
APÉNDICE 3
DOCUMENTO DE ALCANCE
(MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE)



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y
MEDIO AMBIENTE

AESF

Entrada

Nº. 201800020002184

25-05-2018 09:55:51

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL



O F I C I O

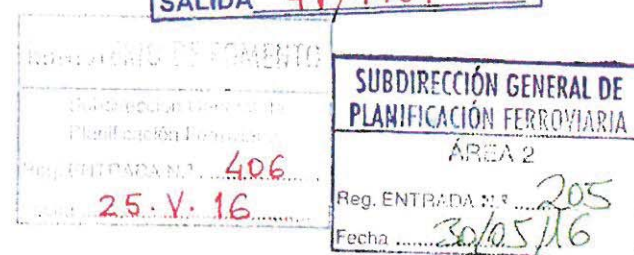
S/REF. E EI VR-124

N/REF. SGEA/MMA/20150057FCA

ASUNTO Notificación Resolución por la que se formula
documento de alcance.

REMITENTE D. Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental

DESTINATARIO D. Jorge Ballesteros Sánchez
Subdirector General de Planificación Ferroviaria
Secretaría General de Infraestructuras
Ministerio de Fomento

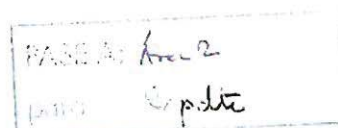


En relación con la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013"), del proyecto, y de conformidad con el artículo 34.5 de la Ley 21/2013, se le remite, como promotor "CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES CANTABRICO-MEDITERRANEO. TRAMO PAMPLONA-CONEXION Y VASCA" y órgano sustantivo del proyecto, copia de la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula el documento de alcance para la evaluación ambiental del estudio informativo del proyecto del "CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES CANTABRICO-MEDITERRANEO. TRAMO PAMPLONA-CONEXION Y VASCA", así como copia de las contestaciones que han sido admitidas recibidas a las consultas practicadas, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. (Madrid).
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Asturias).
- Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Zaragoza).
- Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco. (Álava).
- Dirección de Agricultura y Ganadería. Departamento de Desarrollo Económico y Competencia. Gobierno Vasco. (Álava).
- Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo. Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. (Álava).

- Iñobe. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.
- Dirección de Salud Pública y Adicciones. Viceconsejería de Salud. Departamento de Salud. Gobierno Vasco. (Álava).
- Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultural. Gobierno Vasco. (Álava).
- Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local. Gobierno de Navarra.
- Servicio de Patrimonio Histórico. Dirección General de Cultura - Institución Príncipe Viana. Departamento de Cultura, Deporte y Juventud. Gobierno de Navarra.
- Servicio de Patrimonio Histórico. Departamento de Euskera, Cultura y Deporte. Diputación Foral de Álava.
- Servicio de Museos y Arqueología. Departamento de Euskera, Cultura y Deporte. Diputación Foral de Álava.
- Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi. (Álava).
- Ayuntamiento de Alsasua/Altsasu. (Navarra).
- Ayuntamiento de Arakil. (Navarra).
- Ayuntamiento de Arbizu. (Navarra).
- Ayuntamiento de Arruazu. (Navarra).
- Ayuntamiento de Asparrena. (Álava).
- Ayuntamiento de Bakaiku. (Navarra).
- Ayuntamiento de Elburgo/Burgelu. (Álava).
- Ayuntamiento de Etxarri Aranatz. (Navarra).
- Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso. (Guipúzkoa).
- Ayuntamiento de Irañeta. (Navarra).
- Ayuntamiento de Iturmendi. (Navarra).
- Ayuntamiento de Iza. (Navarra).
- Ayuntamiento de Lakuntza. (Navarra).
- Ayuntamiento de Salvatierra/Agurain. (Álava).
- Ayuntamiento de San Millán/Donemiliaga. (Álava).
- Ayuntamiento de Uharte Arakil. (Navarra).
- Ayuntamiento de Urdiain. (Navarra).
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (Álava).
- Ayuntamiento de Ziordia. (Navarra).

No obstante, para su conocimiento a los efectos del trámite de consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas al que se refiere el artículo 37 de la Ley 21/2013, se le indican los órganos, organismos y demás entidades a los que se les remitió la solicitud de consulta, de acuerdo con la información disponible, sin perjuicio de que ese órgano extienda la consulta a otras Administraciones públicas afectadas y a otras personas interesadas.





ORGANISMOS CONSULTADOS
ESTATAL
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Zaragoza).
Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Oviedo).
I.G.M.E. (Instituto Geológico y Minero de España). (Madrid).
Consejo Jacobeo. Secretaría General Técnica. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. (Madrid).
Delegación del Gobierno en Navarra.
Delegación del Gobierno en el País Vasco. (Álava).
Subdelegación del Gobierno en Álava.
Subdelegación del Gobierno en Guipúzkoa.
AUTONOMICO
Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación Territorio. Departamento de Desarrollo Rural Medio Ambiente y Administración Local. Gobierno de Navarra.
Dirección General Desarrollo Rural, Agricultura y Ganadería. Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local Gobierno de Navarra.
Dirección General de Obras Públicas. Viceconsejería de Desarrollo Económico. Viceconsejería Gobierno de Navarra.
Dirección General de Cultura. Instituc. Príncipe Viana. Departamento de Cultura, Deporte y Juventud. Gobierno de Navarra.
Dirección General de Salud Departamento de Salud. Gobierno de Navarra.
Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. (Álava).
Dirección de Administración Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. (Álava).
Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo. Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. (Álava).
Dirección Desarrollo Rural y Litoral. Viceconsejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad. Gobierno Vasco.
Dirección de Infraestructuras del Transporte. Viceconsejería de Transporte. Departamento Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. (Álava).
Dirección Planificación del Transporte. Viceconsejería de Transporte. Departamento Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco (Álava).
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes. Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura. Gobierno Vasco.(Álava).



ORGANISMOS CONSULTADOS
Dirección de Salud Pública. Viceconsejería de Sanidad. Departamento de Salud. Gobierno Vasco. (Álava).
Agencia Vasca del Agua. (Álava).
Instituto Alavés de la Naturaleza. (Álava).
IHOBE. (Vizcaya).
Diputación Foral de Medio Ambiente y Urbanismo. Diputación Foral de Álava.
Diputación Foral de Euskera, Cultura y Deporte. Diputación Foral de Álava.
Diputación Foral de Obras Públicas y Transportes. Diputación Foral de Álava.
Departamento de Cultura, Juventud y Deporte. Diputación Foral de Guipúzkoa.
Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Guipúzkoa.
Dirección General Montes y Medio Natural. Departamento Innovación, Desarrollo Rural y Turismo. Diputación Foral de Guipúzkoa.
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. Diputación Foral de Guipúzkoa.
LOCAL
Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua. (Navarra).
Ayuntamiento de Arakil. (Navarra).
Ayuntamiento de Arbizu. (Navarra).
Ayuntamiento de Arruazu. (Navarra).
Ayuntamiento de Bakaiku. (Navarra).
Ayuntamiento de Etxarri-Aranatz. (Navarra).
Ayuntamiento de Irañeta. (Navarra).
Ayuntamiento de Iturmendi. (Navarra).
Ayuntamiento de Iza. (Navarra).
Ayuntamiento de Lakuntza. (Navarra).
Ayuntamiento de Olazti/Olazagutia. (Navarra).
Ayuntamiento de Uharte-Arakil. (Navarra).
Ayuntamiento de Urdiain. (Navarra).
Ayuntamiento de Ziordia. (Navarra).
Ayuntamiento de Alegria-Dulantzi. (Álava).
Ayuntamiento de Arrazua-Ubarrundia. (Álava).
Ayuntamiento de Asparrena. (Álava).
Ayuntamiento de Elburgo/Burgelu. (Álava).
Ayuntamiento de Iruraiz-Gauna. (Álava).
Ayuntamiento de Salvatierra/Agurain. (Álava).
Ayuntamiento de San Millán/Donemiliaga. (Álava).
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (Álava).
Ayuntamiento de Ataun. (Guipúzkoa).
Ayuntamiento de Beasain. (Guipúzkoa).
Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso. (Guipúzkoa).
Ayuntamiento de Idiazabal. (Guipúzkoa).
Ayuntamiento de Lazkao. (Guipúzkoa).
Ayuntamiento de Olaberria. (Guipúzkoa).



