

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

9585 *Resolución de 26 de julio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Área de servicio de Liendo, en la Autovía A-8 del Cantábrico, tramo El Haya-Solares.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria regulado en la Sección 1.^a del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto «Área de Servicio de Liendo, en la Autovía A- 8 del Cantábrico, tramo El Haya –Solares, margen izquierda, punto kilométrico 166,250, T.M. Liendo (Cantabria)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) proyectos comprendidos en el anexo II de la Ley de evaluación ambiental, de acuerdo con el Grupo 6, apartado c, del citado anexo.

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

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

El proyecto del Área de Servicio de Liendo deriva del Estudio Informativo para la determinación de las Áreas de Servicio y de Descanso necesarias en el tramo El Haya-Solares de la Autovía del Cantábrico, A-8 de clave E37-S-4590, el cual fue aprobado con fecha 8 de octubre de 2001 por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes («BOE» núm. 68, de 20 de marzo de 2002). En el Estudio Informativo se propone como emplazamiento para el área de servicio en Liendo, el ubicado en la margen izquierda de la autovía (sentido Bilbao-Santander), en el punto kilométrico 166,250.

En el Estudio Informativo se incluyeron, tras el sometimiento a información pública del mismo, una serie de prescripciones que deben ser tenidas en cuenta en la redacción de los proyectos que desarrollen cada una de las áreas elegidas en el Estudio Informativo y que se contemplan en el documento ambiental presentado.

El proyecto tiene por objeto la construcción de una zona de servicio en el municipio de Liendo, que dará servicio a los usuarios de la Autovía A-8 o Autovía del Cantábrico, Bilbao-Santander, y contará con una zona dedicada al abastecimiento de combustibles y otra relacionada con el ocio-descanso.

Para ello, se plantean en el documento ambiental dos alternativas de emplazamiento entre los enlaces de Oriñón y de Liendo, ambas adosadas a la autovía y distanciadas unos 3 km:

Alternativa Margen derecha, situada a la altura del p.k. 163, que ocupa una superficie de 2,62 ha.

Alternativa Margen izquierda, situada a la altura del p.k. 166, que ocupa una superficie de 3,44 ha. Esta alternativa fue seleccionada en el Estudio Informativo aprobado en 2001.

El Área de Servicio dispone de una estación de repostaje de vehículos, con 6 tanques de combustible de 30.000 l de capacidad cada uno, y un edificio de repuestos y accesorios y cafetería-bar que contarán con servicios y agua potable.

El documento ambiental indica que la energía será suministrada por Viesgo Distribución Eléctrica, S.L., a la tensión de 220 KV desde una línea cercana, indicando que se prevé un centro de transformación en caseta prefabricada de hormigón que se conectará a dicha línea eléctrica.

En relación con el abastecimiento de agua para consumo humano y riego, el documento ambiental indica que se conectará a una conducción municipal que discurre próxima a la autovía por el extremo nordeste del área de actuación.

El proyecto incluye la instalación de una estación depuradora de aguas residuales de tipo anaeróbico que integra un equipo combinado de pozo clarificador y filtro biológico. El vertido de salida se unirá a la red de recogida de aguas pluviales, para su conducción hasta la obra de drenaje existente en el punto kilométrico 166+150 que vierte posteriormente al Arroyo de Rosberas (también denominado Hazas). Respecto a las obras de drenaje existentes, se plantea reponerlas y en particular el recrecimiento de dos de ellas (p.k. 166+150 y p.k. 166+220), que desaguan la escorrentía de las dos vaguadas afectadas por la construcción del área de servicio.

