferroviaria de Bilbao, que discurre bajo la zona de actuación (al norte de la plataforma inferior) aunque a bastante profundidad.

En el documento ambiental se analizan cuatro alternativas, así como la alternativa «0» o de «no actuación», esta última conllevaría mantener la ladera de la montaña igual que hasta ahora. Con ello, no se desarrollaría la nueva área logística y no se implantarían nuevas actividades logístico-industriales en el contorno del Puerto de Bilbao.

– Alternativa P1: dos plataformas independientes en la parte inferior del desarrollo previsto, a las cotas +40 y +70.

– Alternativa P2: ampliación de la Alternativa P1 con una plataforma superior a la cota +74.

– Alternativa P3: plataforma única en la parte inferior a la cota +50.

– Alternativa P4: ampliación de la Alternativa P3 con una plataforma superior a la cota +74, manteniendo la misma solución para la plataforma superior que en la Alternativa P2. Se debería desviar una línea de media tensión y construir la estructura de paso sobre los racks de tuberías de CLH y Petronor.

• Alternativa P4 BIS: se reduce la diferencia de cotas entre la plataforma superior y la inferior, ya que al haber rebajado la cota de la plataforma inferior de la +70 a la +50 no interesaría ejecutar tan arriba la plataforma superior. De esta manera, la cota de la plataforma superior se rebajaría hasta la +63, manteniendo la superficie generada mediante la modificación de la forma de la parcela. El cambio de cota produce un incremento del volumen excavado, pero facilita la accesibilidad reduciendo la necesidad de viales.

La diferencia entre alternativas radica principalmente en el número y localización de plataformas a implantar, en la superficie de ocupación, en el balance de material sobrante y en su afección a instalaciones y/o servicios. La alternativa identificada en el documento ambiental como la más favorable para alcanzar los objetivos del proyecto es la Alternativa P4, concretamente la opción P4 BIS, ya que supone un mejor aprovechamiento de los excedentes de excavación según ratio y hay menos servicios afectados. Sin embargo, desde el punto de vista ambiental, considerando que está entre las alternativas con mayor afección al suelo, a la vegetación, a la fauna, al paisaje, al Área de Interés Naturalístico «Área de Zierbena» y al HIC prioritario 4040* (Brezales secos atlánticos costeros de *Erica vagans*), no resulta ser la más favorable. Con todo, el promotor entiende que la aplicación de las medidas preventivas y correctoras recogidas en el documento ambiental minimizarán los impactos.

El informe del Ayuntamiento de Zierbena concluye que, en cuanto a las cuatro alternativas propuestas, resulta sorprendente que resulten elegidas aquellas que plantean mayor volumen de excavación y movimiento de tierras, en contra de las medioambientalmente más adecuadas, tal como se observa en el cuadro resumen presentado en la página 77 del documento ambiental.

b. Ubicación del proyecto:

El ámbito de actuación se proyecta en la ladera Norte del monte Serantes, en la zona de El Kalero, en el municipio de Zierbena y en terrenos de la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao en su totalidad. Así, las plataformas industriales logísticas se proponen dentro del Dominio Público Portuario definido por el DEUP (Delimitación de usos y espacios portuarios).

Limita al sur con las instalaciones de la operadora de hidrocarburos CLH; al este con la carretera N-639, de Santurtzi a Zierbena, que separa la zona de servicio de la APB entre esta ladera y el resto de las instalaciones portuarias situadas más al este; al norte con las antiguas instalaciones de la mercantil CABOT ya desmanteladas; y al oeste con el resto de la ladera del monte, que dispone de explotación forestal. El acceso a las plataformas se ejecutará desde las instalaciones de CLH.

Según lo indicado en el documento ambiental, el entorno de actuación se trata de una zona bastante antropizada, con elevada concentración de infraestructuras de tipo industrial. Las plataformas logísticas se ubicarían cercanas a dos espacios recogidos por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, pertenecientes al Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes de la Comunidad Autónoma del País Vasco y a las Áreas de Interés Naturalístico identificadas en las Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, denominados ambos como «Área de Zierbena». Estos espacios colindan en su margen Oeste con el espacio de la Red Natura ZEC (ES2130003) «Ría del Barbadun», si bien este último espacio se encuentra a más de 2 km del ámbito de actuación.

c. Características del potencial impacto:

A continuación, se describen los potenciales impactos, que se deducen de la documentación ambiental remitida por el promotor, así como de los informes recibidos en las consultas realizadas:

Atmósfera:

Durante la fase de construcción se prevé que aumenten las partículas de polvo debidas a los movimientos de tierras, las posibles voladuras y el tránsito de la propia maquinaria. Esta afección sería temporal y ocasionaría un aumento de los niveles de emisión de sólidos en suspensión y de sólidos sedimentables.

