

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

18090 *Resolución de 26 de octubre de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Pavimentación y urbanización de área para depósito de vehículos rent a car. Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 22 de julio de 2021, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, solicitud de ENAIRE (Ente público empresarial adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Pavimentación y urbanización de área para depósito de vehículos rent a car. Aeropuerto Seve Ballesteros Santander».

El promotor del proyecto es AENA SME SA y el órgano sustantivo es ENAIRE.

La actuación se ubica en el Aeropuerto Seve Ballesteros Santander y consiste en la pavimentación y urbanización de una superficie de 2,1 ha para el depósito de vehículos destinados a la actividad rent a car (de alquiler).

Con fecha 25 de agosto de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 4 de octubre de 2021, conforme al artículo 46.3 de la citada Ley de evaluación ambiental, se solicitó informe al titular del órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria, cuya contestación tuvo entrada el 12 de mayo de 2022.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Bellas Artes y Patrimonio Cultural. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Delegación del Gobierno en Cantabria.	Sí
Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Gobierno de Cantabria.	No
Dirección General de Interior. Consejería Presidencia, Interior, Justicia y Acción Exterior. Gobierno de Cantabria.	Sí
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo. Gobierno de Cantabria.	No
Ayuntamiento de Camargo.	No
SEO/BirdLife.	No
WWF/ADENA España.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ecologistas en Acción.	No
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente (IIDMA).	No

Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

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.

a. Características del proyecto:

Con objeto de atender la demanda que existe sobre el conjunto de aparcamientos en el aeropuerto, el promotor propone la pavimentación y urbanización de un área para depósito de vehículos de concesionarios de rent a car sobre una parcela de 21.000 m² con una capacidad para 480 vehículos aproximadamente. Con esta actuación, además de disponer de una nueva superficie para depósito de vehículos rent a car, al trasladar a la nueva campa la mayoría de los vehículos rent a car que ocupan otras zonas de aparcamiento del aeropuerto, se liberan plazas y se recupera la totalidad del aparcamiento existente para uso público y abonados (1.047 plazas totales frente a las 697 plazas actuales).

La campa prevista consiste en el depósito de vehículos por parte de las empresas concesionarias de alquiler en el aeropuerto, no se trata de un aparcamiento de vehículos (con entradas y salidas continuas).

El proyecto requiere la realización de desbroce del terreno; nivelación y acondicionamiento de sistemas de drenaje; pavimentación y accesos; vallado perimetral; iluminación; instalaciones para servicios de electricidad, telefonía, comunicación; agua; red contra incendios; zona de lavado de vehículos y depuración de aguas residuales de drenaje; canalizaciones que permitan el suministro de energía para vehículos eléctricos; señalización horizontal y vertical y reposición de los servicios afectados.

Además, se prevé la instalación de una zona de instalaciones auxiliares (campamento de obra y zona de acopio) que se ubicará en una parcela de unos 1.000 m² situada frente a la zona de actuación. El acceso a dicha zona se realiza por caminos ya existentes.

Según consta en la documentación, el proyecto es acorde con el Plan Director del Aeropuerto, que fue aprobado tras su sometimiento a evaluación ambiental estratégica ordinaria (Orden FOM/2384/2010, de 10 de junio; BOE n.º 223, de 14 de septiembre). La alternativa elegida para la ubicación de la campa es la que establece el propio plan director del aeropuerto, en cuya evaluación ambiental estratégica se analizaron cuatro alternativas para dotar al aeropuerto de los aparcamientos necesarios.

b. Ubicación del proyecto:

La actuación se ubica en el interior de la zona de servicio del Aeropuerto Seve Ballesteros Santander, situado a unos 5 km al sureste de la ciudad de Santander, dentro del término municipal de Camargo de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

c. Características del potencial impacto:

Vegetación, hábitats de interés comunitario y flora: La parcela afectada está constituida por prados manejados sometidos a siegas regulares compuestos por

especies autóctonas entre las que dominan las herbáceas vivaces pertenecientes a la familia de las gramíneas y leguminosas. Existen también zonas de encharcamiento temporal con abundante presencia de carrizo (*Phragmites australis*). La zona de instalaciones auxiliares se plantea en una parcela habilitada por el aeropuerto para estos usos, carente de cobertura vegetal.

De acuerdo con el documento ambiental, no existen hábitats de interés comunitario ni especies de flora protegida en los terrenos afectados por el proyecto. Por el contrario, se ha detectado la presencia de *Cortaderia selloana*, especie exótica invasora recogida en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, así como, en el Plan Estratégico regional de gestión y control de especies exóticas invasoras de Cantabria.