En la estación de repostaje se instalarán sumideros en el pavimento que, antes de conectar con la red de drenaje, pasarán por sendos separadores de grasa y combustible que se encargarán de retener estas sustancias evitando que pasen a la red. La red de saneamiento y red de aguas grasas pasarán por la estación depuradora antes de ser conducidas a su punto de vertido.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 6 de abril de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 10 de mayo de 2017 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos y entidades consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Liendo.	-
Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Políticas Sociales del Gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Rural, Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Políticas Sociales del gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Protección Civil y Emergencias de la Consejería de Presidencia y Justicia del Gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad del Gobierno de Cantabria.	X
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria – ARCA.	-
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).	-
Greenpeace España.	-
SEO/Birdlife.	-

A continuación se resume el contenido más significativo de las respuestas a las consultas realizadas:

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico, a través del informe de la Comisaría de Aguas, expone que atendiendo al ámbito competencial de este Organismo, no se prevén efectos significativos adversos derivados del proyecto, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental, que considera a su vez adecuadas. No obstante lo anterior, establece una serie de observaciones en relación con las medidas a cumplir en cumplimiento de la legislación en materia de aguas:

Este organismo de cuenca identifica dos cauces afectados por el proyecto, el Arroyo de Rosberas y su afluente innominado, incluidos en la cuenca vertiente a la masa de agua superficial Santoña costa (ES000MAC000130). En el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental (revisado por el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero) se establece para 2021 el objetivo medioambiental de mantener el buen estado químico y ecológico actual.

En relación con la afección a aguas subterráneas, este Organismo indica que el proyecto podría afectar a la masa de agua subterránea Castro Urdiales (012.011), cuyo objetivo medioambiental es mantener el buen estado químico y cuantitativo actual y que se encuentra registrada como zona protegida en la categoría de zonas de captación para abastecimiento.

El ámbito superficial del proyecto se encuentra fuera de la zona inundable del Arroyo de Rosberas.

Se recuerda por parte de este organismo que será necesaria la obtención de autorización administrativa previa para las obras que afecten al dominio público hidráulico y zonas de servidumbre y policía del Arroyo de Rosberas, y su afluente innominado, así como para el vertido de aguas residuales al cauce de este arroyo.

Se indica asimismo que deberán cumplirse las especificaciones técnicas contenidas en el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental, tanto para las condiciones de vertido de aguas residuales como para el análisis de aguas asociado al seguimiento ambiental del proyecto.

La Dirección General de Cultura, a través del informe elaborado por el Servicio de Patrimonio Cultural, no prevé la existencia de impactos significativos derivados del proyecto que no vayan a ser evitados por las medidas preventivas y correctoras descritas en el documento ambiental, subrayando como medida necesaria el seguimiento arqueológico desde el inicio de las obras que conlleven movimiento de tierras, conforme con lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria. Esta actuación deberá ser autorizada y supervisada por la Sección de Arqueología del Servicio de Patrimonio Cultural.

Por otra parte, la Dirección General de Salud Pública recuerda en su informe que la normativa de aplicación en la que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano es el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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

3.1 Características del proyecto.

La construcción del área de servicio requerirá la explanación del espacio existente entre la plataforma de la Autovía y el terreno natural, creando una superficie situada al mismo nivel que la plataforma de la autovía. Ello implicará el movimiento de un volumen de tierras tanto en desmonte como en terraplén, variable en función de la ubicación según

la alternativa margen izquierda o margen derecha. Según el balance de materiales descrito en el documento ambiental, la calidad del material extraído en las excavaciones exigirá la obtención de préstamos, que procederán de una cantera en activo, denominada Cantera Las Viñas, situada en Limpias a unos 11 km de la zona de ubicación del área de servicio, junto a la carretera CA-258.

Aunque gran parte de las excavaciones de desmonte proporciona un suelo tolerable, se van a generar excedentes de material no aprovechable para las obras, lo que hará necesario su depósito en un vertedero controlado que deberá ser previamente autorizado. Como emplazamiento para el depósito de residuos inertes de obra, el documento ambiental plantea ubicarlo sobre una hondonada localizada junto al km 162 de la autovía.

