

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 11521** *Resolución de 13 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Mejora de capacidad de las autovías A-67 y S-10, tramo Santander-aeropuerto.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 5 de febrero de 2018, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente escrito de la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se solicita el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto Mejora de capacidad de las autovías A-67 y S-10, tramo Santander-aeropuerto.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, la Subdirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

El objeto del proyecto es la mejora de un importante nudo viario del entorno de Santander, en el que confluyen dos vías importantes, la A-67 y la S-10, y en el que la presencia de polos de atracción de movimientos es muy destacada. Dicha mejora consiste en una ampliación de las calzadas de las autovías A-67 y S-10, variable según los tramos, y en la remodelación o mejora de los enlaces de Nueva Montaña, puerto-Ciudad del Transporte, polígono de Raos, Parayas-aeropuerto, Primero de Mayo y el enlace de la autovía A-67 con la autovía S-30.

En cuanto a la ampliación de las calzadas de la autovía A-67, la calzada sentido Bilbao se amplía de 3 a 4 carriles entre el enlace con la S-30 y el enlace de Primero de Mayo con la N-623. A partir de dicho enlace, continúa con 3 carriles hasta el ramal de salida hacia la S-10. La calzada sentido Torrelavega, que tiene su origen en el enlace de Nueva Montaña con la S-10, se amplía de 1 a 2 carriles en el tramo que bordea la Ciudad del Transporte. El tercer carril se forma con el ramal de incorporación desde el centro comercial y la S-10, y se mantiene con 3 carriles hasta el enlace con la S-30, final del tramo.

En cuanto a la ampliación de las calzadas de la autovía S-10, la calzada sentido Santander se amplía a 4 carriles en el tramo comprendido entre el enlace polígono de Raos y el enlace Nueva Montaña. Este tramo incluye el viaducto de la S-10 sobre el vial del polígono, la línea de ferrocarril del puerto y la autovía A-67. Antes de llegar al enlace de Nueva Montaña, los 4 carriles se bifurcan en dos calzadas de 2 carriles, una hacia Santander y la otra convirtiéndose en la calzada sentido Torrelavega de la A-67. En sentido sur se proyecta, desde el núcleo urbano, una calzada colectora de la S-10 que conecta directamente a la calzada sentido Torrelavega de la A-67, y que, a su vez, recoge el tráfico con origen en el centro comercial Bahía de Santander.

La actuación en el enlace Nueva Montaña consiste en la demolición del existente, tipo trébol, y la construcción de uno nuevo de diferente tipología. La tipología propuesta consiste en una glorieta superior a la S-10 desde la cual se distribuyen los tráfico hacia la S-10 norte y sur, hacia el centro comercial Bahía de Santander, hacia la Ciudad del Transporte y hacia el puerto de Santander.

En relación con el enlace polígono de Raos, básicamente se mantiene el enlace existente. En el lado oeste del enlace, se prolonga el carril en paralelo al que procede de la A-67. Ambos carriles se unen a la calzada colectora que se crea en la S-10 pasado el viaducto sobre la A-67, continuando dicha calzada colectora con 3 carriles hasta el enlace del Aeropuerto. Por otro lado, se mejora la salida de la S-10 hacia el polígono de Raos, ampliando el radio existente. En el lado este, la actual salida desde la glorieta del polígono de Raos se prolonga formando un cuarto carril.

En cuanto al enlace Parayas-aeropuerto, se mantiene el enlace actual, con una tipología de diamante con pesas, con las siguientes mejoras: i) ampliación a dos carriles del ramal de salida de la vía colectora hacia la glorieta oeste del enlace y ii) mejora de la incorporación desde la glorieta oeste a la vía de servicio.

En cuanto al enlace Primero de Mayo (enlace entre la carretera nacional N-623 y la autovía A-67), actualmente tiene una tipología de trébol completo, con un paso bajo la autovía y entradas y salidas directas al tronco. La tipología propuesta consiste en un enlace de diamante con pesas, que permite aprovechar el paso actual bajo la autovía.

El proyecto se localiza en los términos municipales de Santander y Camargo, en la comunidad autónoma de Cantabria.