El Ayuntamiento de Zierbena indica en su informe que el documento ambiental obvia los efectos perjudiciales sobre la calidad del aire en el entorno más próximo, municipios de Zierbena y Santurtzi, los cuales serán los mayores perjudicados por las mayores emisiones de partículas PM₁₀, CO₂ y NO_x asociadas al incremento del tráfico debido a esta instalación.

Suelo:

La zona urbanizada y las plataformas ocuparán una superficie de 56.950 m². La mayor parte de esta se corresponde con mezcla de helechal, prado, pastos, ya prácticamente en desuso, siendo un bajo porcentaje lo que está cubierto por vegetación arbórea. La ejecución del proyecto producirá la pérdida y alteración del suelo en toda la parcela, así como cambios en la geomorfología y el paisaje. Al tratarse de una obra en el monte Serantes, con fuertes pendientes, se generarán desmontes y terraplenes. Así, la modificación del relieve va a ser importante y el volumen de tierras generadas alto,

previéndose un balance de material sobrante de 2.053.846 m³, que se utilizará como material de relleno en el Puerto de Bilbao.

En su informe el Ayuntamiento de Zierbena destaca la inadecuación de la ladera para la implantación de plataformas logísticas o industriales, dada la elevada pendiente media (42 %) de la misma y las importantes pendientes de los viales previstos (10 %) para el tránsito de grandes camiones pesados con limitada maniobrabilidad. Indica que, en contra de lo expuesto en el documento ambiental, la ladera no se encuentra alterada o antropizada, salvo la incidencia producida por la implantación de las infraestructuras de oleoductos y gasoductos existentes (que se encuentran parcialmente recuperadas por el paso del tiempo). Concluye que, por la gran magnitud de la excavación, con más de 2 millones de m³ de sobrantes, el proyecto debería someterse a evaluación ambiental ordinaria.

Vegetación y Hábitats de Interés Comunitarios (HIC):

La ejecución del proyecto, según el documento ambiental, implicará la desaparición de aquellas comunidades vegetales presentes en el ámbito, especialmente de la vegetación presente en las plataformas y en las zonas ocupadas por los viales. Las superficies asfaltadas y/o hormigonadas o en un futuro edificadas quedan exentas de las posibilidades de revegetación, mientras que las zonas donde se generen taludes y desmontes podrán ser revegetadas.

La vegetación afectada directamente por las obras será la correspondiente a las siguientes unidades de vegetación:

- Plataforma A y desmontes: Mezcla de helechal, prados y pastos.
- Plataforma B: Mezcla de helechal, prados y pastos.
- Desmontes de plataforma B: brezales costeros de *Erica vagans*, plantaciones de *Pinus radiata* y bosque acidófilo dominado por *Quercus robur*.

La afección a los robles se limita a unos pocos ejemplares de bajo porte debido a la ejecución del talud. En esta zona también hay algún eucalipto y fresno. Además, se cortarán algunos ejemplares de pinos.

La eliminación de la vegetación y el movimiento de tierras generará otro impacto y es el que pueda ser un área propicia para la colonización de flora invasora si no se establecen las correspondientes medidas preventivas y correctoras.

El promotor informa que dentro del ámbito de estudio está el hábitat de interés comunitario prioritario HIC 4040* (Brezales secos atlánticos costeros de *Erica vagans*). La cobertura del hábitat es del 100 %, y su estado de conservación (según la información del Gobierno vasco) es bueno. El porcentaje de afección respecto al total de representación de este hábitat en la Comunidad Autónoma del País Vasco supone un 0,0000029656 %.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco indica que el documento ambiental no concreta cuestiones relevantes con respecto a los impactos en vegetación, por lo que solicita que tanto el proyecto de restauración indicado en el documento ambiental, así como el plan de erradicación de especies invasoras, deberán ser detallados y presupuestados dentro del proyecto que se está tramitando.

El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia confirma la presencia de especies de flora amenazada en el área natural de Zierbena, área muy cercana al proyecto, si bien no resulta afectada directamente por éste. El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia echa en falta un análisis detallado de la vegetación del ámbito de estudio con cartografía actualizada y de escala adecuada.

