

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

2919

RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2022, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula el informe de impacto ambiental del proyecto de línea aérea a 30 kV DC «Gamarra-Alsasua 1 y 2» por desmontaje de las líneas aéreas a 30 kV simple circuito «Gamarra-Alsasua 1» entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 y «Gamarra-Alsasua 2» entre los apoyos n.º 162 y n.º 307, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Iruraiz-Gauna y Salvatierra (Álava).

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 11 de marzo de 2022 la Dirección de Proyectos Estratégicos y Administración Industrial del Gobierno Vasco completó ante la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco la solicitud para la emisión del informe de impacto ambiental del Proyecto de línea aérea a 30 kV DC «Gamarra-Alsasua 1 y 2» por desmontaje de las líneas aéreas a 30 kV simple circuito «Gamarra-Alsasua 1» entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 y «Gamarra-Alsasua 2» entre los apoyos n.º 162 y n.º 307, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Iruraiz-Gauna y Salvatierra, en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del mismo, regulado en el artículo 45 y ss. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En aplicación del artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, con fecha 24 de marzo de 2022, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco inició el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Finalizado el plazo legal establecido para el trámite de consultas, se han recibido varios informes de diversos organismos con el resultado que obra en el expediente. Del mismo modo, se comunicó al órgano sustantivo 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 interesado 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 formular el informe de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

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, se someterán preceptivamente al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental los planes, programas y proyectos, y sus modificaciones y revisiones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el epígrafe 3 del Anexo II.E. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada «Otros proyectos, distintos a los del Anexo II.D, cuando, de forma directa o indirecta, solos o en combinación con otros planes, programas o proyectos, puedan afectar de forma apreciable a alguno de los espacios protegidos

lunes 27 de junio de 2022

o que gocen de un régimen de protección, de conformidad con la normativa de conservación del patrimonio natural».

El proyecto objeto de este informe no se encuentra recogido ni en el Anexo II.D. ni el Anexo II.E de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre. Sin embargo, el ámbito del proyecto coincide puntualmente con la ZEC Robledales isla de la Llanada Alavesa (ES211013) y su zona periférica de protección.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación de impacto ambiental del proyecto, y a la vista de que el documento ambiental del mismo resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, órgano competente de acuerdo con 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, procede a dictar el presente informe de impacto ambiental, a fin de valorar si el proyecto en cuestión puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente, y por tanto, debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, o bien, en caso contrario, establecer las condiciones en las que debe desarrollarse el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente.

Vistos la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, 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 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 informe de impacto ambiental para el Proyecto de línea aérea a 30 kV DC «Gamarra-Alsasua 1 y 2» por desmontaje de las líneas aéreas a 30 kV simple circuito «Gamarra-Alsasua 1» entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 y «Gamarra-Alsasua 2» entre los apoyos n.º 162 y n.º 307, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Iruraiz-Gauna y Salvatierra (Álava), en los siguientes términos:

A) El objeto del proyecto consiste en modificar la línea eléctrica aérea de 30kV DC «Gamarra-Alsua 1 y 2» desde los apoyos n.º 285 y n.º 162 ubicados en el extremo oriental de Alegría-Dulantzi, hasta el apoyo n.º 307 en el extremo occidental del municipio de Salvatierra, atravesando el término de Iruraiz-Gauna.

B) En la presente Resolución mediante la que se emite el informe de impacto ambiental para el Proyecto de línea aérea a 30 kV DC «Gamarra-Alsasua 1 y 2» por desmontaje de las líneas aéreas a 30 kV simple circuito «Gamarra-Alsasua 1» entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 y «Gamarra-Alsasua 2» entre los apoyos n.º 162 y n.º 307, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Iruraiz-Gauna y Salvatierra, se analiza el contenido del documento ambiental del proyecto de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo II.F. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre:

1.– Características del proyecto.