Teniendo en cuenta la superficie y las características de la vegetación afectadas por el proyecto, el promotor considera poco significativo el impacto sobre la vegetación y propone medidas sobre buenas prácticas durante la ejecución de las obras (como jalonamiento, retirada y acopio de tierra vegetal), así como, revegetación de zonas afectadas y trasplante de los árboles afectados (tres en total).

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria constata la ausencia de impactos significativos sobre hábitats de interés comunitario. No obstante, dada la presencia de *Cortaderia selloana*, este organismo indica que deben extremarse los controles y precauciones en cuanto al empleo y procedencia de materiales y maquinaria, por lo que establece las prescripciones (1-3) que se recogen en el apartado «e» de esta resolución.

Fauna: El promotor ha realizado dos prospecciones de campo, en período invernal (enero 2020) y en primavera (mayo 2021), que incluyen la parcela objeto del proyecto, la zona de instalaciones auxiliares previstas y un buffer perimetral de 200 m respecto de ambas zonas. Dado que la bibliografía existente apunta sobre la posible presencia de la ranita de San Antonio (*Hyla arborea*) (especie catalogada como «Vulnerable» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria, CREAC, aprobado mediante Decreto 120/2008, de 4 de diciembre) se ha prestado especial atención a su estudio, adoptando una metodología de muestreo adecuada para su detección.

En las prospecciones se han identificado 5 especies de mamíferos, 23 de aves, 3 anfibios y 2 reptiles. Entre todas ellas, es reseñable la localización de un ejemplar de la especie amenazada *Hyla arborea* en el interior de la superficie afectada por el proyecto. No obstante, el promotor indica que su presencia es esporádica y temporal ya que la parcela afectada no constituye un hábitat adecuado para la especie al desarrollarse prácticas habituales de siega y roturación por motivos de seguridad aeroportuaria. El promotor constata también la presencia de varios individuos de especies de anfibios y reptiles incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE, Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero). Estas son: sapo partero común (*Alytes obstetricans*), tritón palmeado (*Lissotriton helveticus*) y de lagartija roquera (*Podarcis muralis*). Adicionalmente, se identifica un nido de collalba gris (*Oenanthe oenanthe*) en el interior de la zona de instalaciones auxiliares y un nido de azor (*Accipiter gentilis*) en las inmediaciones de la zona de obra (pero fuera de estas). Ambas especies de aves se incluyen también en el LESRPE. Finalmente, se constata la presencia de la especie exótica invasora cangrejo rojo americano (*Procambarus clarkii*).

Los impactos identificados sobre la fauna durante la fase de construcción son la alteración y la destrucción de hábitats; molestias derivadas de las obras (polvo, ruido, etc.) y atropello o pérdida de individuos por el movimiento de tierras y el tráfico de maquinaria. El promotor considera estos impactos compatibles con la ejecución del proyecto, pues se actuará sobre una superficie reducida que actualmente se desbroza de forma periódica. Asimismo, propone medidas preventivas y correctoras para minimizar las molestias a la fauna y para evitar la pérdida de individuos de especies protegidas durante las obras, que incluyen:

- Señalización y jalonamiento para reducir la superficie afectada.
- Programación de las actuaciones más ruidosas fuera de los períodos de reproducción de las especies del entorno.

– Planificación de las obras en periodos de sequía o durante el parón biológico de los anfibios.

– Inspección faunística de la zona afectada antes del inicio de las obras por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de individuos que pudiesen verse afectados de forma directa o indirecta por las obras y translocarlos a zonas vecinas con un hábitat adecuado para su desarrollo. En caso de localizarse alguna especie protegida, deberá comunicarse (previamente a cualquier manipulación) a la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria su presencia y coordinar las medidas necesarias para su preservación.

– Evitar el acceso de fauna al tramo de canal que está previsto modificar durante el tiempo que duren las obras.

En la fase de operación, el principal impacto identificado por el promotor se debe al posible aumento de contaminación lumínica en la zona, por ello, considera necesario la adopción de medidas que limiten la dispersión de luz.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria considera que el proyecto no es susceptible de generar impactos significativos sobre la fauna siempre que se cumplan las medidas previstas en el documento ambiental y, concretamente, las determinaciones que el propio organismo establece para evitar los posibles impactos del proyecto sobre *Hyla arborea*, las cuales se recogen en el apartado «e» de esta resolución.

Como resultado del análisis anterior, este órgano ambiental añade las prescripciones 4-6 para minimizar los impactos sobre la fauna protegida identificada en la zona de obras.