En relación con los edificios e instalaciones del área de servicio, se construirá una estación de repostaje y un edificio de repuestos y accesorios y cafetería-bar que contarán con servicios y agua potable. En la estación de repostaje de vehículos se proyecta la instalación de 6 depósitos de 30.000 l de capacidad cada uno para almacenamiento de combustible.

Derivados de los depósitos de almacenamiento de combustible, se identifican posibles impactos sobre el suelo, el agua y la biocenosis como consecuencia de la contaminación por hidrocarburos y aceites de motor por fugas y derrames accidentales. En el documento ambiental se plantea para evitarlo la impermeabilización de los tanques de combustible y la instalación de sumideros y sistemas de tratamiento de aceites e hidrocarburos que eviten el paso de estas sustancias contaminantes a la red de saneamiento.

Por otra parte, se prevén efectos negativos sobre la calidad del aire, fundamentalmente durante las obras de construcción como consecuencia del incremento de partículas en suspensión generadas por el movimiento de tierras y tránsito de maquinaria. Durante la fase de funcionamiento del área de servicio, cabe destacar por su mayor efecto contaminante el incremento de emisiones de compuestos orgánicos volátiles por evaporación de hidrocarburos, procedentes de los tanques de combustible de la estación de repostaje (llenado y respiración de los depósitos) y de los vehículos por pérdidas durante el llenado.

3.2 Ubicación del proyecto.

Ninguna de las dos alternativas propuestas para el emplazamiento del proyecto se localiza en áreas donde la actividad a desarrollar pueda afectar a espacios de la Red Natura 2000 u otras figuras de espacios naturales protegidos establecidas por la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

En relación con la posible afección sobre especies silvestres de flora, hay que destacar la presencia en el municipio de Liendo de poblaciones de las siguientes especies de flora incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria (Decreto 120/2008, de 4 de diciembre): *Culcita macrocarpa* (en peligro de extinción), *Hymenophyllum tunbrigens* y *Vandenboschia speciosa* (vulnerables). Se trata de tres especies de helechos de ambientes húmedos y umbrosos, propias de hábitats que no se verán afectados por la instalación del área de servicio en ninguna de las dos alternativas propuestas, pudiéndose descartar la existencia de efectos adversos significativos sobre sus poblaciones actuales.

A continuación se analizan las áreas afectadas por el proyecto según las dos alternativas planteadas en el documento ambiental, que a su vez derivan de los emplazamientos estudiados en el Estudio Informativo para la determinación de las Áreas de Servicio y de Descanso necesarias en el tramo El Haya-Solares de la Autovía del Cantábrico.

3.2.1 Alternativa margen derecha, situada a la altura del punto kilométrico 163, entre los enlaces de Oriñón, punto kilométrico 161+410 y Liendo, punto kilométrico 163+070, en el término municipal de Liendo (Cantabria). Se desarrolla junto a la autovía, en el paraje denominado Candina, aprovechando la explanación existente junto a la autovía que fue utilizada como vertedero de excedentes de excavación en la construcción del tramo Castro Urdiales-Colindres de la Autovía del Cantábrico, y que albergó además una

serie de instalaciones de obra. El límite de esta explanación es la Hoya Candina, gran depresión kárstica situada entre la carretera N-634 y la autovía A-8. La superficie de ocupación es de 2,62 ha.

En el entorno del emplazamiento propuesto se localiza una masa de encinar cantábrico (alsinares basófilos cántabro-atlánticos), identificado como hábitat de interés comunitario del anexo I de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (código 9340 «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*»). Tal y como se desprende del documento ambiental, la construcción del área de servicio en este emplazamiento conllevaría un incremento del impacto ambiental ya generado por la infraestructura de la autovía por fragmentación del encinar cantábrico del Macizo Candina.