ORGANISMOS CONSULTADOS
Ayuntamiento de Ormaiztegui. (Guipúzkoa).
Ayuntamiento de Zumarraga. (Guipúzkoa).
ONGs y OTROS INTERESADOS
Ecologistas en Acción Ekologistak Martxan Bizkaia.
WWF/Adena. (Madrid).
SEO/Birdlife. (Madrid).
Greenpeace. (Madrid).
Asociación para el estudio y mejora de los Salmonidos - AEMS - Ríos con vida. (Madrid).
Jaizkibel Mendizale Taldea. (Guipúzkoa).
Eguzki Talde Ekologista. (Guipúzkoa).
GURELUR - Fondo Navarro para la Protección del Medio Natural. (Navarra).
EHNE-UGAV Araba. (Álava).
Asociación Cultural Eguzkizaleak. (Álava).

Madrid, a 18 de mayo de 2016

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE EVALUACION AMBIENTAL

Francisco Muñoz García





SGEA/MMA/20150057FCA.

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL, POR LA QUE SE FORMULA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO "CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO. TRAMO PAMPLONA-CONEXIÓN Y VASCA".

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto "Corredor ferroviario de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-conexión Y vasca", del que esa misma entidad es promotora, acompañada del documento inicial del proyecto, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013").

Una vez transcurrido el plazo de consultas sobre el documento inicial del proyecto, se procede a formular la amplitud y nivel de detalle que debe tener el correspondiente estudio de impacto ambiental, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada ley, y contemplará, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Justificación y objeto del proyecto.

El estudio de impacto ambiental debe contener un apartado donde se justifique la necesidad del proyecto teniendo en cuenta lo expuesto en las contestaciones recibidas. Este apartado deberá analizar la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica del proyecto considerando las diferentes alternativas, entre las que estarán, como mínimo, las citadas en el apartado 2. Teniendo en cuenta el contenido de las contestaciones recibidas (elevada problemática ambiental y baja aceptación social del proyecto) este apartado adquiere especial relevancia.

El estudio socioeconómico deberá contemplar, entre otros aspectos, la demanda estimada para el Corredor Mediterráneo-Cantábrico y para su conexión con el corredor Norte-Sur, la coyuntura socioeconómica actual, los datos de transporte de viajeros y mercancías actuales en el territorio del proyecto, la rentabilidad del proyecto teniendo en cuenta tanto los costes de construcción como los de mantenimiento y las repercusiones de la ejecución del proyecto sobre la cohesión social y territorial.

Asimismo, teniendo en cuenta las contestaciones recibidas de los diferentes organismos, departamentos técnicos y ayuntamientos, ante la posible problemática ambiental del proyecto, parece necesario resaltar que, dados los previsibles impactos significativos que generará sobre la Red Natura 2000 y sobre la fauna protegida con graves problemas de conservación, se exigirá la mayor rigurosidad en el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 46.4, 46.5, 46.6 y 46.7 de la Ley

33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de julio, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Ello se considerará especialmente en lo referido a la necesidad del proyecto, el análisis de alternativas y sus repercusiones, la ausencia de otras alternativas, las razones imperiosas de interés público de primer orden (que en este caso pudieran ser únicamente las contempladas en el artículo 46.6) y, en el caso de que se llegará a ello, la garantía de viabilidad y eficacia de las medidas compensatorias que se determinen. Asimismo deberá considerarse el artículo 47 de la citada Ley, coherencia y conectividad de la Red, en la valoración de la afección a Red Natura 2000 y en el análisis de alternativas.

El punto de inicio del presente estudio informativo es el final del estudio informativo "Eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y nueva estación intermodal" con DIA de 2004. Con fecha 26 de noviembre de 2010, en aplicación de la disposición transitoria segunda de la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, informó de que no se habían producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental del citado estudio informativo. Estos pronunciamientos no se encuentran legalmente sujetos a plazos de eficacia o caducidad, como sí sucede con las declaraciones de impacto ambiental, para las que sí existe una previsión legal expresa. Esta consideración debe entenderse siempre sin perjuicio de que con el transcurso del tiempo se haya podido producir un cambio sustancial en las circunstancias del proyecto que pudiera afectar a los presupuestos básicos determinantes de tales pronunciamientos y, con ello, a su eficacia. En consecuencia, convendría valorar la conveniencia de ampliar el área de estudio del presente estudio informativo para incluir las actuaciones contempladas en aquel estudio.

2. Alternativas a considerar.

El estudio de impacto ambiental incluirá el análisis y evaluación de las distintas alternativas ambientalmente adecuadas y técnica y económicamente viables. Deberá incluirse la alternativa "0" de no actuación y, al menos, las citadas en las contestaciones recibidas, entre ellas, la utilización y mejora del corredor ferroviario existente. La alternativa "0" deberá relacionarse directamente con una justificación rigurosa de la necesidad del proyecto. Será prioritario en el diseño de las alternativas la búsqueda de soluciones que eviten o minimicen la afección directa e indirecta a Red Natura 2000 y a la conectividad de la misma, de acuerdo con lo indicado en el apartado anterior. Cabe destacar la importancia de los corredores ecológicos puesta de manifiesto en las contestaciones recibidas y la conveniencia de seguir en el diseño de las alternativas las orientaciones de las "Prescripciones Técnicas para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats en las Fases de Planificación y Trazado". MARM. 2010.

El Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de Navarra solicita, por su menor afección ambiental, social y económica, incluir como alternativa dentro del corredor V, la mejora del trazado actual con sus diversas posibilidades como el



tercer carril o tercer hilo, para permitir circulaciones ancho UIC, o el desdoblamiento de las vías. Recuerda que deberán justificarse las razones de la solución adoptada.

Los Ayuntamientos de Alegria-Dulantzi, Arakil, Arbizu, Arruazu, Irañeta, Asparrena, Bakaiku, Etxarri-Aranatz, Irañeta, Iturmendi, Lakuntza, Salvatierra, San Millán, Uharte Arakil, Urdiain y Ziordia también solicitan que se considere como alternativa (y no como situación provisional) la mejora del trazado ferroviario existente, realizando su desdoblamiento en el tramo que ahora es de una sola vía (el navarro) e incorporando las mejoras que permitan el transporte de trenes de viajeros y mercancías con diferentes anchos de eje. Resaltan la afección de los corredores F, E y H al macizo kárstico de Aralar, especialmente el impacto de los túneles en el mismo, calificado de crítico en el Estudio Previo Medioambiental del Corredor Ferroviario Navarro (1992), y la necesidad de respetar la normativa de protección del subsuelo de este espacio y evitar afecciones graves a los acuíferos y la geomorfología, como ha ocurrido en anteriores construcciones de túneles del AVE (Abdalajís, Pajares). En relación con el corredor V destacan la afección a los únicos y estrechos puntos de conexión entre las zonas protegidas de Aralar y Aizkorri-Aratz y las de Urbasa, Andía y Entzia; así como el incremento del efecto barrera acumulado al de las infraestructuras lineales ya existentes.