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

Con fecha 27 de febrero de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas ^(*)
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria-ARCA.....	No
Ayuntamiento de Camargo.....	No
Ayuntamiento de Santander.....	No
Confederación Hidrográfica del Cantábrico.....	Sí
Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.....	No
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.....	Sí
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social del Gobierno de Cantabria.....	Sí
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Rural, Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria.....	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social del Gobierno de Cantabria.....	No
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.....	No
Ecologistas en Acción – CODA.....	Sí
Fundación Naturaleza y Hombre.....	Sí
Greenpeace.....	No
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.....	Sí
SEO/Birdlife.....	No
WWF/Adena.....	No

(*) Respuestas recibidas que han sido tenidas en cuenta en la elaboración del presente informe de impacto ambiental.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las referidas respuestas a las consultas del documento ambiental del proyecto son los siguientes:

Ecologistas en Acción en Cantabria considera que el proyecto puede generar impactos ambientales significativos sobre la calidad del aire del área de la bahía de Santander. Añade que esos impactos podrían ser evitados con determinadas medidas que debiera contemplar el proyecto, que no supongan un aumento de carriles del tramo del vial objeto

de esta tramitación ambiental, sino que se ciña la actuación a la mejora y rectificado de la traza en las conexiones de las dos autovías S-20 y A-67 y a la limitación de velocidad a 80 km/h para ese tramo.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente considera, dentro de sus competencias y en lo que se refiere al cambio climático, que las medidas expuestas en el documento ambiental son las adecuadas para este tipo de obras e infraestructuras.

La Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Cantabria informa de que la actuación no afecta directa ni indirectamente a ninguno de los espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, ni a espacios de la Red Natura 2000, y que no se han identificado en el ámbito de la actuación de referencia tipos de hábitats de interés comunitario, incluidos en el anexo I de la Directiva Hábitat. Por otro lado, identifica la presencia en la zona de actuación de un abundante número de ejemplares de la especie alóctona invasora *Cortaderia selloana* (plumero). Señala que el documento ambiental del proyecto contempla como medida correctora la eliminación de ejemplares de esa especie en los taludes y márgenes con presencia de la misma. Esa Dirección General informa de que, en la erradicación de las especies invasoras, se deberán tratar dichos ejemplares siguiendo los protocolos establecidos por esa Dirección General del Medio Natural para su eliminación, debiendo extremarse las precauciones en el transporte y acopio de los restos, los cuales deberán llevarse a vertedero autorizado o gestor de residuos autorizado; que, con la finalidad de evitar la propagación, en todos los trabajos de movimiento de tierras y eliminación de la vegetación, se considerarán las Prescripciones Técnicas Generales para la erradicación de las plantas con potencial invasor en Cantabria y los métodos de trabajo para la erradicación de las especies invasoras anteriormente mencionadas; que el movimiento de tierras y el empleo de maquinaria constituyen mecanismos que favorecen la dispersión de plantas invasoras, debiendo extremar los controles en cuanto a la procedencia de los materiales empleados, en la realización de todos los trabajos y en la limpieza de la maquinaria; que, con el fin de evitar la propagación de especies invasoras, se evitará el traslado de tierras y áridos entre los diferentes tajos; que, asimismo, se realizará la limpieza de la maquinaria empleada y se eliminarán los restos de vegetación y tierra adheridos a ella, tanto antes de entrar, como tras finalizar los trabajos en cada zona de actuación.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico considera que el proyecto no va a causar impactos ambientales significativos en relación con el ámbito competencial de ese organismo de cuenca, siempre que se incorporen las consideraciones y medidas propuestas en su informe, y sin perjuicio de las autorizaciones administrativas previas de ese organismo en el ámbito territorial de su competencia. En relación con las autorizaciones, ya informa de que, conforme a lo establecido en los artículos 40 y 41 de la Normativa de la revisión del Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Cantábrico Occidental (aprobada por Real Decreto 1/2016, de 8 de enero), «no podrán ser autorizados los acopios de materiales o residuos de todo tipo en la zona inundable/ deberán emplazarse fuera de la zona inundable»; e indica que el vertedero V1 está limitado en su lado norte por un pequeño cauce tributario de la ría del Carmen o de Boó y que las zonas de instalaciones Z06 y Z07 se encuentran en zona de servidumbre y policía del canal de Raos.

La Fundación Naturaleza y Hombre realiza una serie de consideraciones ambientales y solicita que se tengan en cuenta. Previamente, informa de que esa fundación desarrolla en la marisma de Alday un proyecto de recuperación y restauración ambiental desde hace 20 años.

La Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria adjunta un informe del Servicio de Patrimonio Cultural, en el cual se indica que deberán contemplarse una serie de medidas correctoras sobre el patrimonio arqueológico, que se especifican en dicho informe.

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria informa de que, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental, así como la aplicación del programa de vigilancia y seguimiento

ambiental y los planes de conservación y mantenimiento, no prevé que la actuación produzca impactos significativos sobre el medio ambiente, si bien añade que deberán prestarse especial atención a una serie de cuestiones, que especifica en su informe.

En la notificación de esta resolución a la Dirección General de Carreteras, promotor y órgano sustantivo del proyecto, se adjunta una copia de las respuestas recibidas citadas, para su conocimiento.