Por otra parte, dadas las características geológicas de este emplazamiento, de naturaleza kárstica, el riesgo de contaminación del acuífero por posibles fugas o derrames accidentales implica un factor determinante en la exclusión de este emplazamiento, ya que de producirse la infiltración de aguas contaminadas por hidrocarburos y aceites conllevaría unos efectos ambientales negativos calificados en el documento ambiental como severos e irreversibles.

Con respecto a otros espacios de interés ambiental, destacar que el emplazamiento de la alternativa Margen derecha queda incluido en la IBA Montaña Oriental Costera, espacio que comprende una amplia zona de casi 30.000 hectáreas, entre los municipios de Liendo, Castro y Guriezo.

En base a estos factores ambientales, esta alternativa ya fue rechazada en la fase de Estudio Informativo, considerando de este modo las alegaciones formuladas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria durante el proceso de información pública del mismo. Asimismo, el Plan General de Ordenación Urbana de Liendo establece un plan de protección para el Monte Candina y su entorno, resultando este tipo de actividad incompatible con lo establecido en el mismo.

3.2.2 Alternativa Margen izquierda, situada en el punto kilométrico 166 de la Autovía del Cantábrico en el término municipal de Liendo, entre los enlaces de Liendo (margen izquierda), punto kilométrico 163+070 y Tarrueza, punto kilométrico 168+760. Se desarrolla en la margen izquierda de la Autovía del Cantábrico (sentido Bilbao-Santander), al suroeste de Villaviad (Liendo), en una ladera con dos vaguadas que vierten al Arroyo de Rosberas, también llamado Hazas. La superficie de ocupación del Área de Servicio es de 3,44 Ha.

A diferencia de la alternativa Margen derecha, este emplazamiento se ubica en una ladera forestal, ocupando plantaciones forestales correspondientes a eucalipto, y en menor proporción praderas y bosquetes mixtos de frondosas.

Asimismo, la naturaleza arcillosa del suelo le confiere un grado de permeabilidad media-baja, en contraposición a la otra alternativa, lo que supone menor afección ambiental por contaminación de aguas subterráneas por posibles fugas o derrames accidentales de hidrocarburos y aceites.

No obstante, hay destacar otros factores ambientales sobre los que se detectan posibles efectos ambientales derivados de la ejecución del proyecto según esta alternativa:

La proximidad de las elevaciones de Llosa de Helguera y El Cerrillo hace necesaria una mayor excavación y por lo tanto un mayor movimiento de tierras, y mayor modificación de la orografía con respecto a la alternativa Margen derecha. El movimiento de tierras es de 34.532,824 m³ de excavación y 40.913,039 m³ de terraplén.

Atendiendo al factor ambiental de calidad del aire, existen efectos derivados del proyecto por la proximidad del núcleo de población de Villaviad, situado a unos 150 m del área de servicio.

En relación con las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) por evaporación de hidrocarburos de la estación de repostaje, el impacto se califica en el documento ambiental como moderado debido a que la distancia es superior a la recomendada en estudios de impacto sobre áreas residenciales por emisiones de COV procedentes de estaciones de repostaje de vehículos.

Tomando como referencia el estudio *ssessing the impact of petrol stations on their immediate surroundings* (Morales Terres, I.M. et al, Universidad de Murcia, 2010), el cual recomienda la construcción de estaciones de repostaje de vehículos a una distancia mínima de 50 m en torno a zonas de uso residencial común y de 100 m en torno a zonas residenciales especialmente vulnerables (hospitales, colegios, etc.), el impacto derivado del proyecto puede considerarse no significativo, al encontrarse el núcleo urbano de Villaviad a 150 m de distancia.

Respecto a las emisiones acústicas derivadas de la construcción y explotación del proyecto, el efecto es de mayor intensidad en la alternativa Margen izquierda que en la otra alternativa debido a la proximidad del núcleo urbano de Villaviad. Sin embargo, la presencia de la autovía separando el área de servicio del núcleo de Villaviad supondrá un incremento en la contaminación acústica no significativo respecto al ya existente, derivado del funcionamiento de la autovía.