El trazado de la línea eléctrica actual está compuesto por dos líneas de simple circuito («Gamarra-Alsasua 1» y «Gamarra-Alsasua 2») que discurren paralelas, en apoyos independientes, separados entre sí aproximadamente 15 m. Para mejorar el servicio de energía eléctrica actual, se proyecta unificar los tramos entre los apoyos citados en una sola línea denominada «Gamarra-Alsasua 1 y 2», de doble circuito.

Dicho trazado discurrirá fundamentalmente en el eje central de las actuales, a lo largo de 4.047 m, para el que se define una servidumbre de vuelo de 27.777 m² y una zona de protección de 67.985 m².

El trazado proyectado se servirá puntualmente de apoyos ya existentes de conexión con otras líneas eléctricas.

A continuación, se resumen las actuaciones proyectadas:

– Desmantelamiento del circuito actual de la línea de 30 kV «Gamarra-Alsasua 1»: sustitución de 22 apoyos actuales en pórtico de 2 postes de hormigón y celosía, desde el apoyo n.º 160 hasta el n.º 138. Desmontaje del tendido aéreo entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 existentes, con una longitud de 4.249 m.

– Desmantelamiento de la línea actual «Gamarra-Alsasua 2»: sustitución de 22 apoyos actuales en pórtico de dos postes de hormigón y celosía, desde el apoyo n.º 161 hasta el n.º 138. Desmontaje del tendido aéreo entre los apoyos n.º 162 y n.º 307 existentes, con una longitud de 3.921 m.

– Montaje de 20 nuevos apoyos (n.º 1-n.º 20) metálicos de celosía de doble circuito pertenecientes a la línea «Gamarra-Alsasua 1 y 2», y tendido del nuevo conductor de tipo LA-175 entre los apoyos N.º 1 y n.º 307 existente, con una longitud total de 4.073 m.

– Regulación del cableado aéreo existente de tipo LA-180, desde el apoyo n.º 285 existente de la línea «Gamarra-Alsasua 1», hasta el nuevo apoyo N.º 1. La longitud de este tramo será de 92 m.

– Regulación del cableado aéreo existente de tipo LA-180, desde el apoyo n.º 161 existente de la línea «Gamarra-Alsasua 2», hasta el nuevo apoyo N.º 1. La longitud de este tramo será de 158 m.

El desmontaje de la línea requerirá la apertura de accesos que discurrirán fundamentalmente por terrenos agrícolas, el picado de las cimentaciones de los apoyos existentes, la gestión de los residuos generados y la restauración ambiental de las superficies afectadas.

Por su parte, la construcción de la nueva línea requerirá la excavación y hormigonado de las cimentaciones de los apoyos, previéndose un volumen total de 95 m³ excavados.

A continuación, se describen las fases de instalación de la línea y la maquinaria empleada:

1.– Replanteo y estaquillado de apoyos y accesos: se jalona sobre el terreno la ubicación concreta de los apoyos, accesos y zonas de acopio.

2.– Apertura de viales de acceso: será necesario acondicionar caminos existentes, y realizar nuevos accesos campo a través. Se estima una ocupación de los nuevos accesos a ejecutar de 10.702 m².

3.– Apertura de la calle de seguridad de la línea: se eliminarán los árboles que están dentro de la calle de la línea eléctrica y aquellos que, aun estando fuera, puedan provocar contacto con los conductores o apoyos en su caída o posterior crecimiento.

4.– Apeo de arbolado y arbustos: los restos de tala y poda serán acopiados bajo la calle de la línea hasta su retirada.

5.– Acopio de materiales: se crea una plataforma de trabajo al pie de cada apoyo de unos 50 m² de superficie para el acopio de materiales y el paso de maquinaria.

6.– Excavación para cimentaciones y retirada de escombros: la apertura de las cimentaciones se realizará por medios mecánicos (retroexcavadora) y manuales.