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

a. Características del proyecto.

Las ampliaciones proyectadas implicarán la ocupación de un total de 9 ha de suelos no ocupados actualmente por infraestructuras, según se deduce del documento ambiental.

El proyecto incluye las correspondientes actuaciones en obras de drenaje y en estructuras, incluyendo el documento ambiental un resumen de las mismas.

Del informe de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico sobre el documento ambiental se interpreta que las ubicaciones propuestas para las zonas de instalaciones Z06 y Z07 podrían ser incompatibles con las disposiciones normativas del Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Cantábrico Occidental. En cualquier caso, harían falta aclaraciones por parte del promotor y por parte de ese organismo de cuenca para confirmar este aspecto.

El consumo de recursos naturales más importante previsto en el proyecto sería durante la fase de construcción y está asociado a la ejecución de las principales unidades de obra: movimientos de tierras, firmes y pavimentos, estructuras, obras de drenaje, señalización y reposición de servicios afectados. Durante la fase de explotación, el documento ambiental asocia el consumo principal de recursos naturales principalmente a las actividades de mantenimiento de la vía. En la siguiente tabla se resume el consumo de recursos naturales estimado por el documento ambiental para la fase de construcción:

Recursos	Cantidad
Hormigón	43.844,20 m ³
Madera	4.384,42 m ³
Acero	6.576,63 t
Áridos (no áridos para hormigón ni para mezclas bituminosas).	417.908,22 m ³
Agua	25.323,71 m ³
Mezclas bituminosas	93.067,84 t

Los residuos que se producirán en la fase de obra serán los propios de una obra civil y se gestionarán conforme a la normativa vigente. El documento ambiental estima las cantidades de los residuos que se generarán en mayor cantidad: tierras y piedras (301.000,44 m³; 511.700,75 t), mezclas bituminosas (7.895,79 m³; 18.949,90 t), hormigón (876,88 m³; 2.016,83 t), biodegradables del desbroce (859,48 m³; 429,74 t), madera (43,84 m³; 26,31 t) e hierro y acero (16,86 m³; 131,53 t). Durante la fase de explotación, la generación de residuos está asociada principalmente a las actividades de mantenimiento de la vía.

En relación con los préstamos, el documento ambiental identifica en la zona de estudio tres canteras activas que pueden suministrar materiales a la obra. En cuanto a zonas de depósito de sobrantes de tierras, el documento ambiental, además de apuntar que dos de esas tres canteras activas podrían también utilizarse como depósito de sobrantes para rellenar tajos ya abandonados, identifica igualmente en la zona de estudio, por una parte, dos canteras abandonadas y una zona de extracción abandonada que pueden emplearse para tal fin, rellenando el actual hueco de extracción, y, por otra parte, un vertedero de

tierras existente que podría emplearse para acopios temporales de tierras antes de su empleo en el relleno de canteras (vertedero denominado V1). Así, el documento ambiental señala que no es necesario abrir nuevas zonas de préstamos y vertederos. Del informe de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico sobre el documento ambiental se interpreta que los acopios temporales de tierras en el vertedero V1 podrían ser incompatibles con las disposiciones normativas del Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Cantábrico Occidental. Sobre esta última cuestión, en cualquier caso, harían falta aclaraciones por parte del promotor y por parte de ese organismo de cuenca para confirmar este aspecto.

En relación con la acumulación con otros proyectos, el documento ambiental, a los efectos de la evaluación de los efectos aditivos del proyecto con otras fuentes de ruido, identifica como más relevantes en el ámbito de estudio las siguientes carreteras y líneas ferroviarias existentes: A-67, S-10, S-30, N-623, N-636, FFCC Madrid-Santander, FFCC Santander-Bilbao, FFCC Ramal Puerto. Descarta el ruido procedente del aeropuerto de Santander, por concluir que es despreciable su contribución al ruido global de esa zona. El documento ambiental indica que el proyecto no tiene consideración de «nueva infraestructura» a los efectos 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. Por su parte, expone que el proyecto ocupa nuevos terrenos en la marisma de Alday y que, aunque valora que la nueva ocupación será escasa, tiene en cuenta que se acumula a todas las actuaciones que han ido aislando y reduciendo la marisma (autovías A-67 y S-10 y sus enlaces, polígonos industriales, centro comercial, ferrocarril, etc.). En cuanto a focos emisores de contaminación atmosférica en el ámbito del proyecto, el documento ambiental señala que los principales focos emisores en la actualidad son las zonas industriales del entorno, el aeropuerto (el tráfico aéreo) y el tráfico rodado.