Atendiendo a los efectos sobre el estado de las masas de agua, el emplazamiento según la alternativa Margen izquierda atraviesa una ladera con dos vaguadas que vierten al arroyo de Rosberas. Para drenar la escorrentía se proyecta la prolongación de las obras de drenaje existentes en los puntos kilométricos 166+150 y 166+220 de la A-8, de 82 y 95 m de longitud, respectivamente, consistentes en sendos tubos de hormigón de 1,80 m de diámetro.

El despeje y limpieza de la zona, la realización de las excavaciones necesarias, el movimiento de tierras, la formación y compactación de terraplenes, el perfilado de taludes, y principalmente la construcción de los tubos con los que se repondrán los pasos, podrían suponer en fase de obras una alteración en la calidad de las aguas del arroyo, debido fundamentalmente a un aumento de aporte de sólidos en suspensión y de la turbidez de las aguas. No obstante, estos efectos se minimizarán mediante la aplicación de las medidas indicadas en el documento ambiental, destacando la instalación de barreras de retención de sedimentos y de cunetas perimetrales en cabecera y pie de los taludes.

En fase de explotación, la estación de repostaje podría generar efectos significativos por el vertido de aguas hidrocarburadas debido a arrastres de los derrames generados en los procesos de carga de tanques y suministro a vehículos. Con objeto de evitar este impacto, el proyecto incluye una serie de medidas (cunetas perimetrales, sumideros, sistemas antirebosamiento, etc.) y plantea que los aceites y combustibles derramados en la estación de suministro de carburantes tengan un tratamiento de depuración especial que eviten el vertido de estas sustancias a la red de saneamiento del área de servicio, para lo cual se proyecta un sistema de separación de grasas y fangos ubicado en la propia estación de repostaje. Considerando además que los efluentes de la red de saneamiento y de la red de aguas grasas serán tratados en la estación depuradora proyectada antes de ser conducidos a su punto de vertido, no se prevén impactos adversos significativos a este respecto.

No obstante, dada la afección por obras e infraestructuras temporales sobre el dominio público hidráulico y zonas de servidumbre y policía, así como por el vertido sobre el cauce del Arroyo de Rosberas de los efluentes procedentes de la estación depuradora de aguas residuales, el promotor deberá obtener previamente al inicio de las obras las autorizaciones administrativas correspondientes en cumplimiento de la legislación en materia de aguas, cumpliéndose asimismo las especificaciones técnicas que garanticen el mantenimiento del buen estado actual en las masas de agua superficial y subterránea asociadas.

3.3 Características del potencial impacto.

Atendiendo a la magnitud y reversibilidad del potencial impacto ambiental derivado de la construcción y funcionamiento del área de servicio, la alternativa margen derecha generaría un impacto calificado como severo, permanente y no reversible sobre el estado de conservación de las aguas subterráneas en Hoya Candina por posibles fugas o derrames accidentales de hidrocarburos y aceites. A esta afección habría que sumar el impacto sobre parte del encinar cantábrico del monte Candina, identificado como hábitat de interés comunitario, impacto de carácter sinérgico considerando el generado por la

Autovía del Cantábrico en este punto. Como consecuencia de este potencial impacto, deberá ser descartada la alternativa de ubicación Margen derecha, coincidiendo con lo indicado en el documento ambiental presentado.

En relación con la alternativa margen izquierda, seleccionada en el documento ambiental, los potenciales efectos ambientales derivados de la construcción y funcionamiento del área de servicio podrían ser considerados no significativos adoptando las medidas preventivas y correctoras programadas según el documento ambiental presentado.

Respecto a los efectos sobre la orografía, la construcción del área de servicio según esta alternativa Margen izquierda requeriría la excavación de un desmonte sobre los parajes de Llosa de Helguera y El Cerrillo susceptible de generar desprendimientos y procesos erosivos significativos. Para evitarlo, el documento ambiental indica que se adoptarán medidas de estabilización del talud, con una pendiente 1,25H:1V, cunetas en cabecera y pie y la inmediata revegetación mediante hidrosiembras y plantación de especies arbóreas según el plan de revegetación previsto.