El estudio de impacto ambiental deberá especificar si existen ya las estructuras de abastecimiento energético necesarias para el funcionamiento del proyecto y, en caso contrario, definir las alternativas existentes e incorporarlas al análisis ambiental de cada una de las alternativas de trazado y tipología antes indicadas, debiendo formar parte de su evaluación ambiental.

3. Descripción de las actuaciones.

En el estudio de impacto ambiental se incluirá la información relativa a todas las actuaciones del proyecto: PAET, estaciones, túneles, viaductos, obras de drenaje, estructuras transversales de paso, pasos de fauna, vallados y estructuras de escape, tendidos y subestaciones eléctricas incluidas subestaciones de tracción, accesos; etc.; así como todas las actuaciones necesarias para la ejecución y explotación del mismo (préstamos, vertederos, áreas de instalaciones auxiliares y otras superficies auxiliares de obra - incluidas las áreas máximas de ocupación en las bocas de los túneles, las salidas de emergencia de éstos y todos los caminos de acceso necesarios, incluidos los requeridos para realizar la campaña de sondeos de los túneles-, desmontes y terraplenes, taludes resultantes, superficies de ocupación, pantallas acústicas u otras actuaciones para minimizar el impacto acústico, etc.). Se indicarán claramente su localización, características y dimensiones.

Para cada alternativa del proyecto, el estudio especificará su tipología y la de sus elementos asociados antes citados necesarios para la ejecución y explotación del proyecto (incluyendo el suministro energético). Los planos y cartografía temática deberán tener el nivel de detalle necesario para realizar una correcta evaluación de todos los elementos citados en el párrafo anterior. Se incluirán perfiles longitudinales y transversales de todas las alternativas y planos de detalle de los elementos singulares



del proyecto (viaductos, etc.). Los planos en planta deberán recoger todos los elementos anteriormente indicados además del derrame de tierras.

El estudio analizará posibles soluciones para preservar las zonas de mayor valor natural o paisajístico con el mínimo impacto posible (construcción de túneles y viaductos, aprovechamiento de infraestructuras preexistentes, etc.).

El estudio de impacto ambiental deberá incluir fotografía aérea de la zona de estudio con la representación de todas las alternativas y de sus elementos. Incorporará planos de síntesis ambiental, que incluirán las zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Se incluirá también un reportaje fotográfico completo de la zona por la que discurre el trazado de las diferentes alternativas.

El estudio incluirá cartografía de síntesis ambiental y de medidas preventivas y correctoras con una escala que permita suficiente grado de detalle (generalmente 1:5.000), donde se indiquen las limitaciones ambientales de cada tramo o zona indicando causa (fauna, vegetación, geomorfología, aguas superficiales y subterráneas, paisaje, etc.), los elementos de permeabilidad para la fauna, las limitaciones temporales de trabajos, las zonas de exclusión, zonas de restauración, etc. además de las restantes medidas preventivas y correctoras.

4. Efectos ambientales más significativos. Estudios necesarios para su evaluación.

El estudio de impacto ambiental comprenderá un inventario y caracterización de los distintos elementos del medio natural, destacando aquellos componentes de la biodiversidad, físicos y del patrimonio cultural más sobresalientes y, potencialmente, susceptibles de afección por las actuaciones que implica el proyecto.

En el estudio de impacto ambiental se incluirá un apartado específico detallando los impactos ambientales más significativos para cada una de las alternativas propuestas y los elementos del medio inventariados, tanto durante la fase de construcción como la de explotación. Contendrá los estudios necesarios para su evaluación, incluidos los trabajos de campo y los métodos y criterios utilizados para predecir y evaluar los efectos del proyecto.

Se realizará la evaluación de impactos de la totalidad de las actuaciones que componen el proyecto, incluidos los caminos de acceso, préstamos, vertederos y resto de actuaciones auxiliares necesarias para las fases de obra y explotación, que incluyen los elementos de abastecimiento de energía a la línea ferroviaria proyectada.

Entre los impactos a considerar se incluirán, al menos, los siguientes citados en las consultas:

Clima.

La Oficina Española de Cambio Climático considera que, para la evaluación de los impactos del cambio climático sobre la infraestructura proyectada y para definir las



actuaciones de adaptación que pudieran ser necesarias para su sostenibilidad, deben tenerse en cuenta los escenarios climáticos regionalizados desarrollados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), la Estrategia Europea de Adaptación con su documento sobre adaptación de las infraestructuras al cambio climático (Adapting infrastructure to climate change) y la iniciativa "Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España".

Geología, geomorfología y edafología

El estudio prestará especial atención al análisis y valoración de la afección de los túneles al subsuelo. Ello será especialmente relevante en el caso de los que se proyecten para atravesar las formaciones calizas fuertemente karstificadas del macizo de Aralar. Se analizarán, cuantificarán y valorarán los riesgos de hundimiento debido al alto grado de dolinización, así como de la posible afección al funcionamiento del acuífero y sus surgencias. También se analizará la compatibilidad de las obras con la normativa de protección del espacio natural relativa a sus recursos geológicos, hidrogeológicos, espeleológicos, etc. (Plan de Gestión de la Zona Especial de Conservación, Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Aralar, en este caso).

Los citados estudios deberán tener una conclusión clara respecto a la viabilidad del proyecto y sus afecciones, incluidas las hidrogeológicas. Deberán estar informados por el Instituto Geológico y Geominero de España.

El estudio de impacto ambiental incluirá las zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y otras superficies auxiliares de obra, proporcionando:

- ✓ Balance de tierras global y por tramos que puedan ser objeto de proyecto de construcción, para cada alternativa.
- ✓ Necesidad de volumen de préstamos y vertederos para dichos tramos, para cada alternativa. Estimación de la cuantía de los materiales reutilizables aptos para otros usos. Estimación del volumen de suelos susceptibles de ser calificados como contaminados. Planificación de la gestión de los mismos.
- ✓ Criterios y cartografía de zonas de exclusión de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y otras superficies auxiliares necesarias para la ejecución o explotación del proyecto.
- ✓ Zonas de vertido, canteras y zonas de préstamos por tramos, para cada alternativa: ubicación, superficie, capacidad, accesos. Como zonas de vertido se considerarán preferentemente las canteras abandonadas o en explotación y las zonas degradadas que antes fueron de préstamos. Para ello, se hará un inventario, análisis y selección de estas zonas.
- ✓ Ubicación, superficie y usos previsibles de zonas de instalaciones auxiliares y superficies auxiliares de obra y explotación, por tramos, para cada alternativa. Se considerarán preferentemente zonas que vayan a ser afectadas directamente por el proyecto o degradadas.
- ✓ Inventario y valoración ambiental: los elementos ambientales importantes de estas zonas deberán tener el mismo nivel de definición y análisis que las alternativas del estudio. Se considerará también la distancia a los trazados y los accesos a

utilizar, para las distintas alternativas. Se incorporará la valoración ambiental de cada zona y se considerará ésta en la evaluación ambiental de las alternativas.

A este respecto, el Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de Navarra informa de la existencia en la zona estudio de varias canteras comerciales ya autorizadas que podrán suministrar material para la ejecución del proyecto y de varios huecos de extracción de áridos abandonados que pueden acoger tierras excedentes de la obra y así restaurarse, como son las zonas de préstamo utilizadas para la autovía N-240A y canteras de caliza en las inmediaciones de Olatzi/Olazagutia y desfiladero de Oskia.