La contaminación prevista durante la fase de construcción está relacionada con la actividad de la maquinaria de obra (ruidos, emisión de gases, partículas en suspensión) y con el riesgo de contaminación de las aguas en el canal de Raos por las obras que se tienen que desarrollar en su ámbito. También hay riesgo de contaminación de suelos y aguas subterráneas, por posibles vertidos accidentales durante las operaciones de la maquinaria (cambios de aceite, lavado de cubas de hormigoneras, etc.), así como la posibilidad de arrastres de tierras a la red de drenaje natural por el aumento del riesgo de erosión del suelo durante las obras. El documento ambiental prevé medidas preventivas y correctoras específicas para evitar o minimizar la contaminación de las aguas en la fase de construcción, así como medidas de vigilancia ambiental al respecto. No obstante, conviene señalar que, en el programa de vigilancia y seguimiento ambiental del documento ambiental, se hacen referencias a la Orden de 16 de diciembre de 1988 relativa a los métodos y frecuencias de análisis o de inspección de las aguas continentales que requieran protección o mejora para el desarrollo de la vida piscícola, y al anexo número 3 del Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, aprobado por Real Decreto 927/1988, de 29 de julio, disposiciones, entre otras, que fueron derogadas por la disposición derogatoria única 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; lo que se recuerda al promotor para las actualizaciones oportunas.

En cuanto a la emisión al aire de contaminantes por el tráfico rodado, el documento ambiental distingue, por una parte, los gases que emiten los motores, principalmente óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, monóxido de nitrógeno e hidrocarburos no quemados y, por otra parte, las partículas sólidas, que pueden provenir tanto de la combustión de los motores como del desgaste de los vehículos. El documento ambiental indica que la influencia en las emisiones atmosféricas dependerá de cuál de los dos escenarios previstos se produce. Uno de los escenarios es si las autovías y enlaces mejoran la fluidez de la circulación, sin variar la intensidad media diaria de vehículos, es decir, su utilización. En este escenario, pronostica que se producirá una reducción del

consumo de carburantes y, en consecuencia, de las emisiones, siendo especialmente importante para las emisiones de SO_x y partículas, añadiendo que, en el caso del NO_x, la reducción de emisiones por menor consumo de carburantes se puede ver neutralizada por la mayor emisión al circular a velocidades más elevadas. El otro escenario previsto es, si la autovía mejora la fluidez de la circulación, pero a la vez induce nuevo tráfico, aumenta la intensidad media diaria de vehículos. En este otro escenario, señala que el efecto global sobre las emisiones será variable, dependiendo de la reducción de emisiones derivada de la mejora en la fluidez, el aumento de emisiones por incremento del tráfico y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por disminución del tráfico en otras carreteras al ser captado por estas autovías. En este escenario, el más desfavorable, el documento ambiental indica que podría producirse una reducción ligera de emisiones, o un incremento neto que en todo caso afirma sería moderado, añadiendo que lo más probable es que se produzca una reducción neta de emisiones de SO_x y partículas, pudiendo incrementarse las emisiones de NO_x de forma moderada si aumenta mucho la velocidad de circulación y el tráfico.

Por otra parte, sí se prevé en la fase de explotación del proyecto un incremento de los niveles de ruido en los edificios más próximos, por el incremento de tráfico previsto y por un ligero acercamiento de la fuente sonora a los receptores.

El riesgo de accidentes durante la ejecución de las obras está relacionado con la posibilidad de vertidos accidentales y el aumento del riesgo de incendios asociados a la actividad de la maquinaria. El riesgo de incendios lo valora el documento ambiental como bajo, al no existir masas forestales con riesgo elevado y al ser una zona muy lluviosa, si bien dicho documento advierte de tener especial cuidado cuando se realicen obras cercanas a las masas de carrizo y plumeros (carrizo de la pampa), muy inflamables, y contar con equipos de extinción a pie de obra. En cuanto al riesgo de accidentes en fase de explotación del proyecto, no se prevén cambios importantes con respecto a la situación actual.

b. Ubicación del proyecto.

El proyecto no coincide con espacios naturales protegidos ni con espacios protegidos Red Natura 2000 ni con áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Los espacios protegidos más cercanos son la Zona Especial de Conservación ES1300005 Dunas del Puntal y Estuario del Miera y el lugar Espacio marino de los Islotes de Portios-Isla Conejera-Isla de Mouro, Zona de Especial Protección para las Aves, Área Marina Protegida y área protegida del Convenio para la protección del Atlántico del nordeste (OSPAR); ambos espacios, fuera del ámbito de afección, directa e indirecta, del proyecto, según declara el documento ambiental.

