



INDUSTRIA, TRANTSIZIO ENERGETIKO ETA
JASANGARRITASUN SAILA
Ingurumen Jasangarritasuneko Sailburuordetza
Ingurumen Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularren
Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, TRANSICIÓN
ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD
Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental
Dirección de Calidad Ambiental y Economía
Circular

Resolución del director de Calidad Ambiental y Economía Circular por la que se formula el documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de defensa contra inundaciones del río Zalla a su paso por el aeropuerto de Foronda en el Término Municipal de Vitoria - Gasteiz (Álava), promovido por la Agencia Vasca del Agua.

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 11 de marzo de 2024, la Agencia Vasca del Agua solicitó ante el órgano ambiental la emisión del documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de defensa contra inundaciones del río Zalla a su paso por el aeropuerto de Foronda en el término municipal de Vitoria - Gasteiz, de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

El órgano ambiental ha cumplimentado el trámite de consultas establecido en el artículo 68.1 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, con el resultado que obra en el expediente. Del mismo modo, se comunicó a la Agencia Vasca del Agua el inicio del trámite.

Asimismo, la documentación de la que consta el expediente estuvo accesible en la web del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente para que cualquier persona interesada pudiera realizar las observaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Una vez analizados los informes recibidos, se constata que el órgano ambiental cuenta con los elementos de juicio suficientes para elaborar el documento de alcance del estudio de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 34.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de los proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, serán objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos públicos o privados enumerados en el Anexo II.D. El proyecto objeto de esta Resolución está recogido en el epígrafe 7.g) del Anexo II.D: "Encauzamientos fluviales y modificaciones de trazado de cauces que supongan la actuación sobre al menos 250 metros de longitud de cauce en estado natural".

En virtud de lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre y en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, con anterioridad al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, el promotor del proyecto podrá solicitar al órgano ambiental, a través del órgano sustantivo, que elabore un documento de alcance del estudio de impacto ambiental; a tal efecto, presentará una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, acompañada del documento inicial del proyecto, ante el órgano sustantivo el cual, una vez comprobada formalmente la suficiencia de la documentación presentada, la remitirá al órgano ambiental para que este último elabore el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, tras consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

Por último, en orden a determinar el alcance del estudio de impacto ambiental, se han tenido en cuenta las exigencias recogidas, en el artículo 35 y en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

En virtud de todo lo hasta aquí expuesto, una vez analizados los informes obrantes en el expediente y vistos el Decreto 18/2024, de 23 de junio, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos; el Decreto 68/2021, de 23 de febrero,



por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, , la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero. – Formular, únicamente a efectos ambientales, el documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de defensa contra inundaciones del río Zalla a su paso por el aeropuerto de Foronda en el Término Municipal de Vitoria - Gasteiz (en adelante, el proyecto), en los términos que se recogen a continuación:

1. Aspectos relevantes de la evaluación ambiental del proyecto

El objeto del proyecto es proteger las instalaciones del aeropuerto de Foronda frente a la avenida de periodo de retorno de 500 años del río Zalla. El proyecto afecta a un tramo de unos 3,5 km de longitud, entre el acceso al aeropuerto por la N-624 y el cruce del río Zalla con la carretera A-3302.

El proyecto de defensa contra inundaciones del río Zalla en el aeropuerto de Foronda forma parte del programa de medidas del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Ebro (PGRI 2º Ciclo), aprobado por Real Decreto 26/2023, de 17 de enero.

Actualmente el cauce del río Zalla, a todo lo largo del tramo objeto del proyecto, está delimitado en ambas márgenes por motas. Estas motas están ejecutadas con tierras del entorno y sin adecuada protección, lo que da lugar a su rotura frente a caudales de una intensidad media (periodo de retorno de 15/20 años). Asimismo, estas defensas imposibilitan la entrada de las aguas laterales de escorrentía superficial al propio cauce.

El proyecto contempla la ejecución de una mota de protección en la margen izquierda del río Zalla. La mota está separada una media de 80,00 m del eje del cauce y presenta una altura media sobre el terreno de 2,60 m. La longitud total de la mota es de 3.430,00 m, presentando una dimensión trapezoidal con una coronación superior de 5,00 m (para permitir el cruce de dos vehículos durante las labores de mantenimiento y conservación) y taludes 2H:1V, permitiendo el laboreo y mantenimiento de ambas superficies.

En la margen izquierda del río, donde se construye la nueva mota, se disponen tubos de entrada de los caudales de escorrentía al río y sistemas anti retorno (tipo válvulas clapetas), para evitar la salida de los caudales de avenida de la sección principal del propio río. Además, se prevé la retirada de un cordón de tierra ubicado en la margen izquierda, en el tramo final del cauce.

Para la formación de la mota se necesitan 67.635 m³ de materiales de préstamo, procedentes de la propia obra, de cantera o excedentes de otras obras (38.863 m³ de material arcilloso para formación del núcleo, 21.108 m³ para la formación de los espaldones y 7.664 m³ para el relleno de material filtrante en el espaldón interior).