Fauna:

El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia señala la posible afección del proyecto sobre lugares de nidificación de especies de fauna amenazada como el búho real y el halcón peregrino, que nidifican en las cercanías de las plataformas logísticas proyectadas.

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia indica que se echa en falta un análisis detallado de la fauna del ámbito de estudio con cartografía actualizada y de escala adecuada.

Paisaje:

El ámbito de actuación, según lo indicado en el documento ambiental, se enmarca en las cuencas visuales de dos Espacios de Interés Natural contemplados en el Catálogo Abierto de Paisajes Sobresalientes y Singulares de la Comunidad Autónoma del País Vasco:

- Ampliación del área de Zierbena.
- Área de Zierbena (zona 3).

El valor paisajístico de ambos espacios está calificado como muy bajo al ser un paisaje altamente modificado. Sin embargo, los taludes que se generen podrán ser vistos desde lejos y quizás también desde el otro lado de la ría.

Tanto el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia como el Ayuntamiento de Zierbena informan que el proyecto se interna en el Área de Especial Interés Paisajístico 01 «Serantes y laderas del Montañón», delimitada en el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (PTPBM) y categorizada de muy alta fragilidad visual. Esta figura no está contemplada en el documento ambiental y el Ayuntamiento de Zierbena cree que estas categorías de ordenación se olvidan y minimizan otorgando a la ladera afectada valores paisajísticos y naturalísticos muy bajos.

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia también indica que el proyecto afectaría a una ladera de elevada pendiente y, en consecuencia, provocaría su completa alteración geomorfológica, con la generación de unos desmontes de elevadas dimensiones (más de 60 metros de altura). Esta actuación se sumaría a las importantes alteraciones paisajísticas que se han ido introduciendo en las últimas décadas en el Monte Serantes y en Punta Lucero, provocando un impacto paisajístico acumulativo.

Ordenación del territorio y usos del suelo:

El ámbito donde se pretende situar el proyecto que se analiza, se encuentra planificado por planes de carácter supramunicipal. Las Directrices de Ordenación Territorial, aprobadas por Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, son el instrumento de ordenación jerárquicamente superior de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y presentan la zona cercana al proyecto como Área de Interés Naturalístico denominada «Área de Zierbena», la cual forma parte de la propuesta de infraestructura verde de estas Directrices de Ordenación del Territorio. Según el promotor, esta infraestructura verde no está afectada directamente por el ámbito de actuación y, por ello, el promotor entiende que el proyecto no genera afección sobre este instrumento supramunicipal.