El documento ambiental indica que el entorno de la actuación está muy antropizado, con numerosas infraestructuras (autovías, líneas ferroviarias, puerto y aeropuerto), polígonos industriales, zonas logísticas y comerciales y zonas residenciales, si bien destaca que se mantienen dos zonas de interés para la fauna (especialmente para la avifauna): las marismas de Alday y la zona norte del canal de Raos. Informa de que las marismas de Alday es una zona de cría de numerosas especies, y de invernada sobre todo de anátidas, garzas y cormoranes; que dichas marismas están incluidas dentro del Área Importante para la Conservación de las Aves (IBA) Bahía de Santander, área inventariada por SEO/BirdLife; y que también son de interés ambiental local, bajo la figura de «reserva municipal» (no declarada al amparo de la Ley 42/2007). En cuanto a la zona norte del canal de Raos, señala que es frecuente ver fochas, ánades reales y porrones comunes. Por su parte, en el anexo relativo al estudio de fauna del documento ambiental, se señala que el invierno y la primavera son las épocas más sensibles para la fauna de esta localidad: durante el periodo invernal, miles de aves hallan en las marismas las condiciones adecuadas para pasar la estación fría y, durante la primavera, aves, anfibios y reptiles crían en estos humedales.

En relación con la flora en la zona de estudio, el documento ambiental concluye que no hay especies incluidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, ni en el Decreto 120/2008, de 4 de diciembre, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria. Las comunidades vegetales que coinciden con el proyecto son, según resulta del documento ambiental, saucedas (salguera negra) con eucalipto, espinales con salguera negra, plantaciones arbóreas exóticas/ornamentales, eucaliptares, carrizal (canal de Raos), prados y herbazales ruderales (baldíos, taludes, isletas...). Por otra parte, el documento ambiental destaca la presencia de la especie exótica invasora *Cortaderia selloana* (plumero), informando de que es localmente dominante, sobre todo en zonas húmedas y prados de ambos márgenes de la A-67.

En cuanto a tipos de hábitats de interés comunitario, el documento ambiental indica que hay cinco tipos en el entorno de la zona del proyecto, de los cuales solo uno linda con la actuación: el tipo de hábitat de interés comunitario 1330 Pastizales salinos atlánticos, en las marismas de Alday. Finalmente, el documento ambiental, basándose en los trabajos de campo realizados, descarta la coincidencia del proyecto con dicho tipo de hábitat 1330.

Del estudio de patrimonio cultural incluido en el documento ambiental, resulta que, en el trazado de la obra, solo hay un bien patrimonial, el Camino de Santiago de la costa, Bien de Interés Cultural que cruza bajo la autovía; y, en el área inmediata del trazado, pero fuera del mismo, los yacimientos Mies de San Juan (bien arqueológico y Bien de Interés Cultural), Las Presas (bien arqueológico) y Rebollar (bien arqueológico).

En relación con el ruido, el documento ambiental, tras un análisis de la normativa jurídica sobre ruido, concluye que son de aplicación los objetivos de calidad acústica establecidos en la tabla A, objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del anexo II 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, pero matiza que esos objetivos se verificarán en todos los edificios en uso, en los periodos que son ocupados. En relación con el cumplimiento en el entorno del proyecto de los objetivos de calidad acústica para ruido en la situación actual, de los datos que incluye al respecto el estudio acústico del documento ambiental se desprende que hay edificaciones en las que se superan los valores de los índices de ruido establecidos en la tabla A, objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del anexo II, del Real Decreto 1367/2007. El documento ambiental no especifica si en el ámbito de estudio hay aprobadas o no zonas de servidumbre acústica a que se refieren la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el Real Decreto 1367/2007. Por su parte, el documento ambiental informa de que no hay declaradas áreas acústicas de tipo g), espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica, en el entorno del proyecto ni objetivos de calidad acústica para ese tipo de áreas.

En relación con la calidad del aire, el documento ambiental informa de que hay cuatro estaciones de la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Cantabria en la zona denominada Bahía de Santander:

Zona	Municipio	Estación	Coordenadas UTM	Parámetros medidos
Bahía de Santander.	Santander.	Santander Centro.	X=434571 Y=4812375	PM10, SO ₂ , CO, NO, NO ₂ , BTX.
		Tetuán.	X=436069 Y=4813151	PM10, SO ₂ , CO, NO, NO ₂ , O ₃ .
	Camargo.	Cros.	X=431916 Y=4807982	PM10, SO ₂ , CO, NO, NO ₂ , O ₃ .
	El Astillero.	Guarnizo.	X=432146 Y=4806368	PM10, SO ₂ , CO, NO, NO ₂ , O ₃ , meteorológicos.