De acuerdo con la información aportada por el órgano sustantivo, el volumen de excavación de tierras se cifra en 24.133,20 m³, previsiblemente para el saneamiento de la base de la mota, de los que se valorizan 2.760,70 m³, por lo que el volumen de sobrantes que se prevé eliminar asciende a 21.372,50 m³.

Por otra parte, se precisan 5.109,70 m³ de zahorra artificial para formación de caminos de servicio y mantenimiento (procedentes de cantera) y 2.796,70 m³ para manto de tierra vegetal para la protección del talud del lado río de la mota (procedentes de la propia obra).

Se restaurará la superficie de cultivos y zona de parque fluvial existente entre el río Zalla y la mota de protección con la plantación de especies de vegetación potencial de la zona.

Para el correcto funcionamiento de esta alternativa, es necesario elevar la rasante de la carretera A-3302, así como la sustitución del puente de esta carretera sobre el río Zalla. Estas actuaciones no forman parte del proyecto, sino de otro proyecto promovido por la Diputación Foral de Álava, consistente en la mejora y ampliación de la carretera A-3302.

Análisis de alternativas

El documento de inicio analiza tres alternativas, incluida la alternativa 0 o no actuación. La alternativa 0 se descarta totalmente ya que no soluciona los problemas de inundabilidad de las instalaciones aeroportuarias frente a la avenida de periodo de retorno de 500 años del río Zalla.

La alternativa 1 consiste en la ejecución de dos motas longitudinales y paralelas al río en ambas márgenes, separadas en torno a 21 y 26 metros del eje del cauce. La doble mota tiene una longitud de 3.740,00 m, comenzando en los meandros de río Zalla, aguas abajo del núcleo urbano de Foronda y disponiendo su final aguas abajo de la carretera A-3308.

De esta manera los desbordamientos del cauce actual quedarían confinados en estas nuevas motas, evitando así la inundación de los terrenos del entorno. Esta solución obliga a la disposición de tubos de entrada de los caudales de escorrentía en sentido al río, y a su vez de sistemas anti retorno (tipo válvulas clapetas) para evitar la salida de los caudales de avenida de la sección principal del propio río. Esta solución incluye la restauración de la zona comprendida entre el cauce y las motas, en una superficie de 4,35 ha.

La alternativa 2, que es la solución finalmente seleccionada, consiste en la ejecución de una mota de protección en la margen izquierda.

Ambas alternativas prevén la retirada de un cordón de tierra ubicado en la margen izquierda, en el tramo final del cauce, actuación que se considera positiva porque recupera la conectividad transversal entre la llanura de inundación de la margen izquierda y el canal del río Zalla.

Tras realizar un análisis de los impactos asociados a ambas alternativas, se desestima la alternativa 1, siendo sus principales inconvenientes (en relación con la alternativa 2), los siguientes:

- Precisa de mayores modificaciones morfológicas y de ocupación de espacio.
- Confina en mayor medida el cauce actual del río Zalla, ya que deja menos espacio entre las motas y el cauce para el desarrollo de las dinámicas fluviales.
- Tiene mayor afección sobre la vegetación y en especial sobre la vegetación de más valor ambiental, como la fresneda olmeda y la alameda-aliseda mediterránea y/o de transición.
- Genera menos espacios libres aptos para su restauración ambiental.
- La afección a la fauna es mayor, ya que se actúa en ambas márgenes del cauce.
- Afecta a mayor superficie de suelos de alto valor agrológico.

El ámbito del proyecto se ubica junto al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, con el que limita al sureste. En la parte norte, destaca el núcleo de población de Gereña y el núcleo de Andetxa / Antezana al este.

El río Zalla se encuentra canalizado desde la localidad de Foronda hasta el cruce de la carretera A-3302. La canalización del río Zalla se ejecutó para poder realizar las obras de construcción del aeropuerto de Foronda. Un tramo del cauce original fue ocupado por las instalaciones aeroportuarias y el nuevo canal que se construyó fue protegido por medio de motas en ambas orillas. Estas motas se prolongaron aguas arriba y aguas abajo a lo largo de tramos de cauce natural, aunque de forma discontinua.

Del antiguo trazado del río se conserva un pequeño tramo que actualmente funciona como afluente por la izquierda del curso principal artificial sin apenas cauce, seco prácticamente todo el año, exceptuando momentos puntuales de abundantes precipitaciones en los que puede disponer de cierto caudal. El río Zalla es tributario del río Zadorra, donde desemboca aproximadamente 2 km aguas abajo del ámbito del proyecto.

En el ámbito no figuran espacios naturales protegidos, ni otras áreas o espacios naturales de interés incluidos en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes de la Comunidad Autónoma Vasca o en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco. Tampoco se localizan elementos pertenecientes a la red de corredores ecológicos de la CAPV, ni de la red de corredores ecológicos de Álava.

La vegetación principal del ámbito de estudio se encuentra dominada por los monocultivos intensivos de cereal, patata y remolacha. Dichas zonas de cultivo se alternan con terrenos de barbecho y pastizales, consecuencia del abandono de las tierras de labor.

En el cauce del río Zalla predominan tanto las zonas con vegetación de ribera del tipo alameda-aliseda mediterránea y/o de transición, como las saucedas. En cuanto a las alisedas, actualmente éstas están

entremezcladas con choperas de plantación, de modo que los chopos se encuentran de forma más o menos dispersa.