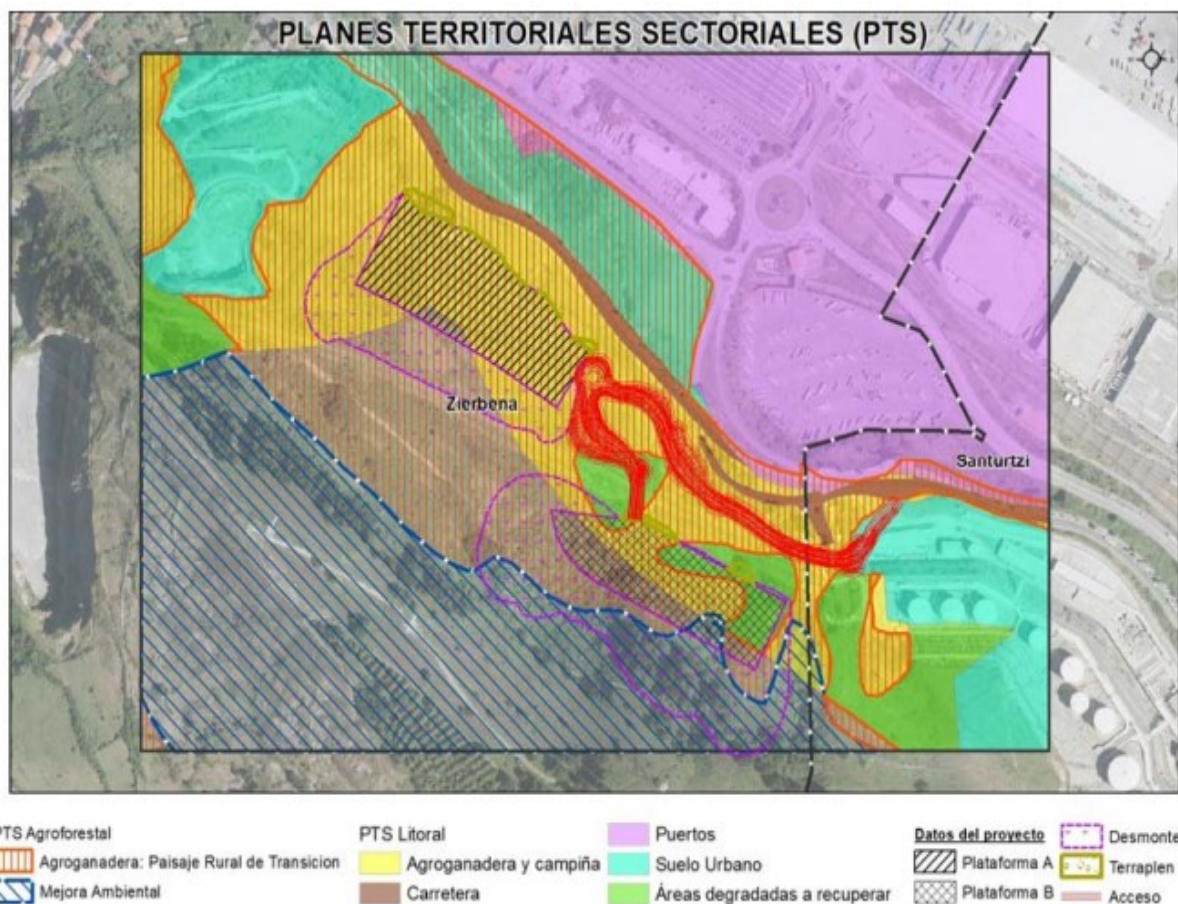
En este sentido, el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia ubica el proyecto en el Área de Interés Naturalístico «Área de Zierbena» definida por las Directrices de Ordenación del Territorio, y considera que la creación de plataformas logísticas, con los grandes desmontes a crear, incrementarán aún más el aislamiento geográfico del conjunto del área, (que actualmente ya se encuentra seriamente aislada en cuanto a la movilidad de la fauna y su conectividad ecológica por la existencia de

barreras artificiales generadas por las infraestructuras y urbanización residencial e industrial).

Los Planes Territoriales Sectoriales desarrollan las Directrices de Ordenación Territorial ya comentadas. Según el documento ambiental, existen dos Planes Territoriales Sectoriales en el ámbito analizado. En ambos, el proyecto de urbanización se sitúa sobre categorías muy similares:

- Planes Territoriales Sectoriales de Protección y Ordenación del Litoral del País Vasco: «Agroganadera y Campiña» y «Áreas Degradadas a Recuperar».
- Planes Territoriales Sectoriales Agroforestal del País Vasco: «Agroganadera: Paisaje Rural de Transición», y «Mejora Ambiental».

El promotor concluye que ninguno de los dos Planes Territoriales Sectoriales que ordenan este ámbito establecen contradicciones con el proyecto, aunque reconoce que éste provocará la pérdida del uso agrario en la parcela objeto de la actuación, la cual presenta reductos de actividad agraria.



Fuente: Doc. Ambiental.

Sin embargo, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno del País Vasco informa que el proyecto es incompatible con el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación Litoral del País Vasco dado que el ámbito de las plataformas coincide con las categorías de ordenación denominadas «Áreas Degradadas a Recuperar» y «Zona Agroganadera y Campiña». Así, mientras que el promotor interpreta que la urbanización proyectada se podría corresponder con el uso definido por el PTS como «Crecimientos apoyados en el núcleo preexistente», uso admisible en las

categorías afectadas, ese organismo entiende que dicho uso tiene más bien espíritu urbanístico (suelos que se proponen reclasificar como residenciales o de actividades económicas, incorporándose a la trama urbana). Por su parte, el Ayuntamiento de Zierbena considera igualmente incompatible el desarrollo del proyecto con la categoría «Áreas Degradadas a Recuperar» asignada en el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral del País Vasco, ya que las actuaciones previstas supondrían la desaparición efectiva de esos espacios a recuperar.

En cuanto al Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano, actualmente en estado de aprobación inicial, categoriza el suelo donde se propone el proyecto como suelo urbano y no lo incluye en categorías de ordenación del medio físico. Por ello, el promotor entiende que el desarrollo de proyecto podría llevarse a cabo en el emplazamiento que se propone.