Biodiversidad y espacios naturales protegidos: El espacio protegido más cercano al proyecto se sitúa a 5,1 km de distancia y es la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Dunas del Puntal y Estuario del Miera» (ES130005). El Área Importante para la Conservación de las Aves (IBA) «Bahía de Santander» se sitúa a unos 740 m. Existen, además, las reservas municipales de Alday, Laguna de Parayas y Charca de Raos, la más cercana se sitúa a unos 800 m del proyecto.

Dada la distancia de los espacios de relevancia ambiental más cercanos al proyecto, el promotor afirma que las actuaciones previstas no tendrán una repercusión negativa sobre los mismos.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria constata que el proyecto no causará impactos sobre la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria (Ley 4/2006, de 19 de mayo).

Agua: La actuación se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental. El curso de agua más cercano es la Ría de Carmen (a 1,5 km de distancia). Según la cartografía de zonas inundables, una pequeña superficie al norte de la campa se localiza en el interior de la delimitación del área de inundación de origen marino establecida para un periodo de retorno de 500 y 100 años (ver croquis adjunto). El proyecto no presenta coincidencia territorial con Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI).

El aeropuerto se ubica sobre la masa de agua subterránea Santander-Camargo (ES018MSBT012-009) que se encuentra en buen estado químico y cuantitativo.

No se identifica ninguna ocupación, ni afección al Dominio Público Hidráulico ni al Dominio Público Marítimo Terrestre. Teniendo en cuenta el relieve plano de la parcela, el promotor descarta procesos de erosión hídrica superficial y la modificación de la red natural de drenaje.

En cuanto a los posibles efectos sobre la hidrogeología subterránea, no se contempla la ejecución de pozos. El promotor identifica posibles riesgos de contaminación puntual causada por vertidos accidentales de sustancias contaminantes debido a la utilización de la maquinaria de obra, la gestión de residuos y/o las operaciones de mantenimiento y limpieza de la maquinaria y parque móvil (grasas, aceites, lubricantes, hormigón fresco, mezclas bituminosas, etc.). No obstante,

argumenta que en la zona de obra el sustrato presenta una permeabilidad media por lo que el acuífero existente no resulta especialmente vulnerable a la contaminación y considera que con las medidas establecidas se evita la posible afección a las aguas subterráneas.

Se estima, en el documento ambiental, que el consumo de agua durante la construcción será de 2.100 m³, que se obtendrán de captaciones autorizadas.

Durante la explotación, se identifican como principales impactos aquellos relacionados con la generación de aguas contaminadas procedentes de la escorrentía superficial de la campa y del lavadero de coches (en caso de que llegara a instalarse esta actividad). El promotor estima que el volumen de vertido de pluviales de la campa asciende a 17.477 m³/año y concluye que el incremento de caudal previsto se encontraría dentro de los valores de la autorización de vertido de pluviales con la que cuenta el aeropuerto actualmente.

Teniendo en cuenta lo anterior, Aena no considera significativos los impactos generados por el proyecto sobre las aguas superficiales, subterráneas y los recursos hídricos. Además, señala que los impactos identificados serán fácilmente evitables aplicando las medidas señaladas en el documento ambiental, la cuales que se recogen a continuación.

- Ubicación de las instalaciones de obra fuera de las zonas de interés hidrológico.
- Apertura de vías de acceso sin afectar al sistema hidrológico.
- Depósito de los materiales no aprovechables procedentes de la excavación al menos a una distancia de 100 m de los cauces.
- Adecuación del paquete de firmes proyectado para la correcta protección de los acuíferos existentes.
- Disposición de material absorbente para contener y recoger los derrames de residuos y productos peligrosos en la obra.
- Acotamiento de las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra exclusivamente en un sector del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjias filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.
- Seguimiento periódico de la calidad de las aguas contenidas en balsas de decantación.
- Acondicionamiento de una zona destinada exclusivamente al lavado de las canaletas de vertido de las hormigoneras.
- Instalación de sistemas de contención de las aguas de lavado para evitar su vertido directo al sistema de drenaje del aeropuerto.
- Prohibición del vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje.
- Prohibición de vertidos sin la previa obtención de la autorización del organismo competente durante la construcción.
- Durante la fase de funcionamiento, se adoptarán las medidas necesarias para el tratamiento y depuración de las aguas de vertido tanto de saneamiento como de pluviales, debiéndose recabar las preceptivas autorizaciones del órgano competente.
- El drenaje de la campa se realizará a través de una red de canaletas conectadas al canal de pluviales del aeropuerto cuyo dimensionamiento tiene en cuenta los caudales de avenida en periodos extraordinarios para periodos de retorno de 25 años.
- Se instalará en el aeropuerto una planta separadora de hidrocarburos en el extremo final del canal de aguas pluviales, antes de su vertido a la laguna (esta medida no forma parte del proyecto según aclara el promotor ya que se prevé su instalación durante el primer semestre de 2022).
- En el caso de que el arrendatario o arrendatarios del área para depósito de vehículos de concesionarios de rent a cars decidieran instalar una zona de lavado de vehículos, implementarán las instalaciones de depuración necesarias, convenientemente dimensionadas para el vertido de las aguas de lavado. En este caso, las aguas tratadas por este sistema de depuración se reutilizarán en el propio lavadero. Para la evacuación