Asociada a la presencia de agua, se constata la existencia de vegetación de ribera en el antiguo cauce del río Zalla, en una zona cercana al aeropuerto donde se localizan bosques ribereños de fresnedas y alisedas con saucedas asociadas. Además, en zonas encharcadas se encuentran pequeñas superficies de carrizales en un estado degradado.

Otros estratos de vegetación existentes en la zona, pero con una menor representación, son la ruderal nitrófila y los pastizales, así como formaciones forestales, especialmente al oeste y este del aeropuerto, constituidas por repoblaciones de coníferas. Se detecta una pequeña superficie de robledal eútrofo subatlántico en la margen derecha, próximo a la localidad de Gereña.

En cuanto a la flora protegida, según GeoEuskadi, hay una zona de recuperación de la especie amenazada *Berula erecta*, especie en “Peligro de extinción”, según el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas.

En el entorno del proyecto se han detectado los siguientes hábitats de interés comunitario:

- 91E0*, Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.
- 6210*, Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (parajes con importantes orquídeas).
- 9160, Robledales pedunculados o albares subatlánticos y medioeuropeos.

El cauce del río Zalla se engloba dentro del ámbito del Plan de Gestión del “avión zapador (*Riparia riparia*)” en Álava (Decreto Foral 22/2000, del Consejo de Diputados de 7 de marzo, que aprueba el Plan de Gestión del ave “Avión Zapador (*Riparia riparia*)”, como especie amenazada y cuya protección exige medidas específicas.

Otros aspectos significativos del medio son:

- Presencia de suelos categorizados de Alto Valor Estratégico por el Plan Territorial Sectorial Agroforestal.
- No se han detectado zonas húmedas de los grupos I y II. Dentro del grupo III se detecta algunos humedales cercanos a la zona de actuación: lagunas de Estarrona (B9A11_01), laguna de Otaza (B9A10) y embalsamiento del Zalla en Foronda (B10A7).
- La vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos es alta.
- No se han detectado áreas ni puntos de interés geológico.
- Próximos al ámbito de actuación existen varios elementos del patrimonio cultural. El más cercano a la zona de actuación es el puente sobre la carretera A-3302, que está incluido dentro del conjunto monumental “Puentes de la cuenca del río Zadorra” (Declarados como bien cultural con la categoría de conjunto monumental mediante el Decreto 222/2017, de 19 de septiembre).
- El ámbito en estudio no se recoge dentro del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes (CPSS) de la CAPV, aunque sí se ubica en la zona de estudio un paisaje sobresaliente incluido en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava. Se trata del curso medio del río Zadorra.
- En la zona de actuación no se han detectado zonas con suelos que soportan o hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes.

Los principales impactos del proyecto se producirán en fase de obras y están asociados a la ocupación del suelo y eliminación de la cubierta vegetal y a los movimientos de tierras precisos para la ejecución de la mota, que introducirán cambios en la morfología del terreno.

El proyecto no afecta directamente a ningún espacio protegido del patrimonio natural, según se definen éstos en la Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de conservación del patrimonio natural de Euskadi. Tampoco afecta de manera directa a otros espacios naturales recogidos en la red de la infraestructura verde de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, ni a Lugares de Interés Geológico.

El principal impacto sobre la vegetación puede producirse por la retirada del cordón de tierras actual, por la afección a las zonas de vegetación riparia y a la especie *Berula erecta*. El documento ambiental considera que, al no realizarse ninguna actuación sobre las riberas del Zalla, la afección sobre la vegetación de interés se considera baja.

Otro impacto que puede resultar significativo es la afección a las posibles zonas de nidificación del avión zapador durante la eliminación del actual cordón de tierras del cauce.

Durante las obras pueden producirse otros efectos negativos, principalmente por riesgo de afectar a la calidad de las aguas superficiales por escorrentías procedentes de la zona de trabajos y por alterar la calidad del hábitat faunístico por las molestias derivadas de la presencia de maquinaria, personal, emisiones de ruidos, polvo y otros contaminantes atmosféricos, por lo que el documento ambiental establece una serie de medidas preventivas para evitar, o minimizar estos posibles impactos.

Una vez acabadas las obras, la eliminación del cordón de tierras se considera una acción positiva, ya que se incrementa la superficie de vegetación ribereña y se recupera la conectividad transversal entre la llanura de inundación de la margen izquierda y el canal del río Zalla.

Otros impactos posibles son la afección a suelos de alto valor estratégico, aunque se valora positivamente la ocupación de suelo destinado a la restauración ambiental, al generar nuevos espacios que generarán nuevos ámbitos para albergar flora y fauna. La actuación propuesta afecta a una superficie de 25,85 ha, de las que 20,76 ha son de restauración.

2. Amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental deberá ajustarse en cuanto a sus contenidos mínimos y estructura a lo dispuesto en el artículo 35 y en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo anterior, los apartados a desarrollar deben responder al siguiente esquema metodológico:

1. Descripción general del proyecto y previsiones en el tiempo, sobre la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación del movimiento de tierras, de los tipos y cantidades de residuos, vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.
2. Exposición de las principales alternativas estudiadas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales del proyecto.
3. Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales clave.
4. Identificación, cuantificación y valoración de impactos: evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje y los bienes materiales, incluido el patrimonio histórico artístico y el arqueológico teniendo en cuenta los efectos ambientales. Asimismo, se atenderá a la interacción entre todos estos factores, durante las fases de ejecución, explotación y, en su caso, durante la demolición o abandono del proyecto.