7.– Izado y hormigonado de apoyos: posteriormente a la excavación y colocado del anclaje del apoyo se verterá el hormigón en masa para la cimentación, suministrado por camiones hormigonera.

8.– Ejecución de las puestas a tierra.

9.– Colocación de protectores y tendido de conductores.

10.– Montaje de elementos de protección y/o maniobra.

11.– Montaje de elementos de protección de avifauna: se procederá a instalar las medidas recogidas en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

12.– Numeración de apoyos y colocación de antiescalos.

13.– Conexión y energización de las instalaciones.

14.– Desmontaje de conductor y apoyos existentes: al finalizar las obras y una vez entre en servicio la línea, se desmantelarán y retirarán los cables, apoyos y cimentaciones de hormigón y demás instalaciones inservibles de la línea antigua y las instalaciones temporales de obras. Se retirarán y gestionarán los residuos y se restaurarán los terrenos afectados, topografía y vegetalmente, dejándolos en las mismas condiciones que antes de iniciar las obras.

El documento ambiental indica que los residuos generados serán fundamentalmente RCDs de nivel II, que se gestionarán de acuerdo a su naturaleza mediante gestores autorizados.

En la documentación remitida no se concreta el plazo de ejecución de las obras.

En relación con las alternativas, se analiza la alternativa 0 relativa al mantenimiento de la situación actual de las líneas eléctricas, y la alternativa 1, desarrollada por el proyecto.

Se descarta la alternativa 0, dado que se pretende asegurar la calidad y continuidad del servicio eléctrico a los usuarios.

2.– Ubicación del proyecto.

El ámbito del proyecto se localiza en la Comarca de la Llanada Alavesa, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Salvatierra e Iruriaz-Gauna. Presenta un trazado rectilíneo, de 4.079,79 m de longitud, sobre terrenos eminentemente agrícolas.

Las características más destacables del ámbito son las siguientes:

– El ámbito del proyecto se ubica en la Unidad Hidrológica del Zadorra, perteneciente a la Demarcación Hidrográfica del Ebro. Concretamente, se asienta en la cuenca del río Zadorra hasta el Embalse Ullibarri. La línea proyectada sobrevuela el río Etxebarri entre los apoyos n.º 7 y n.º 8, la regata Iturritxo entre los apoyos n.º 11 y n.º 12, y la regata Los Apóstoles entre los apoyos n.º 283 y n.º 137.

– El PTS de Ordenación de los ríos y arroyos de la CAPV identifica el río Etxebarri y la regata Los Apóstoles de nivel 0 (cuenca vertiente de 1 a 10 km²) y define sus márgenes como márgenes en ámbito rural. La regata Iturritxo tiene una cuenca vertiente menor a 1 km².

– El trazado proyectado se sitúa sobre materiales litológicos correspondientes con la alternancia de margocalizas, margas calizas y calcarenitas, con permeabilidad baja por fisuración, así como depósitos aluviales con permeabilidad media por porosidad entorno al río Etxebarri. En ambos casos los suelos son de tipo cambisol.

lunes 27 de junio de 2022

– De acuerdo con el PTS Agroforestal el trazado previsto se asienta sobre suelos incluidos en la categoría Agroganadera-Alto Valor Estratégico, así como Agroganadera-Paisaje rural de transición. En menor medida, coincide también con terrenos categorizados como Forestal y Forestal-Monte ralo.

– En lo que respecta a las aguas subterráneas el ámbito pertenece a la masa Cuartango-Salvatierra, y el tramo central del recorrido se sitúa sobre el sector de masa de agua subterránea Cuaternario Cuartango-Salvatierra, del dominio hidrogeológico del Anticlinorio Sur. Gran parte de este sector se identifica como una zona de interés hidrogeológico.