Respecto a los efectos sobre la hidrología superficial y subterránea, con objeto de evitar vertidos contaminantes a la red de drenaje deberán extremarse las medidas de prevención definidas en el documento ambiental, en especial las siguientes:

Los tanques de combustible serán contruidos de doble pared, sistema automático de detección de fugas y con materiales resistentes a los hidrocarburos y la corrosión.

En el proceso de descarga se extremarán las precauciones para evitar derrames, se emplearán tuberías y bocas estancas de materiales anticorrosivos y se utilizarán dispositivos de seguridad como el cierre de válvulas al 95 % de capacidad.

El pavimento será de tipo rígido de hormigón, resistente a los hidrocarburos e impermeable, de manera que no puedan filtrarse al suelo. Las juntas del pavimento deberán estar selladas con materiales resistentes a los hidrocarburos.

Se hará un seguimiento del correcto funcionamiento del sistema de tratamiento y eliminación de aguas contaminadas con aceites y combustibles cuya instalación está prevista en la estación de repostaje. A este respecto, se considera adecuada la medida propuesta en el documento ambiental relativa a la construcción de un piezómetro de control, aguas abajo del cajeadado de los depósitos en el sentido esperado del flujo subterráneo, a una distancia no superior a 8 m, que permita la toma de muestras y análisis de aguas subterráneas.

Las grasas y fangos producidos durante el tratamiento de aguas hidrocarbonadas serán debidamente caracterizados como residuos, de manera que los catalogados como peligrosos serán almacenados en un contenedor para ser entregados a un gestor autorizado.

Con objeto de controlar la existencia de fugas o derrames accidentales de hidrocarburos y aceites, y sin perjuicio de las condiciones que el organismo de cuenca establezca en la correspondiente autorización de vertido, deberá hacerse un seguimiento y control de la calidad de aguas en el punto de vertido que cumpla las especificaciones técnicas del Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