Cuando el proyecto pueda causar a largo plazo una modificación hidromorfológica en una masa de agua superficial o una alteración del nivel en una masa de agua subterránea que puedan impedir que alcance el buen estado o potencial, o que pueda suponer un deterioro de su estado o potencial, se incluirá un apartado específico para la evaluación de sus repercusiones a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de las masas de agua afectadas.

5. Vulnerabilidad del proyecto. Descripción de los efectos adversos significativos del proyecto en el medio ambiente a consecuencia de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes, en relación con el proyecto en cuestión.
6. Medidas previstas para prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente.
7. Programa de vigilancia ambiental.

8. Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. En su caso, informe sobre las dificultades informativas o técnicas encontradas en la elaboración del mismo.

Con carácter general, los términos en los que debe desarrollarse el estudio de impacto ambiental serán los que desarrollan en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Dadas las características de las actuaciones que se proponen y del medio previsiblemente afectado y a la vista de los resultados de las consultas realizadas, el estudio de impacto ambiental debe desarrollar los apartados mencionados con la amplitud y nivel de detalle que se expresan a continuación.

2.1. Descripción del proyecto y sus acciones

El estudio de impacto ambiental debe incluir una descripción detallada del conjunto de actuaciones inherentes a la actuación y considerar la totalidad de las superficies a ocupar o alterar, y de forma específica, debe identificar aquellas acciones que puedan generar afecciones significativas sobre las condiciones ambientales del medio, mediante un examen detallado tanto de la fase de ejecución como de la fase de funcionamiento de la obra. Debe estimar, asimismo, los tipos y cantidades de residuos, vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.

Las afecciones que se pretende evitar y corregir pueden provenir tanto de la propia actividad que plantea el proyecto, como de todas aquellas actividades complementarias propias del mismo, en particular, de la adecuación de accesos, la ubicación y habilitación de zonas auxiliares de obra y el acopio de materiales y maquinaria.

Todas las actuaciones deben definirse con un nivel de detalle suficiente que permita estimar los efectos que la ejecución del proyecto puede causar sobre el medio ambiente y el diseño de las medidas de prevención y corrección que garanticen la reducción, eliminación o compensación de forma efectiva de los impactos ambientales detectados.

Así, deben quedar perfectamente definidas las siguientes cuestiones:

- Localización y delimitación del área de afección del proyecto. Superficies ocupadas por el conjunto de acciones del proyecto, diferenciando entre zonas de ocupación temporal y zonas de ocupación definitiva.
- Definición del estado actual.
- Definición de las actuaciones y descripción de las obras previstas. Descripción detallada de cada una de las intervenciones propuestas y de las superficies afectadas por las mismas; trazado en planta, perfiles longitudinales y transversales y secciones tipo de las motas proyectadas.
- Técnicas constructivas previstas en fase de obras para evitar afecciones al río en aquellos tramos donde se ha previsto la retirada del cordón actual de tierras.
- Movimientos de tierras: descripción de las obras de movimiento de tierras, modo de ejecución, previsión de la retirada de material y lugares intermedios de acopio.
- Balance del movimiento de tierras y cuantificación de los sobrantes de excavación, en su caso, a gestionar fuera de la zona de obras. Rutas seleccionadas para el transporte de sobrantes, analizando los efectos provocados por el transporte de tierras a destino.

Se tendrá en cuenta que, en caso de preverse nuevos depósitos de sobrantes, los proyectos de los mismos deberán redactarse de acuerdo al Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de rellenos y por tanto deberán incorporar los resultados, condiciones y medidas derivados de los informes preceptivos y vinculantes de los órganos competentes en materia de aguas y biodiversidad referidos en el artículo 26 del citado Decreto.

- Residuos generados en las diversas fases del proyecto y destino final de los mismos, incluyendo excedentes de movimientos de tierras, estructuras de demolición, etc. Para la gestión de residuos de construcción y demolición que se pudieran generar durante las obras se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los

residuos de construcción y demolición, y en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

- Localización de las instalaciones auxiliares de obra (parques de maquinaria, zonas de almacenamiento de tierras y materiales de obra, zonas de limpieza de ruedas de camiones, instalaciones para oficinas y personal, etc.).
- Trazado de los accesos al cauce. Necesidad de acondicionamiento de nuevas pistas o caminos de acceso y características de los mismos.
- Duración prevista de las obras y plan de obra (estimación de la duración en el tiempo de las distintas fases, si las hubiera).

Se presentarán los planos de detalle necesarios para la correcta descripción del proyecto, incluyendo, al menos, los siguientes:

- Plano georreferenciado de la localización geográfica.
- Plano de planta de las actuaciones a desarrollar. Las actuaciones propuestas deben estar perfectamente definidas y diferenciadas.
- Planos con perfiles longitudinales y transversales y secciones tipo del cauce en el tramo afectado por el proyecto.
- Plano de los trazados de los accesos al cauce, identificación de los tramos del camino que deban acondicionarse.
- Plano de localización de las instalaciones auxiliares de obra.