del excedente de aguas depuradas se prevé una bomba de impulsión hasta la cuneta proyectada para el drenaje de la campa.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico no identifica impactos significativos en el ámbito de sus competencias, no obstante, propone una serie de medidas adicionales para evitar posibles vertidos que se integran en el apartado «e» de esta resolución (prescripciones 7-12).

Suelo, subsuelo y residuos: Según recoge el documento ambiental, la superficie total ocupada por el proyecto es de 21.000 m² en la que se pavimentará una superficie de 18.000 m². Se realizarán movimientos de tierras para la nivelación del terreno (desbroces, desmontes y terraplenes). No obstante, al tratarse de una parcela con poco desnivel (3 m como máximo), los movimientos de tierras no son elevados y no modificarán el relieve. El volumen de tierras procedentes de excavación se estima en 7.827 m³ de las que 4.638 m³ corresponden a tierra vegetal. La tierra vegetal no reutilizada (4.021 m³) será enviada a gestor autorizado y los préstamos (23.255 m³) procederán de una cantera autorizada.

Los residuos generados, fundamentalmente tierras y hormigón, serán gestionados por gestor autorizado y no se prevé la generación de residuos peligrosos.

El promotor identifica la posibilidad de que se produzcan episodios accidentales y puntuales de contaminación del suelo por derrames de sustancias contaminantes. No obstante, indica que se trataría de incidentes puntuales de escasa relevancia ambiental y fácilmente controlables con las medidas citadas en el análisis sobre el «agua».

De acuerdo con las características del proyecto, el promotor no considera significativos los impactos causados sobre el suelo y la generación de residuos. Alude al cumplimiento de la legislación específica en la materia y además, recoge medidas dirigidas a minimizar la superficie afectada por las obras. Así, para evitar los impactos sobre el suelo contempla la aplicación de buenas prácticas de obra como señalización y jalonamiento; retirada, acopio y reutilización de tierra vegetal; desmantelamiento de las instalaciones temporales; laboreo de zonas compactadas y restitución del suelo a su estado original.

Aire: Los principales impactos del proyecto que identifica el promotor sobre la calidad del aire son la contaminación química y acústica durante la fase de construcción debido a las actividades de obra y a las emisiones procedentes de la maquinaria. El plazo total de ejecución de las obras es de 6 meses y solo están previstas, en principio, jornadas de trabajo de 8 horas en horario diurno.

El promotor ha estimado los valores de emisiones de contaminantes atmosféricos y de ruido producidos durante la fase de construcción. Concluye que no se prevé la superación de los valores límites establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Tampoco existen zonas residenciales, sanitarias, docentes, de usos terciarios ni industriales en las que se superen los objetivos de calidad acústica establecidos por 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. Así, el promotor concluye que la obra no afectará a la calidad del aire (química y acústica) de las zonas cercanas al aeropuerto. Únicamente, en el Bien de Interés Cultural (BIC) «Yacimiento del cementerio de Maliaño» (colindante al lugar de actuación) se prevé la superación del objetivo de calidad acústica establecido para esta zona (60 dB(A) día). No obstante, dada la escasa duración de las obras, y la ausencia de población residente afectada, el promotor lo considera un impacto compatible con la ejecución del proyecto.

Durante la fase de operación, la actuación no modificará las condiciones de explotación aeroportuaria, consecuentemente, no se prevén impactos significativos sobre los niveles de contaminación química y física del aire.

Para minimizar las alteraciones sobre la calidad del aire el promotor propone medidas sobre buenas prácticas durante la ejecución de las obras relacionadas con el control de las fuentes generadoras de partículas en suspensión y las emisiones

procedentes de los motores de combustión, así como, la planificación de las actuaciones para minimizar el impacto acústico.