Se identificarán los lugares o puntos de interés geológico, como por ejemplo el LIG Calizas de Eguino en el término municipal de Asparrena y próximo al corredor H propuesto.

Se considerarán los procesos erosivos. Se analizará la estabilidad de las laderas y el riesgo de deslizamientos de taludes e impactos derivados.

Se especificarán las dimensiones y características de los túneles a realizar. El método constructivo empleado y procedimiento asociado al mismo, por ejemplo, el uso de explosivos. Se identificarán y valorarán las afecciones de las superficies mínimas de obra necesarias en las bocas y de las salidas de emergencia.

De acuerdo con lo especificado en la legislación vigente, se analizará, en su caso, la peligrosidad sísmica natural o sismicidad inducida por el proyecto.

El estudio de impacto ambiental debe considerar la posible existencia de parcelas incluidas en el Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo y en su Borrador de actualización.

Deben considerarse en el estudio los suelos catalogados por el Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) y evaluarse la incidencia de las actuaciones propuestas sobre las explotaciones agrarias existentes, utilizando como base lo establecido en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal en relación a la "Evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes y por la realización de obras y actividades". La D.G. de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco indica que los corredores propuestos afectan a las subcategorías de Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición de la categoría Agroganadera y Campiña, y a Forestal y Forestal-Monte Ralo de la categoría Forestal.

Hidrología superficial y subterránea.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico indica las posibles afecciones que podrían generar los tres corredores (E, F y H) que se ubican en la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental. Señala las afecciones sobre los cauces de las





cuencas vertientes a las masas de agua de los ríos (tipo "Vasco-pirenaicos") que a continuación se indican, especificando, de acuerdo con el Plan Hidrológico de Cuenca, el objetivo medioambiental de los mismos, el estado ecológico y químico bueno o muy bueno, y el año en el que se pretende alcanzar el citado estado. El corredor F podría afectar al Río Araxes (código ES023MAR002601, estado bueno en año 2015) y Río Amarvigina II (código ES021MAR002582, estado bueno en año 2012); el corredor E al Río Agauntza (Agauntza I, código ES020MAR002560, estado muy bueno en 2015) y al Río Valdivia (ES021MAR002570, estado bueno en 2021); y el corredor H al Río Agauntza antes citado y al Río Ursuarán (Oria II, código ES020MAR2502, estado bueno en 2015). En cuanto a las masas subterráneas, pueden verse afectadas las masas: Tolosa (013.009) por el corredor F, Beasaín (013.013) por los tres corredores, Arama (013.011) por los corredores F y E, y Aralar (013.014).

De acuerdo con lo indicado por la Confederación del Cantábrico, el estudio de impacto ambiental incluirá información sobre las masas de agua superficiales y subterráneas que pudieran resultar afectadas y sus ecosistemas asociados, así como una adecuada descripción de la geología y litología incluyendo la vulnerabilidad a la contaminación, la ubicación de manantiales e infiltraciones o cualquier otra información relevante que permita la identificación y caracterización de los impactos. Se tendrá en cuenta el Registro de Zonas Protegidas establecido en el Plan Hidrológico. Debe valorarse la afección de las distintas alternativas del proyecto en todas sus fases sobre el dominio público hidráulico (DPH) y sus ecosistemas asociados (incluyendo los potenciales impactos sobre los hábitats de ribera y su flora y fauna asociadas). Para ello, se estudiarán, además de lo anteriormente indicado, las posibles alteraciones de la red de drenaje natural y del dominio público hidráulico y sus zonas de protección, producidas por eventuales interrupciones de la red superficial, por alteración de cauces continuos o discontinuos, o por afección al flujo de las corrientes en avenidas, ya sea por acumulación de materiales o por instalaciones fijas o desmontables. Se analizarán las posibles alteraciones del régimen hidrológico y de la calidad de las aguas. Si se prevé realizar captaciones de agua deberán indicarse sus características con el fin de evaluar su compatibilidad con el Plan Hidrológico de la Demarcación; si se prevé realizar algún vertido directo o indirecto al DPH, deberá caracterizarse el vertido para evaluar el cumplimiento de la normativa vigente. El estudio analizará las posibles alteraciones por afección directa o indirecta a los ecosistemas asociados, en especial en lo referente a la pérdida de calidad de las aguas, contaminación por vertidos accidentales y alteración de la dinámica fluvial.

La Confederación Hidrográfica del Ebro informa que, atendiendo a la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, gran parte del tramo del río Arakil, río Altzania y varios de los ríos de la Llanada Alavesa que discurren por la zona de estudio se encuentran incluidos en el ámbito de las Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación. Comunica la disponibilidad en la web de la Confederación Hidrográfica de las Zonas Inundables y los Mapas de Peligrosidad y Riesgo para los ríos Arakil y Alegría y avanza que parte



del trazado propuesto podría encontrarse dentro de la zona de flujo preferente de estos dos ríos y parcialmente afectado por las láminas de inundación para periodos de retorno de 10, 100 y 500 años. En cuanto a la hidrología subterránea informa que el proyecto se localiza sobre las unidades hidrogeológicas Sierra de Aralar (U.H. 1.23), Aizcorri (U.H. 1.22), Aluvial de Vitoria (U.H. 1.07) y Sierra de Urbasa (U.H. 1.10); así como sobre las masas de agua subterráneas Cuartango-Salvatierra (nº 30213 - código CHE 013), Aluvial de Vitoria (nº 30212 - código CHE 012), Sierra de Andía (nº 30237 - código CHE 018), Sierra de Aralar (nº 30209 - código CHE019), Alto Argal-Alto Irati (nº 30239 - código CHE025) y Sinclinal de Jaca-Pamplona (nº 30221 - código CHE 030). Este organismo de cuenca recoge las afecciones ya expuestas por el promotor en el documento inicial del proyecto y solicita el análisis cuantitativo, siempre que sea posible, de los posibles impactos sobre el medio hídrico como consecuencia de las alteraciones morfológicas del terreno incluida la propia traza de la línea, valorando los impactos residuales.

En el análisis de la afección de las distintas alternativas de trazado a las zonas de flujo preferente y la posible modificación de la capacidad de desagüe, ya modificada por las numerosas infraestructuras presentes en la zona, el estudio de impacto tendrá también en cuenta el "Estudio de delimitación de zonas inundables y ordenación hidráulica de los ríos de la cuenca cantábrica en Navarra" (2005) y el "Estudio de Evaluación, Gestión y Ordenación Hidráulica del riesgo de inundaciones en el río Arakil" (2012). Se analizará mediante modelización hidráulica la importante reducción de superficie de inundación disponible tras la implantación de la nueva infraestructura y sus repercusiones sobre los caudales punta de los ríos (del río Alegría, entre otros) y la consiguiente generación de problemas de inundabilidad en los tramos urbanos existentes aguas abajo.

El estudio de impacto ambiental deberá estudiar en profundidad las posibles afecciones a la dinámica hidrogeológica, las modificaciones permanentes del drenaje actual y las posibles afecciones a puntos de agua. La Agencia Vasca del Agua solicita que estos estudios presten especial atención a las subunidades Urzuloa, Osinberde, Osinbeltz y Aiaiturrieta, todas ellas en Aralar, para poder asegurar que no se producirán impactos críticos. Destaca la ausencia de referencias en las conclusiones del documento inicial a las afecciones a las masas de agua subterráneas en los tramos que discurren en túnel por Altzania y Aralar. Deben estudiarse también las posibles afecciones por inundabilidad al paso del trazado por Salvatierra-Agurain, Alegría-Durantzi y la entrada de Vitoria-Gasteiz. Este organismo solicita que además de estudiar todos estos aspectos, se valore, sobre todo en las afecciones hidrogeológicas, si las medidas correctoras, en el caso de que las hubiera, son en realidad factibles tanto técnica como económicamente.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz destaca la presencia del acuífero Llanada Alavesa y solicita que se analicen las posibles afecciones sobre el mismo, sobre sus niveles y sistemas de recarga, así como las posibles repercusiones sobre el humedal de Salburua. El Ayuntamiento de Agurain señala la posible afección al acuífero del macizo kárstico de la sierra de Aizcorri que suministra agua a gran parte de la



población de la comarca, municipios de Agurain, Asparrena y San Millán, suponiendo la casi totalidad del abastecimiento de agua en el caso de los dos primeros citados.