2.2. Exposición de las alternativas analizadas y justificación de la solución adoptada

Tal como recoge la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el estudio de impacto ambiental debe incluir un examen multicriterio de las distintas alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas, y sean relevantes para el proyecto, incluida la alternativa cero, o de no actuación, y que sean técnicamente viables para el proyecto propuesto y una justificación de la solución propuesta.

En este análisis de alternativas, tal como figura en varios de los informes recibidos durante la fase de consultas a las administraciones públicas y personas interesadas, se analizará y valorará la alternativa del “Proyecto de urbanización del Vial Estructurante y zonas anexas en el aeropuerto de Vitoria”.

La selección de la mejor alternativa deberá estar soportada por un análisis global multicriterio donde se tengan en cuenta no sólo aspectos económicos, sino también los de carácter social y ambiental.

En este proceso de valoración de alternativas se considerarán, entre otros aspectos, la afección al cauce, la afección a vegetación, los movimientos de tierra y la mejora hidráulica perseguida.

El apartado concluirá con una justificación de la alternativa elegida, debiendo garantizar en cualquier caso la viabilidad técnica y ambiental de la solución adoptada y procurar la menor afección posible a los componentes ambientales del medio.

2.3.- Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas claves

En este apartado se deberá realizar una descripción del medio, destacando aquellos componentes más valiosos y aquéllos que pudieran resultar más afectados por las acciones del proyecto. De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe contener un estudio del estado del lugar y de sus condiciones ambientales antes de la realización del proyecto, así como un estudio comparativo de la situación ambiental actual, con la actuación derivada del proyecto objeto de evaluación, para cada alternativa examinada.

El inventario ambiental deberá ser valorado en cada uno de sus apartados. Como marco de valoración se considerará la importancia relativa de los elementos adoptando un ámbito referencial espacial (local, regional, u otros).

En todos los casos deberán especificarse las fuentes documentales para la obtención de los datos, ya sean bibliográficos, de elaboración propia u otros.

Con carácter general, la descripción del inventario ambiental se hará de forma concisa, evitando generalidades que no aporten nada a la evaluación de impacto ambiental, y en la medida en que fuera preciso para la comprensión de los posibles efectos del proyecto sobre el medio ambiente.

Sin perjuicio de lo anterior, dadas las características del ámbito de afección del proyecto, el inventario ambiental debe incidir, en los siguientes aspectos:

- Geología y Geomorfología
 - Características geológicas y geomorfológicas del ámbito de afección del proyecto. Condicionantes geotécnicos.
 - Identificación de lugares, puntos y áreas de interés geológico/geomorfológico.
 - Permeabilidad de los materiales litológicos. Vulnerabilidad de acuíferos. Identificación, en su caso, de zonas de alta vulnerabilidad, zonas de recarga, sumideros, etc., y su relación con el proyecto.

- Hidrología superficial y subterránea
 - Red hidrográfica en el ámbito de afección del proyecto. Estado de los cauces y sus márgenes afectados por el proyecto.
 - Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos y zonas de interés hidrogeológico
 - Calidad de las aguas. Determinación del estado ecológico (biológico, fisicoquímico e hidromorfológico) en los tramos afectados por el proyecto.
 - Puntos de agua existentes en el ámbito. Descripción de sus características, con indicación de su uso y localización en cartografía de detalle.

- Descripción de las biocenosis y ecosistemas presentes en el área
 - En este apartado se identificarán las comunidades afectadas, con indicación de su grado de conservación, complejidad estructural, especies características, emblemáticas o significativas, etc. Se tendrá en cuenta, en particular, la presencia de especies amenazadas, tanto a nivel regional como nacional, comunitario o internacional.
 - El estudio de impacto ambiental detallará con precisión, mediante un análisis particularizado, la superficie de cada hábitat de interés y de las masas de vegetación autóctona afectadas por las actuaciones del proyecto, su composición, estado de conservación y valor ecológico. En particular, se aportarán datos de superficie y estado de conservación del bosque de ribera que se puede ver afectado por la ejecución del proyecto.
 - Se deberán realizar prospecciones detalladas del ámbito de afección del proyecto, por un especialista en botánica, cuya función será identificar y señalar en cartografía de detalle las posiciones de las poblaciones o ejemplares de flora amenazada presentes en el ámbito de afección del proyecto.
 - Asimismo, el análisis de la vegetación incluirá la identificación y localización detallada de posibles especies vegetales alóctonas invasoras.
 - En relación con la presencia de fauna, el estudio de impacto ambiental debe incidir fundamentalmente en la preservación y recuperación de los hábitats de las especies de fauna presentes o potencialmente presentes en el ámbito de afección del proyecto. Deberá valorar la presencia de áreas de interés para la fauna de interés y/o amenazada (áreas de cría, refugio y alimentación) presente en el ámbito. En este sentido, el diagnóstico de fauna se deberá completar mediante la realización de prospecciones que incluyan a todos los grupos faunísticos con el objetivo de obtener información precisa sobre las especies presentes en el ámbito del proyecto y del uso que hacen del espacio. Dado el nivel de amenaza que recibe, se considera preciso hacer especial hincapié en la presencia de nidos de avión zapador en el cordón de tierras que está previsto retirar, teniendo en cuenta los condicionantes que establece el Plan de Gestión de esta especie.