– La vegetación presente en el ámbito se corresponde fundamentalmente con terrenos agrícolas de monocultivos. Adicionalmente, señalar, que en el extremo oeste, un apoyo a sustituir se incluye en el área cartografiada como el Hábitat de Interés Comunitario (HIC) Quejigal subatlántico (código HIC 9240); el nuevo apoyo n.º 1 y un apoyo a dismantelar se sitúa en una masa cartografiada como saucedada ribereña; el nuevo apoyo n.º 2 y otro apoyo a dismantelar se incluyen en un parche natural de *Quercus faginea*; el vano entre el los apoyos n.º 2 y n.º 3 sobrevuelan una zona de brezal calcícola con genistas, identificado como el HIC 4090; y parte del vano entre los apoyos n.º 4 y n.º 5 sobrevolaría el extremo septentrional del HIC 9160 (Robledal mesótrofo subatlántico). Asimismo, parte de los accesos proyectados también coincidirían con los citados hábitats.

– Destacar que la superficie del HIC 9160 citado forma parte de la Zona Especial de Conservación (ZEC) Robledales isla de la Llanada Alavesa (ES2110013), con cuyo límite coincidiría puntualmente con el vuelo del nuevo trazado propuesto y su zona de servidumbre y protección. Por su parte, los nuevos apoyos n.º 5 y n.º 6 proyectados, los apoyos a dismantelar junto a los mismos, así como sus correspondientes accesos previstos, se incluyen en la zona periférica de protección de dicha ZEC.

– La ZEC coincide fundamentalmente con el espacio incluido en el catálogo de espacios naturales relevantes de la CAPV identificado como Robledales isla de la Llanada Alavesa (código 66). Adicionalmente, de acuerdo con el Registro de Zonas Protegidas de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, el ámbito de estudio se incluye en el área de captación de zonas sensibles al aporte de nutrientes «Embalse Ullibarri», y el extremo oeste se identifica como la zona vulnerable a la contaminación de nitratos «Sector Dulantzi de la masa de agua subterránea Aluvial de Vitoria».

– Ni en el ámbito de estudio ni en su entorno más próximo se detectan otros espacios naturales protegidos o especies de fauna y flora amenazadas. Tampoco se identifican lugares de interés geológicos, y no está recogido en el listado de áreas de interés naturalístico de las DOT.

– El extremo occidental de la línea eléctrica se incluye en el corredor de enlace «Montes altos Vitoria-Bosques Isla Llanada Entzia» de la Red de Corredores Ecológicos de la CAPV y el resto del trazado se incluye en un área de amortiguación.

– Los apoyos n.º 1, 2, 6 y 7 se asientan en Montes de Utilidad Pública catalogados.

– El ámbito se incluye en la cuenca visual de Etxabarri, identificada como «muy cotidiana» y de calidad paisajística «muy baja», no incluida en el catálogo de paisajes sobresalientes de la CAPV.

– En relación con los riesgos ambientales, el ámbito no es susceptible al riesgo de inundación, los acuíferos sobre los que se asientan presentan muy baja vulnerabilidad a la contaminación, gran parte del ámbito presenta un riesgo bajo de incendio forestal y tampoco se identifica ninguna parcela incluida en el inventario de emplazamientos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo. Se identifican zonas susceptibles al riesgo erosivo.

– De acuerdo con la cartografía disponible, en el ámbito del proyecto no se identifica ningún elemento del patrimonio cultural catalogado.

3.– Características del potencial impacto.

Dadas la naturaleza y las características del proyecto, los principales impactos se producirán durante la fase de obras. Las actuaciones que se derivan del desarrollo del proyecto requerirán la obtención de plataformas de trabajo que, de acuerdo con la documentación presentada, podría suponer la ocupación de aproximadamente 50 m² entorno a cada apoyo donde la vegetación existente será eliminada y el suelo será compactado como consecuencia del trasiego de maquinaria y materiales. Se estima la ocupación del orden de 1.000 m² de superficie para las plataformas de trabajo, así como 10.072 m² para la ejecución de los accesos. En todo caso, la unificación de la línea supondrá reducir globalmente la ocupación actual de la misma, y se restaurarán los terrenos afectados temporalmente durante las obras, devolviéndolos a su estado original.