El documento ambiental señala que la capacidad dispersante de los contaminantes en el área de estudio es buena debido a su localización en zona litoral, donde la presencia del mar y la atenuación de los relieves favorecen la dispersión. Finalmente, concluye que, pese a la concentración de industrias e infraestructuras, la calidad del aire está calificada como «Aceptable», en buena medida, añade, gracias a que la capacidad dispersante de los contaminantes en el área de estudio es buena.

c. Características del potencial impacto.

En el documento ambiental se identifican, caracterizan y valoran los efectos previsibles del proyecto sobre diferentes factores ambientales. Asimismo, en el documento ambiental se recoge un capítulo de medidas preventivas y correctoras y un capítulo de programa y seguimiento ambiental.

Ecologistas en Acción en Cantabria considera que el proyecto puede generar impactos ambientales significativos sobre la calidad del aire del área de la bahía de Santander, aunque hay que reseñar que no aporta datos que den cobertura a esa consideración. Por su parte, el documento ambiental, en relación con los efectos del proyecto sobre la calidad del aire, indica que la influencia en las emisiones atmosféricas será previsiblemente positiva en SO_x y partículas, al eliminar congestiones, siendo menos importante, o incluso con ligeros incrementos, en el caso de NO_x , más dependiente de la velocidad de circulación; que, en todo caso, la zona tiene una calidad del aire aceptable y una buena capacidad dispersante de la atmósfera, por lo que el impacto inducido por el proyecto, señala, sería poco significativo en ambas fases (construcción y explotación). Finalmente, el documento ambiental concluye valorando los efectos del proyecto sobre la calidad del aire tanto en la fase de construcción como de explotación como no significativos. No obstante, indica que, si se produjera un incremento de los niveles de inmisión y NO_x por encima de los niveles aceptables, algo que estima como muy improbable, sería preciso establecer limitación de velocidad, algo que, hasta el momento, señala, solo ha sido preciso en los accesos a Madrid y Barcelona. En este contexto, hay que tener en cuenta que hay cuatro estaciones de la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Cantabria en la zona denominada Bahía de Santander, citadas anteriormente, y también que el programa de seguimiento y vigilancia ambiental del documento ambiental incluye un seguimiento de las emisiones generadas por el tráfico en la calidad del aire.

Más importante resulta, a juicio de este órgano ambiental, el impacto en relación con el ruido en la fase de explotación del proyecto. El incremento previsto de los niveles de ruido en los edificios más próximos aumentará el número de edificaciones en las que se superan los valores de los índices de ruido establecidos en la tabla A, objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del anexo II, 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, según se deduce del estudio acústico del documento ambiental, además de incrementar los niveles de ruido en determinadas edificaciones donde ya se superan esos valores. El proyecto contempla la instalación de pantallas acústicas, medida correctora que reduciría el número de edificios afectados por niveles de ruido superiores a dichos valores. En aquellas edificaciones en las que se siguen superando los objetivos de calidad acústica, el documento ambiental propone como medidas complementarias la colocación de pavimento fonoabsorbente a lo largo de las calzadas próximas a las edificaciones en las que se superan los objetivos de calidad acústica de aplicación y la instalación de aislamiento acústico en fachada en las edificaciones «que no consigan alcanzar los niveles de ruido admisibles por la legislación de referencia». Hay que indicar que el documento ambiental considera, en particular, que no se superan los objetivos de calidad acústica en los edificios como consecuencia del proyecto en la fase de explotación si, en el caso de superarse por los efectos aditivos con otras fuentes sonoras, el proyecto no es la fuente principal de ruido. Para el caso particular de las marismas de Alday, el documento ambiental valora que mejorarán sensiblemente su situación sonora tras la instalación de las pantallas acústicas previstas, pronosticando como resultado que la