- Paisaje

En relación con los recursos paisajísticos de la zona, se realizará un análisis de la calidad y la fragilidad del paisaje.

- Patrimonio cultural

Para la identificación de los elementos de interés cultural presentes en el ámbito de afección del proyecto, se tendrá en cuenta el informe emitido por la Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Álava. En todo caso, se atenderá a lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

- Documentación gráfica

Deberán incorporarse representaciones cartográficas georreferenciadas, tanto a escala general como de detalle, de los aspectos del inventario ambiental más relevantes de la zona de actuación, con indicación de la escala utilizada en cada caso.

2.4.- Identificación y valoración de impactos

La identificación, cuantificación y valoración de los impactos derivará de la interacción entre los elementos del inventario ambiental y las acciones del proyecto susceptibles de generar impactos. La magnitud de la afección debe estimarse teniendo en cuenta la calidad y la cantidad de los recursos afectados directa o indirectamente por el proyecto. Se diferenciarán los impactos causados en la fase de obras, en la fase de funcionamiento y en la fase de desmantelamiento.

La valoración de los impactos tendrá en cuenta todas las actuaciones derivadas del proyecto incluidos la ejecución, en su caso, el tráfico derivado del traslado de material sobrante a los depósitos de sobrantes, los accesos permanentes y temporales, las instalaciones auxiliares, los acopios temporales de tierras y materiales, etc.

Se detallarán las metodologías y procesos de estimación utilizados en la valoración de los impactos ambientales. Se expresarán los indicadores o parámetros utilizados, empleándose, siempre que sea posible, normas o estudios técnicos de general aceptación, que establezcan valores límite o guía, según los diferentes tipos de impacto.

Esta identificación y valoración de impactos deberá quedar suficientemente argumentada en cada uno de los casos, usando para ello la terminología expresada en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En el presente caso consistirá fundamentalmente en la comparación de la situación actual frente a una situación futura con medidas correctoras.

Particularmente, y sin perjuicio de otros, teniendo en cuenta las características del proyecto y del medio afectado, el estudio de impacto ambiental deberá incidir especialmente en la valoración de los impactos ambientales relacionados con la afección al río Zalla, así como la repercusión sobre recursos naturalísticos por posibles afecciones a la vegetación natural autóctona y a la fauna. Se cuantificará la superficie de cada clase de vegetación afectada por el proyecto en su conjunto.

Se diferenciará entre la ocupación temporal en fase de obras de la permanente. El impacto sobre la vegetación y hábitats de interés comunitario resultante se valorará atendiendo, además de a la superficie afectada, al estado de conservación, grado de representatividad y papel de conectividad.

También se valorarán los impactos derivados de la contaminación acústica y de la correcta gestión de residuos, vertidos y emisiones en fase de obras.

A este respecto, en relación con el ruido, se incluirá una valoración de la incidencia acústica de las obras, considerando las disposiciones específicas en materia de ruido que resultan de aplicación a las obras tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, como en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Deberán considerarse la potencia acústica de la maquinaria de obra, la zonificación acústica y los objetivos de calidad acústica establecidos para cada zona.

En relación con los recursos estético-culturales, se valorará la compatibilidad de la propuesta con los elementos de patrimonio cultural.

Otros impactos que debe valorar correctamente el estudio de impacto ambiental son los derivados de molestias en fase de obras a puntos de nidificación y/u otras áreas de cría de fauna cercanos, aspecto especialmente importante para todas aquellas especies de fauna con alguna categoría de amenaza.

Por último, de acuerdo al informe emitido por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, y en consonancia con lo establecido en la normativa ambiental, el estudio de impacto ambiental debe incluir el cambio climático cómo factor en la identificación, descripción, análisis y cuantificación de los posibles efectos significativos del proyecto.

2.5. Vulnerabilidad del proyecto

Se realizará una descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los efectos adversos significativos del proyecto en el medio ambiente a consecuencia de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes y sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes. Para este objetivo, podrá utilizarse la información relevante disponible y obtenida a través de las evaluaciones de riesgo realizadas de conformidad con otras normas que sean de aplicación al proyecto.

En su caso, la descripción debe incluir las medidas previstas para prevenir y mitigar el efecto adverso significativo de tales acontecimientos en el medio ambiente, y detalles sobre la preparación y respuesta propuesta a tales emergencias.

2.6. Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias

El estudio de impacto ambiental deberá señalar las medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos significativos sobre cada uno de los elementos del medio considerados.

Las medidas protectoras, correctoras y, en su caso, compensatorias deben ser diseñadas teniendo en cuenta todos los elementos y actuaciones para la ejecución del proyecto y deben guardar correspondencia con los impactos derivados de las diferentes acciones sobre los elementos y valores ambientales del espacio afectado por el proyecto.