No obstante, el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia considera que el ámbito del Área Funcional de Bilbao Metropolitano donde se plantea el proyecto ya ha superado ampliamente su capacidad de acogida ambiental para nueva artificialización. Por su parte, el Ayuntamiento de Zierbena informa que el Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano considera a los espacios afectados por el proyecto, en las zonas más elevadas, como ámbitos destinados a la mejora ambiental y, en las zonas boscosas situadas en los márgenes de las escorrentías, como áreas degradadas a recuperar. Este Ayuntamiento continúa informando que el mismo Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano incorpora la práctica totalidad de los espacios no ocupados de la ladera en la «Unidad de Paisaje 06-Serantes», al igual que se incorporan esos mismos espacios en el «Área de Especial Interés Paisajístico 01 Serantes y Laderas del Montañó», situación que entiende que es incompatible con las actuaciones que se pretenden desarrollar. Comenta también que dicho Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano, desde el límite portuario hasta la cumbre, establece un Sistema General de Zonas verdes y Espacios libres que conformarán el futuro Parque Metropolitano de Serantes-La Arena, que queda limitado por los espacios afectos a la Autoridad Portuaria en el Monte Serantes y Punta Lucero.

Este órgano ambiental requirió informe a la Viceconsejería de Planificación Territorial y Agenda Urbana del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno del País Vasco. La Dirección de Planificación Territorial y Agenda Urbana del País Vasco informó que no es competente en materia medioambiental, por lo que no procede emitir informe alguno.

Vulnerabilidad frente a accidentes graves y/o catástrofes:

El documento ambiental incluye un breve capítulo en el que se analiza de forma somera la vulnerabilidad de los elementos del proyecto frente a la ocurrencia de catástrofes y accidentes graves. Entre las implicaciones o efectos derivados de estos sucesos destaca el riesgo que pueden suponer para la seguridad de las personas y el medio natural.

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco informa que el municipio de Zierbena cuenta con un Plan de Emergencia Municipal homologado por la Comisión de Protección Civil de Euskadi. El informe realiza un análisis de los riesgos de protección civil relativos al expediente. En cuanto a inundabilidad, concluye que no hay riesgo cartografiado a escala de Comunidad Autónoma, sin perjuicio de estudios de riesgo locales que pudieran realizarse, e indica la cartografía de riesgo y de peligrosidad de inundaciones que puede consultarse en el visor de Geo Euskadi.

Con respecto al riesgo sísmico, informa que el ámbito geográfico se sitúa en la zona de intensidad V, según el Plan de Emergencias ante el Riesgo Sísmico de la Comunidad Autónoma del País Vasco de septiembre de 2006, (con lo cual está exento de realizar un Plan de Emergencia Sísmico). No obstante, indica que se tendrán en cuenta en las nuevas construcciones la Norma de Construcción sismorresistente, y adjunta el acceso a la cartografía de riesgo sísmico de la Comunidad Autónoma.

Ese organismo también muestra el visor para analizar el riesgo de incendios forestales, concluyendo que se tendrán que extremar las precauciones durante la realización de trabajos en la zona de riesgo alto, tanto en la fase de obras como explotación.

En cuanto a los riesgos tecnológicos, la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología los agrupa en:

A. Riesgos por el transporte de mercancías peligrosas: Identifica las siguientes infraestructuras por las que pueden circular mercancías peligrosas y afectar al proyecto:

- Ferrocarril: línea Adif puerto de Bilbao: riesgo cartografiado medio.
- Carreteras: carretera N-639. En este caso el riesgo asociado a la misma puede que se vea afectado durante la fase de explotación del proyecto y por lo tanto el promotor deberá realizar una evaluación y análisis de este riesgo.

En relación a una óptima gestión de emergencias, la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología cree oportuno que en las modificaciones de las vías de comunicaciones estén presentes todas aquellas iniciativas tendentes a facilitar el tránsito de vehículos de emergencias (bomberos, sanitarios, etc.) en caso de accidente.

B. Riesgos por normativa SEVESO III: según la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología, sí existen empresas sujetas a dicha normativa situadas en el Puerto de Bilbao. El propio Puerto cuenta con un Plan de Emergencia Exterior que contempla la planificación de la gestión de las emergencias que podrían producirse en caso de accidente grave.