Por otro lado, las actuaciones darán lugar, de forma temporal y localizada, a una disminución de la calidad del hábitat faunístico y humano (incremento de ruido, polvo, vibraciones, etc.), la posible contaminación de los suelos o las aguas por vertidos accidentales o escorrentías generadas durante los movimientos de tierra, y la generación de residuos por el desmantelamiento de los apoyos existentes y las labores de tala y/o poda para el mantenimiento de la zona de servidumbre y protección de la línea.

Los impactos descritos presentan especial relevancia en el interior de la ZEC Robledales isla de la Llanada Alavesa, espacio donde coincide puntualmente el vano entre dos nuevos apoyos proyectados. Adicionalmente, tanto algunos de los nuevos apoyos proyectados, como accesos o apoyos a desmantelar, por su cercanía, se incluyen en la zona periférica de protección de la ZEC. Sin embargo, teniendo en cuenta que el nuevo trazado discurrirá por la servidumbre de las líneas existentes y contará con una servidumbre de vuelo menor, supondrá, a priori, una disminución de la afección a la ZEC.

Durante la fase de funcionamiento, los principales impactos se darán sobre la avifauna, por el peligro de colisión y electrocución, así como en el paisaje. Asimismo, las operaciones de mantenimiento de la línea y su posterior desmantelamiento serán también generadoras de impactos de baja magnitud. Sin embargo, se valora positivamente la unificación del trazado en una única línea, así como la adecuación del nuevo tramo de la línea eléctrica a las especificaciones del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Vistas las características del ámbito y de la actividad que se pretende, y considerando las medidas protectoras y correctoras propuestas por el promotor, así como las que se dictan en el presente informe de impacto ambiental, no se prevén efectos negativos significativos sobre ninguno de los aspectos del medio señalados.

Segundo.– En la presente Resolución se establecen las siguientes medidas protectoras y correctoras en orden a evitar que el proyecto pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y no sea necesario que el Proyecto de línea aérea a 30 kV DC «Gamarra-Alsasua 1 y 2» por desmontaje de las líneas aéreas a 30 kV simple circuito «Gamarra-Alsasua 1» entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 y «Gamarra-Alsasua 2» entre los apoyos n.º 162 y n.º 307, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Iruñaiz-Gauna y Salvatierra, se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre y cuando se incorporen al mismo las medidas protectoras y correctoras establecidas.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, de acuerdo con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior,

de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el promotor, a través del órgano sustantivo, ante esta Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular.

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el documento ambiental y los establecidos en el presente informe ambiental.

Todas estas medidas deberán quedar integradas en el conjunto de los pliegos de condiciones para la contratación de las obras, y dotadas del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento de las mismas. Asimismo, se aplicarán las buenas prácticas en obra.

Deberán añadirse las medidas que se exponen en los apartados siguientes.

Medidas destinadas a la protección del patrimonio natural.

– El proyecto deberá atender a las determinaciones contenidas en el Decreto 206/2015, de 3 de noviembre, por el que se designa Zona Especial de Conservación Robledales Isla de la Llanada Alavesa (ES2110013).

– Las obras, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo, se desarrollarán en el área mínima imprescindible para su ejecución. En su caso, las labores de tala, poda y desbroce necesarias, la apertura de accesos de obra y las áreas de instalación del contratista, incluidos el parque de maquinaria, las casetas de obra, el área de almacenamiento temporal de materiales de obra, zonas de acopios temporales de tierra vegetal y de residuos, se proyectarán en base a criterios de mínima afección ambiental y, concretamente, evitando la afección a la red de drenaje natural, a la vegetación de interés y a suelos de alto valor estratégico.