superficie de terrenos en las marismas de Alday con niveles sonoros superiores a 55 dB(A) disminuirá del 46% de la situación actual (sin proyecto) al 41 % en la fase de explotación del proyecto. Finalmente, el documento ambiental concluye que los únicos receptores en que se superan los objetivos de calidad acústica en los periodos en los que están en funcionamiento son cuatro viviendas y una iglesia, donde no resulta viable, explica, instalar pantallas acústicas y el pavimento fonoabsorbente no alcanza un nivel de reducción sonora suficiente, para los que propone el aislamiento acústico en fachadas (sin incluir más información al respecto), y varios edificios industriales o terciarios (ocho edificios industriales y dos terciarios –gasolinera–, que no considera oportuno apantallar por el tipo de actividad al que se destinan); y valora el impacto declarando lo siguiente: «Considerando la efectividad de las medidas correctoras propuestas, las pantallas acústicas, el impacto residual se considera de forma severo» (pág. 100 del documento ambiental). En esa misma página también se llega a describir el impacto como significativo y positivo, mientras que en la pág. 75 del documento ambiental se valora el impacto de los niveles sonoros por la circulación de vehículos en la fase de explotación como negativo y severo. Resulta evidente que si un proyecto implica, por sí solo o en combinación con otros proyectos, que se superen los valores correspondientes a los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas o, si ya se superan en la actualidad, contribuye a que se incrementen los valores existentes, el efecto será negativo. Conviene mencionar, si bien lo ha tenido en cuenta el documento ambiental, que el aislamiento acústico en fachadas reduce los niveles sonoros en el interior del edificio (en este caso se desconoce en qué medida, porque no se especifica), por lo que no tiene ningún efecto sobre los índices de ruido referentes a los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, define impacto o efecto significativo en su artículo 5.1.b) como «alteración de carácter permanente o de larga duración de un valor natural y, en el caso de espacios Red Natura 2000, cuando además afecte a los elementos que motivaron su designación y objetivos de conservación» y, en el apartado 8.a) de su anexo VI, define efecto significativo como aquél que se manifiesta como una modificación del medio ambiente, de los recursos naturales, o de sus procesos fundamentales de funcionamiento, que produzca o pueda producir en el futuro repercusiones apreciables en los mismos.

El artículo 18.1 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, dispone que «Las Administraciones públicas competentes aplicarán, en relación con la contaminación acústica producida o susceptible de producirse por los emisores acústicos, las previsiones contenidas en esta ley y en sus normas de desarrollo en cualesquiera actuaciones previstas en la normativa ambiental aplicable y, en particular, en las siguientes: (...)». Y señala en su letra b): «En las actuaciones relativas a la evaluación de impacto ambiental u otras figuras de evaluación ambiental previstas en la normativa autonómica». El artículo 18.2 de esa misma ley establece que, a los efectos de lo previsto en el apartado anterior, las Administraciones públicas competentes asegurarán que: (...) b) No se supere ningún límite aplicable sin perjuicio de lo dispuesto en materia de servidumbres acústicas.

El punto 4 del anexo III, anexo relativo a métodos de evaluación de los efectos nocivos, del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, indica que, en tanto no se establezcan en la normativa comunitaria procedimientos comunes para determinar el grado de molestia, basados en las relaciones dosis-efectos del ruido sobre la población, se considerarán como valores admisibles de referencia en relación con las molestias y alteraciones del sueño, los que se determinen reglamentariamente. Y el último párrafo del anexo II del Real Decreto 1367/2007 establece que, a los efectos de lo establecido en el punto 4 del anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, se considerarán como valores admisibles de referencia, en relación con las molestias y alteraciones del sueño, los que se establecen en las tablas de este y el siguiente anexo.

Teniendo en cuenta lo expuesto en los párrafos precedentes, y teniendo en cuenta que el proyecto no tiene consideración de nueva infraestructura a los efectos del Real

Decreto 1367/2007, resulta razonable valorar la superación de los valores establecidos en cualquiera de las tablas que sean de aplicación del anexo II como efecto negativo significativo a los efectos de la Ley de 21/2013, valoración que es independiente y sin perjuicio de lo dispuesto en materia de servidumbres acústicas. Al ser independiente la citada valoración, la falta de información sobre las zonas de servidumbre acústica en el documento ambiental no impide resolver el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada mediante la emisión del informe de impacto ambiental a que se refiere el artículo 47 de la Ley 21/2013, especialmente cuando el documento ambiental, como se ha señalado anteriormente, ha realizado su valoración.

El artículo 5.5 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, dispone que, hasta tanto se establezca la zonificación acústica de un término municipal, las áreas acústicas vendrán delimitadas por el uso característico de la zona.

Por su parte, como se ha señalado anteriormente en el apartado relativo a ubicación del proyecto, el documento ambiental indica que son de aplicación los objetivos de calidad acústica establecidos en la tabla A, objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del anexo II del Real Decreto 1367/2007, matizando que esos objetivos se verificarán en todos los edificios en uso, en los periodos que son ocupados.

En relación con el impacto acumulativo por el ruido del proyecto con otras fuentes sonoras, el documento ambiental considera que existe impacto cuando se superan los objetivos de calidad acústica en el escenario futuro (todas las fuentes), siempre y cuando los ejes del proyecto sean la fuente principal del ruido. No se está de acuerdo con ese criterio. Procede recordar que uno de los criterios del anexo III de la Ley 21/2013 es la acumulación con otros proyectos, por lo que se tiene que tener en cuenta en esta evaluación ambiental, en particular, los efectos aditivos del proyecto con las fuentes sonoras de otros proyectos existentes, sea el proyecto o no la fuente principal del ruido, y comprobar, considerando las medidas correctoras previstas, si se superan o no los objetivos de calidad acústica aplicables; y, en el caso de que se superen, si el proyecto contribuirá a incrementar, por mínima que sea su contribución, los valores en cuestión existentes.