El informe de este organismo indica cómo visualizar el mapa de riesgo en el visor de Geo Euskadi, así como el listado de capas y cómo consultar todos los Planes de Emergencia Exterior de las empresas que se encuentran en el ámbito del proyecto.

Termina informando que en la fase de obras el proyecto sí que debe tener un Plan de Autoprotección, y en la fase de explotación se tendrá que estudiar si le es de aplicación la Normativa Vasca de Autoprotección. El Plan de Autoprotección a realizar por el promotor debería abordar la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de éstos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. También debería abordar los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle: riesgos contemplados en los planes de Protección Civil y actividades de riesgo próximas.

En todo caso, y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más 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, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

Efectos acumulativos y sinérgicos:

El documento ambiental no valora los posibles efectos acumulativos y sinérgicos del proyecto, especialmente relevantes por la cercanía del ámbito del proyecto a otras infraestructuras industriales, portuarias, así como un área de servicio y un aparcamiento.

Así, el Ayuntamiento de Zierbena, municipio donde se desarrollaría el proyecto, considera un impacto acumulativo sobre la fauna y el paisaje por el incremento en el aislamiento geográfico que supondría la ejecución del proyecto en el conjunto del área, y de manera indirecta a la ZEC «Ría del Barbadun», a menos de 3 km del ámbito del proyecto.

Por su parte, el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia contempla el impacto acumulativo por ocupación de suelo natural, entendiéndolo que la permeabilidad ecológica del ámbito es compleja y se encuentra

actualmente en proceso de regresión, habiéndose superado ampliamente su capacidad de acogida ambiental para nueva artificialización. De igual manera, describe el potencial impacto acumulativo sobre el paisaje, ya que la ejecución del proyecto provocaría la completa alteración geomorfológica de la ladera del Monte Serantes, calificadas en la figura Área de Especial Interés Paisajístico 01 «Serantes y laderas del Montañío» del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano como de muy alta fragilidad visual. En este sentido, este organismo entiende que no es posible compensar este impacto acumulativo y que la única medida eficaz sería evitar nuevas ocupaciones en dicho territorio.

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 Ley.

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

El proyecto «Implantación y urbanización de plataformas de uso logístico-industrial en la ladera del monte Serantes a la altura de El Kalero (Zierbena)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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

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

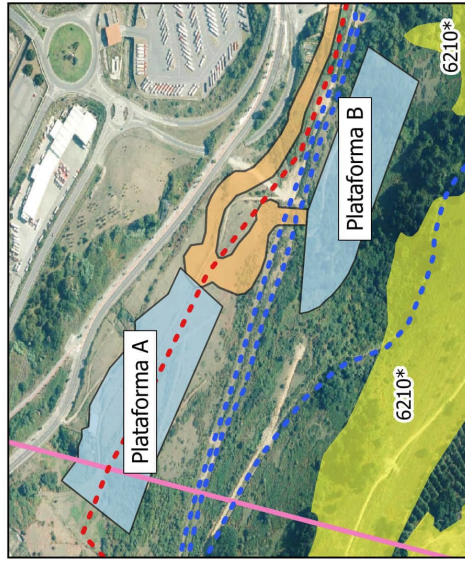
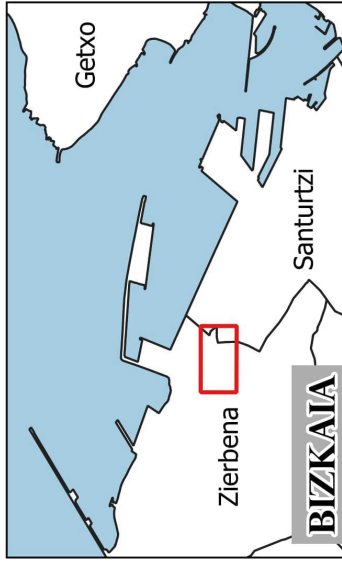
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Implantación y urbanización de plataformas de uso logístico-industrial en la ladera del monte Serantes a la altura de El Kalero (Zierbena)», ya que podría tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

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 alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 23 de mayo de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

“IMPLANTACIÓN Y URBANIZACIÓN DE PLATAFORMAS DE USO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL EN LA LADERA DEL MONTE SERANTES A LA ALTURA DE EL KALERO (ZIERBENA)”



Proyecto constructivo	Gasoducto
Plataformas	Túnel ferroviario
Zona de viales	HICs
Infraestructuras existentes	6210*
Oleoductos	