– En ningún caso estas áreas auxiliares podrán localizarse en terrenos incluidos en la ZEC Robledales Isla de la Llanada Alavesa, en las áreas sensibles con formaciones vegetales de interés (Hábitats de Interés Comunitario) que no vayan a verse afectadas por la instalación, ni en la vegetación de ribera de los cauces identificados.

– A tal efecto, con carácter previo al inicio de las obras se realizará una delimitación precisa en cartografía de detalle de las áreas de instalación del contratista.

– Con carácter general, se deberá evitar el desbroce de la vegetación autóctona en aquellas áreas donde no se prevea una ocupación directa. En las zonas que conserven ejemplares en buen estado de especies de interés deberán extremarse las precauciones para no afectar mayor superficie de la estrictamente necesaria para la ejecución del proyecto.

– En las áreas sensibles y de mayor valor naturalístico que pueden verse afectados por las actuaciones (hábitats de interés comunitario HIC 9240, 4090 y 9160 así como el espacio de la ZEC), se procederá, siempre que sea viable, a la poda, recurriendo a la tala tan solo cuando sea estrictamente necesario y, únicamente, para aquellas especies arbóreas que en su máximo desarrollo vegetativo puedan quedar a una distancia que no garantice la seguridad de la línea eléctrica, debiéndose conservar todo el estrato arbustivo existente.

– En estas zonas HIC se prestará especial atención en el desmonte de los apoyos, se extremarán las medidas de precaución para evitar la afección a las especies presentes y, en su caso, se restaurará la zona afectada.

– Los árboles alóctonos se pueden talar totalmente siempre que se realice de manera inmediata una replantación de especies de bajo porte o crecimiento lento (sauces, avellanos, robles).

lunes 27 de junio de 2022

– La decisión o criterios sobre qué árboles se talarán o trasmocharán deberá tomarse en coordinación con los correspondientes servicios técnicos de la Diputación Foral de Álava.

– En aquellos casos en que la poda o corta de árboles, así como los desbroces sean inevitables, estas se realizarán con motosierra y no con maquinaria pesada, para poder realizar los trabajos de manera selectiva. El apeo será siempre dirigido para no afectar al resto de la vegetación autóctona. Las podas se ajustarán al mínimo imprescindible, para el mantenimiento de la faja de arbolado en toda la longitud de las actuaciones proyectadas.

– En los cruces de cauces de aguas superficiales, en las zonas pobladas con especies de ribera (alisos, robles, sauces, etc.) se podarán únicamente las ramas superiores que puedan afectar a la línea, no superando 1/3 de la altura total del árbol, bajo supervisión del guarda fluvial de la zona y en época de parada vegetativa / época invernal.

– El acceso a las distintas áreas de actuación se efectuará utilizando, en la medida de lo posible, caminos existentes. Los accesos de nuevo trazado y las obras de acondicionamiento de los existentes, cuando proceda, se ejecutarán minimizando el movimiento de tierras y evitando la afeción a las áreas sensibles mencionadas anteriormente.

– De acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, se adoptarán las medidas anti-electrocución y colisión definidas para todo el nuevo trazado de la línea eléctrica aérea en el documento ambiental, con el fin de minimizar los riesgos de colisión y electrocución para la avifauna.

Medidas destinadas a la protección de las aguas y de los suelos.

– Con carácter general, la fase de construcción deberá realizarse minimizando en lo posible la generación de efluentes contaminantes y la emisión de finos y otras sustancias contaminantes a la red de drenaje.

– Se deberá disponer en las obras de material absorbente específico de hidrocarburos que permita su aplicación inmediata en caso de derrames o fugas accidentales.

– En caso de ser necesario, en las zonas de obra se proyectarán y ejecutarán dispositivos para la recogida y gestión de todas las aguas que resulten contaminadas por efecto de las obras y operaciones auxiliares. Dichos dispositivos serán dimensionados conforme a los cálculos hidráulicos necesarios para garantizar una retención de sólidos óptima y un vertido localizado y conforme a los parámetros fisicoquímicos exigidos por la normativa vigente.