Se identificarán las captaciones de agua próximas al proyecto o que pudieran resultar afectadas por el mismo, su uso, posibles impactos y medidas correctoras.

Varios ayuntamientos atravesados por los corredores destacan la presencia de las balsas de Pedroko en el municipio de Agurain, de diversos cauces (río Alegría, arroyo de Zeiro, etc.), del humedal de Mataukolarra, etc. como áreas que deben preservarse de la afección y que son relevantes para la conectividad ecológica.

Espacios naturales protegidos. Red Natura 2000.

El Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de Navarra señala que el proyecto afecta a las Zonas de Especial Conservación (ZEC) "Sierra de Aralar" y "Urbasa y Andía", ambas con planes de gestión aprobados y que la magnitud de la afección dependerá del trazado de la alternativa seleccionada, resultando inevitable ésta en el tramo cercano a la población de Etxarri-Aranatz, donde contactan ambas ZEC. En el resto la afección disminuirá cuanto más próximo al fondo del valle se sitúe el trazado, pudiendo existir también afección en la embocadura sur del túnel del corredor H.

El citado Servicio del Gobierno de Navarra destaca la pérdida de permeabilidad del territorio para la fauna con la ejecución del proyecto, incrementada por el desarrollo longitudinal del trazado de los corredores E, H y V a lo largo del Valle del Arakil y su efecto sinérgico con otras infraestructuras ya presentes (autovía N-240A, ferrocarril Zaragoza-Alsasua, carretera NA-2410 y los polígonos industriales asociados a ellas) que deberán tenerse en cuenta en el análisis de la afección a la conectividad de la Red Natura 2000. Resalta que, dadas las deficiencias de permeabilidad de las infraestructuras existentes, es imprescindible abordar la corrección de este impacto de forma global con el conjunto de las mismas. Se prestará especial atención al análisis de la afección en los corredores "Barranca-Burunda" (considerando dos tipos de fragmentación: la longitudinal por afección directa al corredor del Arakil y la transversal por la barrera entre las ZEC Sierra de Aralar y Urbasa-Andía) y "Desfiladero de Oskia". En el valle de Sakana, al igual que en el del Oria, se prestará especial atención al impacto acumulado del proyecto con las infraestructuras ya existentes.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz indica la necesidad de tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental los Documentos de Directrices y Medidas de Gestión de las ZEC/LIC Humedal de Salburua y Robledales Isla de la Llanada Alavesa (robledal y charcas de Maumea, robledal de Durruma en Askartza, robledal de Mendiluce en Argandoña y robledal de Sarrena en Zerio) y sus Documentos de Información Ecológica, Normativa y Objetivos de Conservación, así como los restantes espacios naturales protegidos por el planeamiento municipal (río Alegría y arroyo de Zerio entre otros, monte Estibaliz, zonas de valor forestal, etc.). Se deberá tener en cuenta que el PGOU está en revisión. Destaca la importancia de conservar el humedal de



Mataukolarra y la posibilidad de que se vean afectados por el proyecto otros pequeños humedales de alto interés de conservación, cuya afección, si no se puede evitar, debe ser compensada. Resalta también la gran importancia que tiene para el Humedal de Salburua el conservar la conectividad con las ZEC Sistema de Embalses del Zadorra (Embalse de Ullibarri-Gamboa), Robledales Isla de la Llanada Alavesa y Montes Altos de Vitoria, manteniendo la permeabilidad de la infraestructura para animales de tamaño mediano (corzo, jabalí, etc) y estableciendo pasos especialmente diseñados para el visón europeo. Debe tenerse en cuenta en el análisis de la afección el estudio "Análisis de la conectividad ecológica de los humedales de Salburua con las áreas naturales colinantes" (2005), así como el corredor definido en Plan Territorial de Corredores Ecológicos de la CAPV con sus dos áreas núcleo (Salburua y robledal de Maumea) y la banda que constituye el corredor de enlace.

En el área del proyecto, además de los espacios de Red Natura 2000 ya citados, se encuentran otros espacios de la Red que podrían ser afectados directa o indirectamente, como son las ZEC (designadas o en proceso de designación) "Aitzkorri-Aratz", "Río Arakil" y "Alto Oria".

En consecuencia, el estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio específico (en capítulo independiente) de la posible afección del proyecto a los espacios de la Red Natura 2000. El contenido se realizará de acuerdo a las consideraciones recogidas en el artículo 46 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, (ver apartado 1 de la presente resolución) e incluirá la evaluación de la afección a los hábitats y las especies por los que fueron declarados (en cumplimiento de la citada Ley y de las Directivas 2009/147/CE y Directiva 92/43/CEE) y, por tanto, a la integridad de dichos espacios. La evaluación debe concluir indicando si la afección a cada uno de los espacios de la Red Natura 2000 es o no significativa. Para la realización del citado estudio se seguirán las Directrices de la Subdirección General de Evaluación Ambiental para la elaboración de documentación ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000, documento disponible en la web del Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente¹.

La información de los citados lugares deberá estar actualizada y se completará con trabajo de campo, debiéndose consultar previamente al inicio de los trabajos al órgano competente en fauna, flora y espacios protegidos de las respectivas comunidades autónomas con el fin de obtener su opinión sobre los elementos y procesos clave para garantizar la integridad de los lugares antes citados. Esta opinión deberá ser considerada en el análisis de afecciones y en la definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. La información actualizada de los lugares Natura 2000 deberá recoger, al menos, la estructura y función de cada uno de sus sistemas ecológicos; el área de distribución y estado de conservación de los hábitats prioritarios y no prioritarios teniendo en cuenta el documento *Bases ecológicas para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España* (MAGRAMA) para su tipificación y caracterización ecológica, para la definición, determinación y evaluación de su estado favorable de conservación y para el análisis de sus

¹ <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/quias-directrices/>



principales factores de amenaza; el tamaño poblacional, área de distribución, fenología, uso del espacio y estado de conservación de las especies de interés comunitario presentes en el correspondiente espacio; así como el papel de cada lugar en su región biogeográfica y en la coherencia global de la Red. Se realizará una valoración del cambio de la estructura y función de los hábitats que previsiblemente supondrá la ejecución del proyecto, estimando el cambio en superficie y estado de conservación de los hábitats de cada espacio respecto a la situación preoperacional.

Las contestaciones a las consultas ponen de manifiesto la importancia de considerar en el análisis de afecciones de este proyecto el impacto de los túneles sobre el subsuelo y las masas de agua con sus consiguientes repercusiones sobre el medio biótico y la geomorfología, así como la importancia de la afección a la conectividad ecológica y de los impactos acumulados de otros proyectos ya ejecutados o en planificación.

Además de los espacios de Red Natura 2000, el estudio de impacto ambiental deberá tener en cuenta en la evaluación (y considerar su normativa específica de protección) los diversos espacios naturales protegidos vascos y navarros que pudieran resultar afectados, muchos de ellos citados en el documento inicial y en las contestaciones recibidas. Los espacios naturales Humedal de Salburua y Colas del embalse de Ullibarri-Gamboa están además incluidos en el Convenio de RAMSAR.