En el apartado 5.4 del estudio acústico del documento ambiental, se incluye una tabla que muestra para cada edificio inventariado los niveles sonoros (L_d , L_e y L_n) correspondientes a la situación actual. En el apartado 8 del estudio acústico del documento ambiental, se incluye una tabla que muestra para cada edificio inventariado los niveles de ruido correspondientes a la situación futura una vez aplicadas las medidas correctoras relativas a pantallas acústicas y a pavimento fonoabsorbente.

Analizando la tabla de situación acústica futura con pantallas acústicas y pavimento fonoabsorbente y las columnas de niveles sonoros totales (proyecto más otras fuentes sonoras), se observa que los edificios que presentan algún índice de ruido superior a los valores establecidos como objetivos de calidad acústica en la tabla A, objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del anexo II del Real Decreto 1367/2007 son 66 edificios residenciales, 2 terciarios, 15 industriales y 12 con uso cultural, docente o sanitario. Con el criterio del documento ambiental de solo considerar el periodo noche en aquellas edificaciones que se encuentren en uso en dicho periodo, el resultado sería de 66 edificios residenciales, 2 terciarios, 8 industriales (si ninguno de los 15 tuvieran uso por la noche) y, como se explica a continuación, 3 con uso cultural (edificios núms. 1, 1182 y 1197) o 5 con uso cultural, docente o sanitario. Hay que señalar que, según los resultados del documento ambiental, los edificios núm. 1 (iglesia, uso cultural), núm. 344 (colegio, uso docente) y núm. 572 (centro de salud, uso sanitario) no superarían $L_d = 60$ y $L_e = 60$. Sin embargo, sumando los niveles sonoros de solo proyecto y los niveles sonoros de otras fuentes, se obtienen unos niveles sonoros diferentes a los que indica el documento ambiental:

Situación futura con medidas correctoras

Edificio ID	Niveles sonoros solo proyecto según documento ambiental (A)			Niveles sonoros otras fuentes según documento ambiental (B)			Niveles sonoros totales según documento ambiental			Resultado suma niveles sonoros A + B		
	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n
1	53,2	53,8	46,5	59,2	57,9	49,9	59,3	58,1	50,1	60,2	59,3	51,5
344	59,2	59,5	51,9	57,3	56	50	60	59,9	52,8	61,4	61,1	54,1
572	59,3	59,7	52,5	53,4	53	45,9	59,5	59,9	52,7	60,3	60,5	53,4

En relación con las edificaciones en las que es previsible que se superen los objetivos de calidad acústica en la situación acústica futura con pantallas acústicas y pavimento fonoabsorbente, queda analizar, considerando las tablas del estudio acústico del documento ambiental, si hay edificaciones (residencial, industrial, terciaria, cultural, docente, sanitaria) en las que el proyecto contribuirá a incrementar, por mínima que sea su contribución, los valores en cuestión existentes (L_d, L_e o L_n). En cuanto a los edificios culturales, docentes y sanitarios contabilizados anteriormente, faltaría aclarar primero las diferencias detectadas en cuanto a la suma de los niveles sonoros. Respecto a los 2 edificios terciarios referidos anteriormente, la situación acústica actual (sin proyecto) es de cumplimiento y, en la fase de explotación del proyecto, el proyecto contribuye a que se superen los objetivos de calidad acústica. En cuanto a los edificios industriales, de las propias conclusiones del documento ambiental se desprende que habría varios. En cuanto a los 66 edificios residenciales referidos anteriormente, se comprueba que, en 53 de ellos, el proyecto contribuye a incrementar (contribución >0) los valores en cuestión existentes.

Finalmente, teniendo en cuenta todo lo expuesto, procede concluir estimando que es previsible que el incremento de la contaminación acústica del proyecto durante la fase de explotación tenga un efecto negativo significativo a los efectos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.^a del Capítulo II del Título II de la Ley.

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

El proyecto Mejora de capacidad de las autovías A-67 y S-10, tramo Santander-aeropuerto lo encuadra el promotor en el artículo 7.2, apartado c), de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, tras la modificación efectuada por el Real Decreto 595/2018, de 22 de junio, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental resuelve de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Mejora de

capacidad de las autovías A-67 y S-10, tramo Santander-aeropuerto, ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (www.mapama.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 13 de julio de 2018.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