– La superficie destinada a parque de maquinaria de obra y la zona de mantenimiento de la misma se aislará de la red de drenaje natural. Dispondrá de solera impermeable y de un sistema de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a la señalada.

Medidas destinadas a la protección del paisaje y a la restauración de las superficies afectadas.

– Se restaurarán todas las áreas que hayan sido afectadas por la ejecución del proyecto (zonas de acopios temporales, zonas de ocupación del suelo temporales, acceso a las zonas de obra). Dicha revegetación se realizará lo antes posible para evitar procesos erosivos y arrastres de sólidos a los cauces y con especies autóctonas, de manera que se favorezca la creación de hábitats naturalizados y procurando conectarlos con la vegetación natural presente en las inmediaciones.

– Durante los movimientos de tierra, la tierra vegetal se retirará y acopiará de forma diferenciada, con objeto de facilitar las labores de restauración y revegetación de los espacios afectados por las obras.

– Se adoptarán medidas de control destinadas a detectar y evitar la introducción y propagación de especies vegetales exóticas invasoras. Se deberá controlar, en particular, el origen de las tierras utilizadas en las labores de restauración de la cubierta vegetal, evitando el empleo de tierras que pudieran estar contaminadas con las citadas especies.

– La maquinaria que se utilice deberá estar limpia, sin restos de barro o tierra que puedan ser portadores de propágulos o semillas de especies invasoras que puedan afincarse en el ámbito de afección del proyecto.

– Asimismo, y siempre que sea posible, se erradicará la presencia de las especies invasoras que sean detectadas en las zonas de actuación.

– Tanto el pliego de condiciones como los presupuestos para la contratación de la obra deberán incorporar las condiciones técnicas y partidas presupuestarias previstas en la citada documentación, de forma que se garantice el adecuado cumplimiento de las actuaciones propuestas. Se incluirá en el presupuesto una partida para la reposición de marras y cualesquiera otras tareas de mantenimiento que contribuyan al arraigo definitivo de las plantas.

Medidas destinadas a minimizar los efectos derivados de los ruidos y vibraciones.

– Durante el tiempo de duración de los trabajos, deberá aplicarse el conjunto de buenas prácticas de obra que se prevean necesarias, en cuanto a la limitación de horarios mantenimiento general de maquinaria y reducción en origen del ruido.

– De acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y en las normas complementarias.

– Por otra parte, el proyecto deberá desarrollarse de modo que en su ámbito de afección no se superen, por efecto del ruido generado por las obras, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 bis de dicho Decreto.

– Las obras se limitarán al periodo diurno.

Medidas destinadas a la gestión de los residuos.

– Los diferentes residuos generados se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas que le sean de aplicación, debiendo ser, en su caso, caracterizados con objeto de determinar su naturaleza y destino más adecuado.

– En atención a los principios jerárquicos sobre gestión de residuos, se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que estos se gestionen con el orden de prioridad establecido en el artículo 8 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, a saber: prevención, preparación para la reutilización, reciclado y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética y eliminación.

– Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta técnica, económica o medioambientalmente viable.

– Queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos o efluentes, segregándose los mismos desde su origen y disponiéndose de los medios de recogida y almacenamiento adecuados para evitar dichas mezclas.

– Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo previsto 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.

– Los residuos con destino a vertedero se gestionarán de acuerdo con el Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y con el Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos.

– Los rellenos a los que se pudieran destinar los materiales sobrantes de la actividad deberán cumplir las condiciones señaladas en el citado Decreto 49/2009, de 24 de febrero.