Vegetación. Hábitats de interés comunitario (HIC) y flora de interés.

El Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de Navarra destaca las siguientes formaciones vegetales de interés que pueden verse afectadas por los corredores propuestos: Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (9340), concretamente carrascales sobre gleras o pedreras de la base de los montes Gaztelu y Txurregui; pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica (8210) con abundantes endemismos y especies incluidas en el Catálogo de Flora Amenazada de Navarra localizadas en cotas altas de la sierra de Aralar a media ladera en las inmediaciones de Ihaba, que pudieran no afectarse por la embocadura sur del túnel del corredor F, pero pudieran resultar afectadas indirectamente en cotas más bajas; hayedos atlánticos acidófilos (9210) en los valles e interfluvios de las laderas sur de Aralar y en las de la sierra de Altzania a los que podrían afectar las bocas sur de los túneles de los corredores E y H respectivamente; pequeños bosquetes de robledales ibéricos de *Quercus faginea* (9240) situados en los pies de ladera de la sierra de Urbasa en las inmediaciones de Álava; matorrales mediterráneos y oromediterráneos primarios y secundarios con dominio frecuente de genistas (4090), pastizales y prados xerofíticos basófilos cántabro-pirenaicos (6212) y brezales atlánticos y mediterráneos (4030) que son importantes porque están evolucionando hacia formas maduras de bosque al abandonarse la actividad agroganadera; saucedas y choperas mediterráneas (92A0) y alisedas riparias (91E0*) en el río Arakil y sus tributarios que, si finalmente son cruzados por los trazados seleccionados, deberán hacerlo en viaducto con los estribos alejados del borde de los bosques de ribera; formaciones de interés, no catalogadas como HIC, como los escasos robledales mesofíticos de roble pedunculado (Ultzubar y Arizalko) que



potencialmente debieran haber cubierto el fondo del valle del Arakil. Destaca también la existencia de otros hábitats de interés y prioritarios no incluidos en los anteriores que pudieran resultar afectados en las zonas altas de las Sierras de Aralar, Urbasa-Andía y Altzania por la apertura de caminos necesarios para las campañas de sondeos ligados a las obras de los túneles, por lo que deberán evaluarse y proponer las correspondientes medidas preventivas y correctoras.

La Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, entre los numerosos hábitats de interés comunitario que podría afectar el proyecto, destaca la presencia del hábitat prioritario 91E0* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* en la extensa red fluvial de las sierras de Urbasa, Andía y Aralar.

El citado Servicio señala también la necesidad de tener en cuenta el Monumento Natural MN47 – Roble de Etxarri-Aranatz y su régimen de protección, incluido en el Decreto Foral 87/2009 que podría ser afectado por los corredores E (con más probabilidad) y H. El estudio de impacto ambiental debe analizar la posible afección a las especies incluidas en el Catálogo de Flora Amenazada de Navarra (Decreto Foral 94/1997).

Fauna.

En los apartados anteriores ya se ha puesto de manifiesto la relevancia que los órganos ambientales y las administraciones públicas consultados dan al análisis en este proyecto de la fragmentación de hábitats y la pérdida de permeabilidad para la fauna, por lo que el estudio de impacto ambiental deberá realizar un pormenorizado análisis de tales afecciones, desde la fase de diseño del trazado, identificando las zonas de intersección de las actuaciones con todos los conectores ecológicos o con hábitats de interés para especies amenazadas o muy sensibles a la fragmentación de su hábitat.

El Gobierno de Navarra destaca las especies incluidas en su catálogo regional con la máxima protección: pico mediano (*Dendrocopos medius*), quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), nutria paleártica (*Lutra lutra*) y visón europeo (*Mustela lutreola*), a las que se debe prestar especial atención en el análisis de afecciones y diseño de medidas de protección. La Subdirección General de Medio Natural del Ministerio destaca la presencia de visón europeo y desmán ibérico en varios de los espacios naturales protegidos y tramos fluviales afectados por el proyecto, resaltando las graves reducciones de población experimentadas por estas dos especies y su gran vulnerabilidad ante la alteración del hábitat fluvial, por lo que debe realizarse un análisis específico y detallado de los impactos potenciales del proyecto sobre ellas.

El estudio de impacto ambiental evaluará correctamente la afección a las especies de fauna susceptibles de ser afectados por las actuaciones del proyecto, prestando especial atención a las especies amenazadas a nivel regional (Decreto Foral 563/1995 y Ley Foral 2/1993, etc.), nacional y comunitario, sobre todo aquellas catalogadas “en peligro de extinción” y “vulnerables” en el Catálogo Español de



Especies Amenazadas y/o en los catálogos regionales. Se tendrá en cuenta lo dispuesto en los correspondientes planes de recuperación o conservación, así como las disposiciones que pueden figurar en los planes de gestión y conservación de los espacios protegidos que las alberguen, los resultados de los proyectos LIFE recientes, (p.e. proyecto territorio visión), etc. A tales efectos, tanto para orientar el análisis de afecciones como conocer las lagunas de información existente y los datos que es preciso actualizar con trabajo de campo, se consultará previamente a los órganos competentes en fauna de las dos comunidades autónoma afectadas, además de tener en cuenta las contestaciones recibidas. La metodología utilizada deberá figurar en el estudio. Se facilitará la distribución y abundancia, así como el uso del espacio (áreas de alimentación, reproducción, cría, dispersión, concentración y campeo), el estado de conservación de su hábitat, vulnerabilidad, requerimientos ecológicos, grado de aislamiento de la población, etc. con la correspondiente cartografía. Las prospecciones de campo deberán realizarse en las épocas, lugares y circunstancias más adecuadas para facilitar su detección, cartografía y estado de conservación en el ámbito del estudio.

El estudio de impacto ambiental deberá definir calendarios de obra estableciendo restricciones en periodos sensibles para la fauna.

Patrimonio cultural.

El Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava indica la necesidad de que el estudio de impacto ambiental incluya un estudio arqueológico que, al menos, contenga: recopilación de todas las zonas arqueológicas conocidas en el ámbito del proyecto; comprobación sobre el plano e "in situ" de la afección del proyecto y sus servidumbres (zanjas, depósitos, camino, etc.) sobre cada una de las zonas arqueológicas documentadas en la fase anterior y prospección visual del terreno; además del control arqueológico durante las remociones del terreno en previsión de nuevos hallazgos. El citado estudio deberá ser informado por este organismo con el fin de incluir en la declaración de impacto ambiental las consideraciones o condiciones resultantes de dicho informe. Todas las actuaciones arqueológicas se atenderán a lo dispuesto en la Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco y el Decreto 323/1991 de Reglamentación de las actividades arqueológicas en el territorio Histórico de Álava. El Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de la Diputación de Álava señala que la ausencia de información relativa a elementos del citado patrimonio y adjunta planos. El Centro de Patrimonio Cultural Vasco del Gobierno Vasco indica que deben considerarse todos elementos patrimoniales y yacimientos arqueológicos incluidos al amparo de la Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco o con propuesta para su protección.