Se identificará y describirá de forma detallada cada una de las acciones destinadas a la prevención y corrección de impactos. El detalle de la descripción deberá ser suficiente para garantizar la reducción, eliminación o compensación de forma efectiva de los impactos ambientales detectados, contemplando los apartados propios de un proyecto de ejecución: memoria, cuadro de mediciones, definición de unidades de obra, partidas presupuestarias correspondientes a cada una de las medidas contempladas y pliego de prescripciones técnicas, así como la cartografía necesaria para la mejor comprensión de las mismas. Se integrarán estas medidas en el plan de obra, proponiendo un calendario coordinado para su ejecución.

En concreto, y sin perjuicio de otras medidas que resulte necesario incorporar derivadas de los resultados de los análisis requeridos en apartados anteriores, el proyecto de medidas preventivas, protectoras y correctoras incorporará y desarrollará las siguientes medidas, entre otras posibles:

Medidas para la protección del patrimonio natural

- Medidas preventivas asociadas tanto al diseño del proyecto (definición de áreas de trabajo, etc.) como a la ejecución de las obras, tales como balizamiento de la zona a afectar por las obras, incluyendo accesos auxiliares, acopios etc., de modo que la obra no exceda el territorio balizado.
- Protección de enclaves de interés para flora y fauna amenazada.
- Realización de las obras fuera del período crítico de reproducción para la fauna, en aquellas áreas en las que se haya detectado la presencia de especies amenazadas.
- Medidas para la protección de la vegetación autóctona.
- Previsión de señalamiento de arbolado a eliminar, de modo que sea el mínimo imprescindible.
- Medidas para la eliminación de vegetación alóctona invasora.
- Medidas preventivas (de diseño y a considerar durante las obras) y correctoras para evitar la afección a las especies de fauna de interés. En relación con el avión zapador, se deberán adoptar medidas preventivas como el ajuste del calendario de obras y correctoras como la restauración de las riberas. En todo caso, la Diputación Foral de Álava, como órgano responsable de la gestión de las especies y

de la aplicación del Plan de Gestión del avión zapador, podrá establecer cuantas medidas y cautelas estime necesarias.

Medidas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

- Medidas para minimizar la contaminación de las aguas en los tramos de actuación, tales como medidas para evitar aportes de sólidos en suspensión y el vertido de otros contaminantes procedentes de las zonas de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares.
- Localización adecuada de zonas de acopios y áreas auxiliares, para evitar la afección directa o por escorrentía.
- Medidas de acondicionamiento (impermeabilización, red de drenaje, etc.) de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares.
- En las zonas de obra, y en particular a la salida de aquellas en las que se prevea la circulación de camiones cargados con materiales de excavación, se dispondrá de dispositivos de limpieza de vehículos conectados a balsas de decantación. El estudio deberá recoger las características, localización precisa y justificación de las dimensiones de dichos elementos.

Medidas para favorecer la restauración ambiental y la integración paisajística

- Medidas correctoras orientadas a la restauración ambiental de todas las zonas afectadas temporalmente por las obras.
- Acciones que favorezcan la recuperación del hábitat faunístico en aquellos tramos donde se afecte a las riberas del cauce.
- Redacción de un proyecto de revegetación que incluya:
 - Especies a emplear en las restauraciones para cada una de las superficies o zonas señaladas, así como las densidades de plantación, tamaño de los especímenes, composición de siembras o hidrosiembras, mediciones y partidas presupuestarias necesarias para la ejecución de las actuaciones propuestas y para garantizar las labores de mantenimiento de las superficies revegetadas.
 - Propuesta de revegetación por zonas, de acuerdo con las características de cada una de ellas.
 - Mantenimientos previstos: reposiciones de marras, riegos y abonados en su caso, etc. Se recomienda que estos mantenimientos se alarguen durante un mínimo de 3 años tras las obras.
- En la revegetación de las márgenes del río se utilizarán especies arboladas y arbustivas autóctonas que contribuyan a una mayor naturalización y funcionalidad ecológica de la zona.
- El proyecto de revegetación incluirá medidas para evitar procesos invasivos de flora alóctona, teniendo en cuenta que los movimientos de tierras pueden favorecer la expansión de este tipo de plantas.
- Se adjuntará un plano, a escala de proyecto, donde se detallen y representen las distintas superficies objeto de revegetación, indicando el tratamiento previsto en cada caso (siembras, plantaciones, etc.).

Las medidas correctoras y compensatorias se recogerán en un Proyecto de restauración ambiental específico, que se vinculará al proyecto de defensa de inundaciones a todos los niveles (incluido el presupuesto), y que determine cuestiones como:

Medidas para reducir las afecciones y molestias a la población

- Propuesta de medidas en relación con la protección de la calidad atmosférica, incluyendo producción de polvo y ruidos en fase de obras.
- Propuesta de medidas relacionadas con la minimización de niveles sonoros en fase de funcionamiento.
- Protocolos de actuación en caso de accidentes graves durante las obras que puedan afectar a la población residente.

Medidas destinadas a la gestión de los residuos

Propuesta de gestión de residuos durante la fase de obras. Descripción de los sistemas de recogida, almacenamiento y tratamiento.

Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural

De acuerdo con lo señalado en el informe emitido por el Servicio Museos y Arqueología. Diputación Foral de Álava, el estudio de impacto ambiental deberá definir las medidas necesarias para garantizar la protección de los elementos de patrimonio cultural del entorno.