– Únicamente se permitirá la deposición en rellenos de materiales con contenidos en contaminantes por debajo de los valores indicativos de evaluación VIE-A, recogidos en el Anexo III de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Los sistemas de recogida de residuos peligrosos deberán ser independientes para aquellas tipologías de residuos cuya posible mezcla en caso de derrames suponga aumento de su peligrosidad o mayor dificultad de gestión. Asimismo, deberán observar las normas de seguridad establecidas en el artículo 21 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor en evitación de cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.

– La gestión del aceite usado generado se hará de conformidad con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados. Hasta el momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de aceites agotados se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas.

– Se procederá al acondicionamiento de una zona específica para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, aceites, pinturas, etc., habilitando, además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes.

Medidas destinadas a minimizar la contaminación del aire.

– Se procederá a la limpieza periódica de los viales de acceso, programando riegos en función de las emisiones de polvo detectadas. Los caminos de acceso se mantendrán en todo momento en condiciones óptimas.

– El transporte de los materiales de excavación se realizará en condiciones de humedad óptima, en vehículos dotados con disposición de cubrición de carga, con objeto de evitar la dispersión de lodos o partículas.

Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural.

Según lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, si en el transcurso de los trabajos de movimientos de tierras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se informará inmediatamente a la Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Álava, que determinará las medidas oportunas a adoptar.

Adopción de un sistema de buenas prácticas.

Deberá adoptarse un sistema de buenas prácticas por parte de los operarios, de forma que se aseguren al máximo, entre otros, los siguientes objetivos:

- Control de los límites de ocupación de la obra.
- Control de la afección a los hábitats de interés comunitario (HIC 9240, 4090 y 9160 y al espacio Red Natura 2000 ZEC Robledales Isla de la Llanada Alavesa (ES2110013).
- Evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites y arrastres de tierras.
- Evitar molestias por ruido y polvo a los habitantes de los núcleos de población del ámbito de afección del proyecto.

Limpieza y acabado de obra.

Una vez finalizada la obra se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del proyecto totalmente limpia de restos de obras y desmantelando todas las instalaciones temporales.

Asesoría ambiental.

Hasta la finalización de la obra y durante el período de garantía de la misma, la dirección de obra deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales, y medidas protectoras y correctoras. Las resoluciones de la dirección de obra relacionadas con las funciones que le asigne el pliego de condiciones sobre los temas mencionados deberán formularse previo informe de los especialistas que realicen dicha asesoría.

La asesoría ambiental, además, llevará a cabo un control de buenas prácticas durante la ejecución de la obra que consistirá entre otros, en comprobar el efecto de las distintas acciones del proyecto, con especial atención a los movimientos de maquinaria, producción de polvo y ruido, gestión de residuos y conservación del patrimonio natural.

Tercero.– Determinar que, de acuerdo con los términos establecidos en el punto primero y siempre que se adopten las medidas protectoras y correctoras establecidas en la presente Resolución, así como las planteadas por el promotor que no se opongan a las anteriores, no es previsible que con la ejecución del proyecto se generen afecciones negativas significativas sobre el medio ambiente. Por tanto, no se considera necesario que el Proyecto de línea aérea a 30 kV DC «Gamarra-Alsasua 1 y 2» por desmontaje de las líneas aéreas a 30 kV simple circuito «Gamarra-Alsasua 1» entre los apoyos n.º 285 y n.º 307 y «Gamarra-Alsasua 2» entre los apoyos n.º 162 y n.º 307, en los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Iruraiz-Gauna y Salvatierra promovido por i-DE Redes Eléctricas Inteligentes, S.A.U., se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Cuarto.– Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Proyectos Estratégicos y Administración Industrial del Gobierno Vasco.

Quinto.– Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco.

Sexto.– De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 79.5 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, el presente informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, no se hubiera procedido a la ejecución del proyecto mencionado

lunes 27 de junio de 2022

en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En ese caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto.

En Vitoria-Gasteiz, a 25 de mayo de 2022.

El Director de Calidad Ambiental y Economía Circular,
JAVIER AGIRRE ORCAJO.