A la espera de que esté disponible el trazado de las diferentes alternativas de los corredores propuestos, el Gobierno de Navarra avanza, con independencia de los restantes contenidos habituales de cualquier estudio de patrimonio cultural, la necesidad de analizar las posibles afecciones a la calzada romana, el Camino de Santiago, caminos vecinales tradicionales, senderos GR y rutas ciclables. Otros elementos patrimoniales citados en las consultas como susceptibles de ser afectados



por los corredores planteados (ellos o su área de protección arqueológica) son: el Camino Real de Postas, las ermitas de Ayala, San Pelayo y Santa Bárbara, la necrópolis de San Pelayo, las termas romanas de Angostina, los poblados de Henayo, Holga y Larrara, el poblado fortificado Castillo de Henayo, el castro de Henaio, el dolmen de Eguilaz, el GR38, la Vía Verde Ferrocarril Vasco-Navarro, la Vuelta al Anillo Verde etc. Deberá considerarse también el inventario de patrimonio menor de las entidades locales, la Norma Foral 1/2012 de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava y el PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava, así como las vías pecuarias y los montes de utilidad pública.

Paisaje.

La zona del proyecto afecta a paisajes singulares y paisajes naturales como, al menos, Sierra de Txurregui, Sierra de San Donato, Malloak y Sierra de Aralar en Navarra.

El estudio de impacto ambiental representará las diferentes unidades de paisaje, valoradas en función de su naturalidad, valor cultural, etc. Se cartografiarán e identificarán los puntos (miradores, áreas recreativas, etc.) y las líneas (senderos, carreteras turísticas, etc.) importantes para la percepción del paisaje, así como el tipo de uso de que son objeto y su importancia en relación con las actividades sociales, económicas y tradicionales de la zona.

El estudio de impacto ambiental deberá realizar una adecuada valoración de la afección al paisaje teniendo en cuenta los principales puntos de concentración de observadores (senderos peatonales y/o ciclistas, lugares de interés cultural, recreativo, etc.) y los elementos que el proyecto pueda incorporar a la escena y suponer distorsión de la misma (grandes taludes de desmonte o terraplén, viaductos, estructuras de paso, bocas de túneles, vertederos, canteras, etc.). En el análisis de cuencas visuales se tendrá en cuenta la cuenca visual global a la que pertenecen los elementos con protección paisajística y el efecto que el proyecto tendrá sobre la calidad visual de la misma. En los casos de mayor afección visual, ya sea por la excelencia del paisaje o por la envergadura de los nuevos elementos incorporados a las cuencas visuales, el estudio de impacto ambiental incorporará análisis de simulación fotográfica.

Se tendrán en cuenta el Anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Gobierno Vasco, el Catálogo de paisajes singulares y sobresalientes del Territorio Histórico de Álava (Acuerdo 829/2005), etc.

Medio socioeconómico. Población.

El estudio de impacto ambiental incluirá un análisis de las repercusiones de la ejecución del proyecto sobre las actividades que realiza la población del entorno: agricultura, ganadería, turismo, industria, etc.. Se incidirá especialmente en caracterizar los usos que por su proximidad o inclusión en la zona de ocupación del proyecto puedan quedar afectados, tanto directa como indirectamente (efecto barrera,



fragmentación de superficies con la consiguiente inviabilidad económica de las explotaciones, etc.). Se analizarán también las previsibles repercusiones de la ejecución del proyecto sobre los distintos sectores y sobre la ordenación territorial, despoblación, etc. concluyendo sobre las posibles mejoras o detrimentos respecto a la situación actual.

Se incluirá un estudio de la aceptación social del proyecto.

Se identificarán las viviendas y edificios de posible derribo para llevar a cabo el proyecto y su posible impacto en la población. Se identificarán los posibles impactos en la movilidad y en la seguridad de los residentes próximos a la nueva línea ferroviaria, así como los espacios de uso y disfrute de la población que pueden verse afectados por el proyecto, aclarando el tipo de afección y las medidas a establecer. Se cuantificará la cantidad de suelo de alto valor agrícola y de uso agrícola que se estima perder debido al proyecto. Estos aspectos, junto con los referidos a tamaño y características sociodemográficas y económicas de la población posiblemente afectada, a afecciones a puntos de agua o a la calidad atmosférica (incluidos campos electromagnéticos y calidad acústica) han sido solicitados por el Departamento de Salud del Gobierno Vasco.

Calidad atmosférica. Calidad acústica. Salud humana. Se identificarán las principales fuentes de contaminación atmosférica de las distintas fases del proyecto, así como las posibles afecciones a las poblaciones situadas a 500, 1000 y 2000 m, y en su caso las oportunas medidas correctoras a establecer.

El estudio acústico del estudio de impacto ambiental incluirá una campaña de medición de los niveles de inmisión sonora y vibraciones actuales con objeto de conocer niveles preoperacionales. La previsión de los niveles de inmisión futuros deberá hacerse para el año de la puesta en servicio y un horizonte futuro 10-20 años después de la puesta en servicio. En dichos estudios se especificarán los niveles previsibles de ruido y vibraciones para los periodos diurnos y nocturnos, tanto en la fase de obras como en la de funcionamiento. Se estimarán las posibles afecciones en un radio de 2000 m del proyecto y se definirán, en su caso, las medidas de control y corrección. Para cada alternativa el estudio incorporará cartografía con zonificación acústica para los valores preoperacionales y los resultantes de la modelización con un nivel de detalle suficiente que permita analizar, valorar y evaluar los impactos sobre núcleos o viviendas aisladas afectadas por el ruido o las vibraciones.

En el estudio acústico se tendrán en cuenta los Mapas Estratégicos de Ruido y la delimitación de las zonas de servidumbre acústica de los grandes ejes viarios, como es el caso de la N-1.

Se procederá a identificar las fuentes de emisión de campos electromagnéticos; los niveles actualmente existentes y los niveles previsibles durante el funcionamiento, posible población afectada y en su caso, medidas correctoras a establecer.



Planeamiento territorial y urbanístico. El estudio de impacto ambiental deberá evaluar la compatibilidad de proyecto con los Instrumentos de Ordenación del Territorio indicados por la D.G. de Planificación Territorial y Urbanismo del Gobierno Vasco: Directrices del Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma (Decreto 28/1997) y su revisión de julio de 2015; Planes Territoriales Parciales de las áreas funcionales de Álava Central (D. 277/2004), Beasáin –Zumárraga (D. 543/2009) y Tolosaldea (con aprobación inicial de octubre de 2013); y Planes Territoriales Sectoriales de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos (vertiente mediterránea) (D. 455/1999 y D.449/2013), de Zonas Húmedas de la CAPV (D. 160/2004 y D. 231/2012), Agroforestal (D.177/2014), de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales (D. 262/2004), de la Red Ferroviaria en la CAPV (D. 41/2001), de la Energía Eólica en la CAPV (104/2002), de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (Norma Foral 272013 y N.F. 6/2014), y de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Guipúzkoa (Decreto Foral 24/2009); así como la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco para el periodo 2005-2016 (D. 307/2010) y el Plan Integral de Carreteras de Álava para el periodo 2005-2015 (N.F.11/2008). Todos ellos consultables en internet en la página web del gobierno vasco. Indica también la disponibilidad pública de información geográfica de interés y del banco de datos territoriales de la CAPV en el SIG Udalplan en geoEuskadi.

5. Medidas preventivas y correctoras que pueden o deben ser consideradas.

El estudio de impacto ambiental deberá recoger una propuesta de medidas preventivas, correctoras y, si fuera preciso, compensatorias para evitar o minimizar las afecciones del proyecto, durante la construcción y la explotación, así como un compendio de buenas prácticas ambientales. Se incluirá descripción, cartografía, presupuesto de ejecución y cronograma de aplicación de las medidas propuestas.

A continuación se recogen las medidas citadas en las contestaciones recibidas que presentan alguna particularidad, con independencia de que el estudio de impacto ambiental desarrolle todas que son propias de cualquier proyecto de infraestructuras lineales de transporte de estas características y que, además puede afectar a la Red Natura 2000 incluidas, en su caso, las medidas compensatorias (art.46.5).² y su correspondiente tramitación.