2.7. Programa de vigilancia ambiental

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental cuyo objetivo principal será el establecimiento de un sistema que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en el estudio de impacto ambiental, así como de las indicaciones y medidas correctoras contenidas en el mismo.

Se detallarán los objetivos del programa y, para cada uno de dichos objetivos, los datos a recoger, la metodología a utilizar, los puntos de medida (incluyendo su situación en plano y croquis necesarios para su ubicación exacta) y la frecuencia de las medidas.

Los objetivos de calidad vendrán definidos, cuando proceda, de acuerdo con valores límite o guía extraídos de la legislación o estudios técnicos de general aceptación. Sin embargo, si las peculiaridades y características concretas del ámbito afectado por el proyecto así lo aconsejaran, se deberán adoptar valores más restrictivos para aquellos parámetros para los que se considere necesario.

Deberá incorporarse asimismo el correspondiente presupuesto desglosado con el detalle suficiente para el correcto seguimiento de las afecciones derivadas del desarrollo del proyecto. Además de otros controles que resulte necesario introducir como consecuencia de los datos aportados sobre el proyecto y su incidencia en el medio, dicho programa debe incluir los controles que se señalan a continuación:

- Control de los límites de ocupación de obras.
- Control de la afección al cauce y a la calidad de las aguas durante las obras.
- Control de la afección a la vegetación.
- Control de la afección a especies de fauna amenazada.
- Control de buenas prácticas en obras para evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites, lechadas de hormigón, arrastres de tierras, así como molestias a la población por ruidos, polvo, etc.
- Control de los movimientos de tierras y de la gestión de los materiales de excavación.
- Control de la gestión de los residuos generados.
- Control de las labores de restauración.
- Otros controles destinados a verificar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas.

Los puntos de control deberán reflejarse cartográficamente.

2.8. Resumen del estudio de impacto ambiental

Deberá redactarse un documento de síntesis del estudio de impacto ambiental y sus conclusiones con las características que se establecen en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. Dicho documento deberá contener información concisa y en términos asequibles al público en general sobre la naturaleza del proyecto, el modo en que éste afecta al medio y las medidas propuestas para evitar y/o minimizar los impactos previstos. Se recomienda asimismo la inclusión de documentación gráfica con fines de información pública.

Se deberán señalar, en su caso, las dificultades informativas o técnicas encontradas en la elaboración del estudio de impacto ambiental.

2.9. Documentación cartográfica

Deberán obtenerse representaciones cartográficas, debidamente georreferenciadas_(los pdfs deberán contener las coordenadas del ámbito en el sistema de referencia oficial UTM30N ETRS89). El ámbito de representación incluirá todas las superficies afectadas por el proyecto, incluidas instalaciones auxiliares, áreas de acopios, apertura de nuevos viales de acceso a la zona de obras y, en su caso, ubicación de depósitos de sobrantes.

La cartografía se realizará con el detalle suficiente para permitir el análisis, desde el punto de vista ambiental, de la idoneidad de los trazados previstos, la ocupación de los terrenos y las características generales de las diferentes obras.

Se añadirán los planos de detalle necesarios (por ejemplo, detalle de los accesos a su paso por puntos críticos o cruces sobre cauces), para permitir un correcto análisis del proyecto y de las afecciones generadas por cada uno de sus elementos.

De forma adicional y a fin de facilitar el trabajo técnico, se presentarán planos en formato shape, con los principales elementos de la obra.

3. Instrucciones para la presentación de la documentación

De acuerdo con lo previsto en el artículo 77 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi y en el artículo 39.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, una vez realizadas determinadas comprobaciones, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria y los documentos que la deben acompañar, entre los que figuran el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas y un documento con la consideraciones del promotor en relación con el contenido ambiental de las alegaciones e informes recibidos y cómo se han tenido en consideración.

La documentación debe ser presentada en formato digital, y de acuerdo con las indicaciones elaboradas al efecto y que se encuentran disponibles en la página web del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente (<https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/evaluacion-ambiental/>) en el apartado correspondiente [Áreas> Evaluación Ambiental > Tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos > Presentación de solicitudes].

La documentación que acompañe a la solicitud se elaborará y presentará de acuerdo a la guía de presentación de la documentación disponible en la página web del órgano ambiental en el siguiente enlace:

https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/eia/es_def/adjuntos/2022_GUIA-presentacion-documentacion_v4.pdf

Segundo. – Señalar que el documento de alcance del estudio de impacto ambiental será válido durante el plazo de cuatro años a partir del día siguiente al de su notificación al promotor. Perderá su validez una vez que transcurra dicho plazo sin que se haya presentado ante el órgano sustantivo el estudio de impacto ambiental para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Tercero. – Comunicar el contenido de la presente resolución a la Agencia Vasca del Agua.

En Vitoria - Gasteiz, en la fecha de la firma electrónica.

El director de Calidad Ambiental y Economía Circular

Fdo electrónicamente: Aitor Aldasoro Iturbe

El viceconsejero de Sostenibilidad Ambiental

Por Disposición Adicional Primera del Decreto 68/2021 de 23 de febrero)