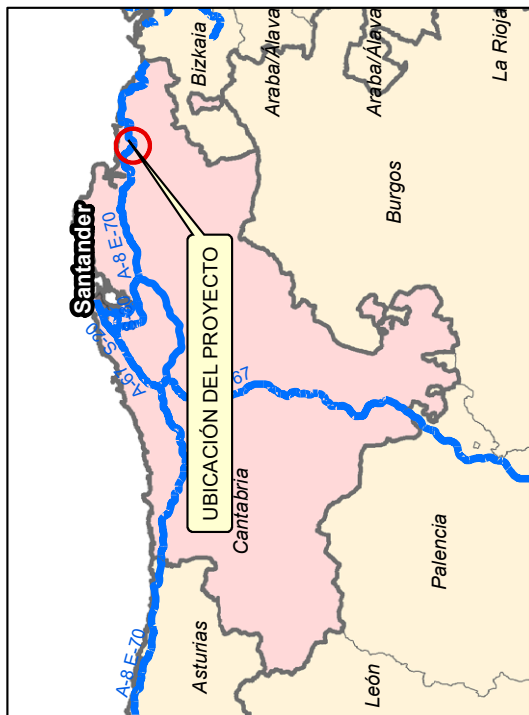
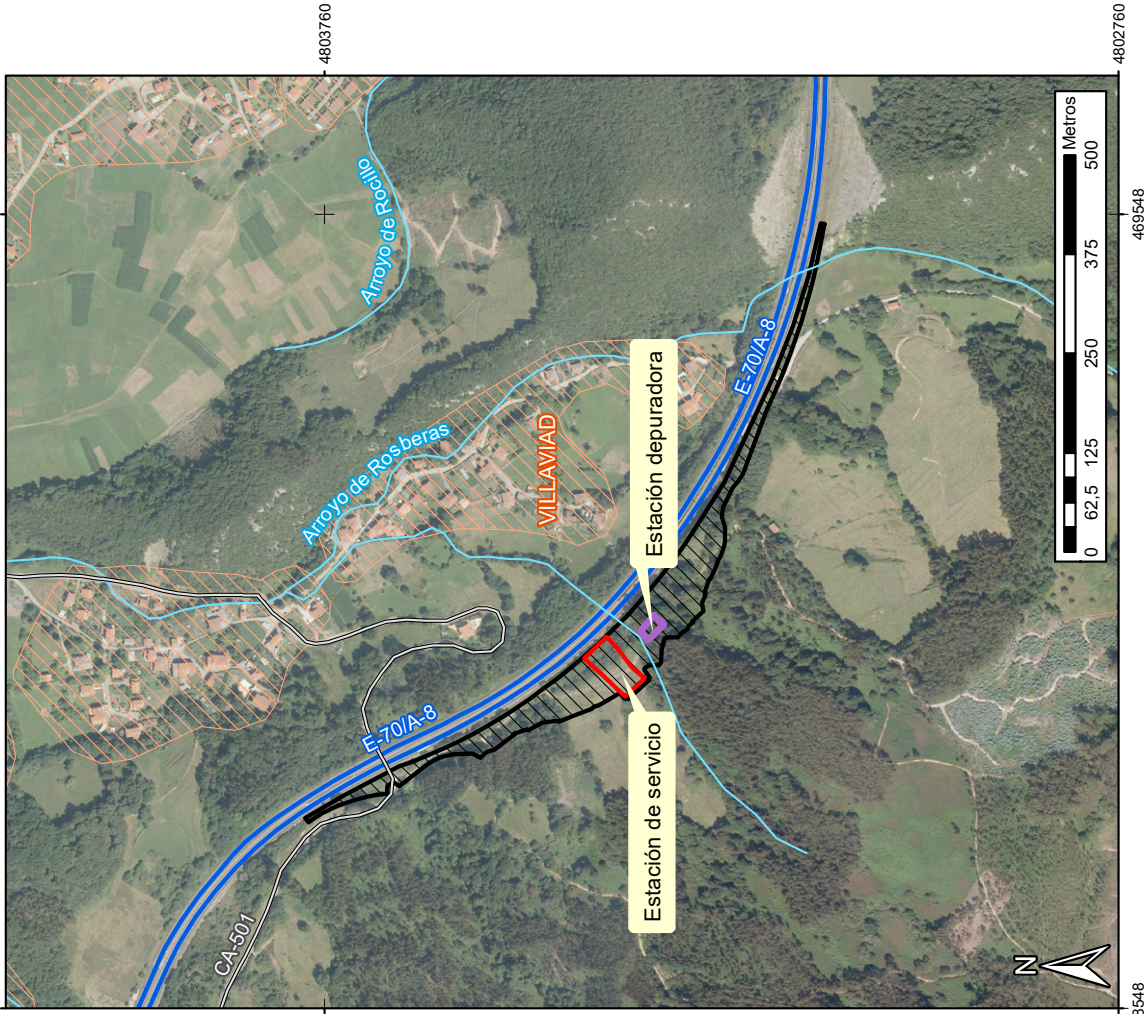
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.^a del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Área de servicio de Liendo, en la Autovía A-8 del Cantábrico, tramo El Haya-Solares, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.^a del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

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

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de julio de 2017.—La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, P.S. (Orden APM/623/2017, de 28 de junio), el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

ÁREA DE SERVICIO DE LIENDO.
MARGEN IZQUIERDA DE LA A-8 AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO. P.K. 166,250. TRAMO: EL HAYA-SOLARES



LEYENDA

- Área de Servicio de Liendo
- Red hidrográfica
- Carretera convencional
- Núcleo urbano
- Autovía