- Definición de las posibles medidas correctoras de las afecciones hidrogeológicas que puede generar la ejecución del proyecto y valoración real de si son factibles tanto técnica como económicamente.
- Definición de posibles medidas para corregir la inundabilidad en los tramos urbanos existentes aguas abajo de la implantación de la nueva plataforma considerando la reducción de superficie de inundación disponible tras la implantación; así como para las modificaciones permanentes del drenaje actual y las posibles afecciones a puntos de agua. Análisis de su eficacia y viabilidad.

² <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/quias-directrices/>



- Las medidas que se diseñen para minimizar la fragmentación de hábitats y mantener la conectividad faunística deberán considerar las deficiencias de permeabilidad de las infraestructuras ya existentes, debiéndose abordar la corrección global de este impacto de forma conjunta en todas ellas. En consecuencia, deberán incluirse medidas de desfragmentación en las infraestructuras ya existentes. A estos efectos deberán seguirse las recomendaciones y orientaciones de la serie de Documentos de Prescripciones Técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte del Ministerio aplicables en las distintas fases del proyecto (diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales – *en prensa revisión 2015*-, seguimiento, planificación y trazado, indicadores de fragmentación, desfragmentación de hábitats)³.
- Medidas específicas de protección del visón europeo, sin menoscabo de las que deban definirse para otras especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o en los catálogos autonómicos.
- Medidas de compensación de la afección a los pequeños humedales de interés para la conservación, si se demuestra que su afección es inevitable y se justifica correctamente.
- Medidas para minimizar el impacto socioeconómico de la actuación por pérdida de suelo agroforestal, pérdida de usos recreativos, efecto barrera, etc.
- Medidas y tramitación a seguir si se detecta la presencia de alguna parcela con suelo potencialmente contaminado (Decreto 165/2008, de 30 de septiembre del Gobierno Vasco) o alguna de las situaciones incluidas en el artículo 23 de la Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Tramitación de la Declaración de calidad del suelo ante la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.
- Medidas para evitar o minimizar la reducción de visibilidad del entorno desde los caminos tradicionales y para eliminar pasos peligrosos para los caminantes entre las medidas detalladas de corrección del impacto paisajístico e integración visual de la nueva infraestructura.
- La propuesta detallada de medidas correctoras para alcanzar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica (ruido y vibraciones) deberá avanzar la reducción de los niveles que se espera alcanzar con las distintas medidas propuestas.
- En su caso, medidas para minimizar la posible afección por campos electromagnéticos.

³ <http://www.magrama.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragm-documentos-grupo-trabajo.aspx>



6. Normativa ambiental.

El estudio incorporará un capítulo de análisis de la normativa ambiental de las diferentes administraciones ambientales que puedan afectar al proyecto (planes de ordenación o gestión del territorio; planes de conservación, recuperación o gestión de especies, catálogos de especies amenazadas; planes sectoriales; etc., etc.).

Se especificará la normativa ambiental que corresponda o las fuentes de información que se hayan considerado aplicables.

7. Contenido mínimo del programa de vigilancia ambiental.

Se deberá presentar un programa de vigilancia ambiental (PVA) que deberá definirse con la mayor concreción posible. Se centrará en los impactos que se hayan considerado significativos y especificará los indicadores de seguimiento, se propondrá una metodología y se establecerán los umbrales admisibles. A la vista de las contestaciones recibidas se prestará especial atención, al control de las afecciones hidrogeológicas y de las aguas superficiales; de la conectividad entre hábitats y de la eficacia de las medias de permeabilización, tanto de la nueva infraestructura como de las ya existentes en las que se hayan aplicado medidas de desfragmentación; de las medidas a aplicar en Red Natura 2000 para garantizar la integridad de los lugares y, en su caso, de las medidas compensatorias; de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica; entre otros..

Entre el contenido a incluir, a petición de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, deberán establecerse controles que permitan determinar la afección a la hidrología superficial y subterránea, la calidad de las aguas continentales y sus ecosistemas asociados, así como verificar la eficacia de las medidas preventivas y correctoras adoptadas durante todas las fases del proyecto.

Se presentará un esquema sintético que relacione los impactos significativos y sus correspondientes medidas preventivas, correctoras y de compensación ambiental que se propongan, con las acciones de vigilancia ambiental propuestas (controles, umbrales, actuaciones previstas si se supera el umbral, etc.). Las medidas deberán quedar bien descritas, presupuestadas y, en su caso, plasmadas en planos a escala adecuada. Se incluirá un reportaje fotográfico del medio que permita constatar la situación preoperacional.

El PVA deberá incluir el correspondiente cronograma, en el que se señalen los informes que serán emitidos, los organismos implicados y un plan de financiación.

Con la presente Resolución, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas que han sido admitidas, al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta, que corresponden a:



- Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. (Madrid).
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Asturias).
- Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Zaragoza).
- Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco. (Álava).
- Dirección de Agricultura y Ganadería. Departamento de Desarrollo Económico y Competencia. Gobierno Vasco. (Álava).
- Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo. Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco. (Álava).
- Iñobe. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.
- Dirección de Salud Pública y Adicciones. Viceconsejería de Salud. Departamento de Salud. Gobierno Vasco. (Álava).
- Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultural. Gobierno Vasco. (Álava).
- Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local. Gobierno de Navarra.
- Servicio de Patrimonio Histórico. Dirección General de Cultura - Institución Príncipe Viana. Departamento de Cultura, Deporte y Juventud. Gobierno de Navarra.
- Servicio de Patrimonio Histórico. Departamento de Euskera, Cultura y Deporte. Diputación Foral de Álava.
- Servicio de Museos y Arqueología. Departamento de Euskera, Cultura y Deporte. Diputación Foral de Álava.
- Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi. (Álava).
- Ayuntamiento de Alsasua/Altsasu. (Navarra).
- Ayuntamiento de Arakil. (Navarra).
- Ayuntamiento de Arbizu. (Navarra).
- Ayuntamiento de Arruazu. (Navarra).
- Ayuntamiento de Asparrena. (Álava).
- Ayuntamiento de Bakaiku. (Navarra).
- Ayuntamiento de Elburgo/Burgelu. (Álava).
- Ayuntamiento de Etxarri Aranatz. (Navarra).
- Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso. (Guipúzkoa).
- Ayuntamiento de Irañeta. (Navarra).
- Ayuntamiento de Iturmendi. (Navarra).
- Ayuntamiento de Iza. (Navarra).



- Ayuntamiento de Lakuntza. (Navarra).
- Ayuntamiento de Salvatierra/Agurain. (Álava).
- Ayuntamiento de San Millán/Donemiliaga. (Álava).
- Ayuntamiento de Uhart Arakil. (Navarra).
- Ayuntamiento de Urdiain. (Navarra).
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (Álava).
- Ayuntamiento de Ziordia. (Navarra).

Una vez realizado el estudio de impacto ambiental, además del número de copias cuya entrega haya estipulado el órgano sustantivo, se ruega que le remita al menos una en soporte informático sobre CD-Rom, en formato pdf, y asimismo, la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, se requiere que también aporte un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- Formato PDF, en blanco y negro.
- En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre de la provincia).
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.
- Flecha de orientación del norte.
- Líneas de términos municipales, con nombre del término.
- Núcleos urbanos.
- Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.

Madrid, a 17 de Mayo de 2016

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Fdo: Francisco Muñoz García

EL SECRETARIO DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

Fdo: Pablo Saavedra Inaraja

18 MAY 2016