Cambio climático: El promotor indica que las emisiones de gases de efecto invernadero durante la fase de construcción no son significativas (0,111 tCO₂, 0,005 tN₂O y 0,003 tCH₄). En la fase de operación, la actuación consiste en la reordenación de los movimientos internos de aparcamiento; no supone, por tanto, ninguna modificación de las condiciones de explotación aeroportuaria y no producirá cambios significativos en la capacidad del aeropuerto, especialmente en relación con el tráfico aéreo. Tampoco supone, por sí misma, un incremento en la intensidad de tráfico rodado al aeropuerto. Por ello, el promotor concluye que el proyecto no causará un aumento significativo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el aeropuerto.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico considera que no es relevante el impacto del proyecto sobre los criterios e indicadores asociados al cambio climático.

Paisaje: El documento ambiental destaca que las actuaciones se desarrollan en un entorno muy antropizado y, además, se plantean en el interior del recinto aeroportuario, que ya se encuentra urbanizado y edificado. El análisis paisajístico que se ha realizado evalúa la calidad y la fragilidad visual de la zona como «bajas» y determina que la superficie de actuación no es visible desde la mayor parte de las viviendas situadas al sur del aeropuerto. Así, el promotor concluye que la construcción de la parcela para el depósito de vehículos no repercutirá sobre la percepción del paisaje de la zona. No obstante, el entorno próximo directamente afectado por el proyecto es frecuentado por potenciales observadores, ya que la parcela es colindante al cementerio municipal y a un sendero peatonal/carril bici, entre otros.

Para evitar los impactos sobre el paisaje, el promotor define medidas para lograr una mejor integración de los taludes de desmonte y terraplén, así como, la restauración de los terrenos afectados temporalmente por las obras a su estado original.

Patrimonio cultural: El análisis del patrimonio histórico-arqueológico se basa en la consulta de: la base de datos de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria; el Plan General de Ordenación del municipio de Camargo; el Plan Especial de la Bahía de Santander; y en los datos procedentes de una prospección arqueológica que el promotor realizó en el año 2012 en el aeropuerto (en el marco de la evaluación ambiental estratégica del Plan Director del Aeropuerto Seve Ballesteros Santander).

La cuestión más destacable del análisis que se realiza en el documento ambiental se refiere a la cercana ubicación del proyecto respecto del BIC «Yacimiento del cementerio de Maliaño». La nueva área de depósito de vehículos se ubica a 15 m de distancia del citado yacimiento y la zona auxiliar de instalaciones de obra a 10 m.

El promotor indica que en la prospección arqueológica superficial realizada en 2012 no se localizó ningún tipo de resto o yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico en el ámbito de actuación y no considera significativo el impacto previsible sobre el BIC «Yacimiento del cementerio de Maliaño».

La Dirección General de Bellas Artes del Ministerio Cultura y Deporte indica que es muy alta la posibilidad de que existan restos no detectados durante las labores de prospección que se realizaron en el aeropuerto. Por ello, solicita poder analizar la memoria resultante de las labores de prospección que se realizaron en 2012 y recomienda, encarecidamente, que se realicen sondeos más profundos en el ámbito afectado por el proyecto. Además, considera que la zona de instalaciones auxiliares proyectada se ubica a una distancia de seguridad insuficiente (10 m) con respecto al yacimiento arqueológico. Las determinaciones del mencionado organismo se incluyen en el apartado «e» de la resolución (prescripciones 13 y 14).

Riesgos ambientales: El documento ambiental contiene un apartado sobre el riesgo de que se produzcan accidentes graves o catástrofes, así como, los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos. Concretamente, analiza el riesgo sobre: incendios forestales; inundaciones; fenómenos sísmicos; accidentes graves por sustancias peligrosas y accidentes graves por

incendios. El promotor concluye que, a excepción de las inundaciones, la probabilidad de ocurrencia de cualquiera de los eventos analizados es muy baja. Igualmente, también califica baja la vulnerabilidad del proyecto ante los riesgos analizados, dado que no se verían afectados ecosistemas de relevancia ambiental de la zona.

En el caso de las inundaciones, sólo una mínima parte al norte de la campa se localiza en el interior de la delimitación del área de inundación establecida para un periodo de retorno de 500 y 100 años, definida en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables de origen marino. No obstante, se estima que el riesgo de inundación que conlleva el desarrollo de la actuación proyectada es similar al actualmente existente en el aeropuerto y, en caso de producirse inundaciones, serían de escasa magnitud dadas las reducidas dimensiones de la superficie en situación de riesgo que se encuentra afectada por el proyecto (ver croquis adjunto).

El documento ambiental contempla medidas preventivas para evitar los impactos derivados de la ocurrencia de accidentes o catástrofes, especialmente en caso de los vertidos accidentales (las cuales se han especificado anteriormente). En caso de incendios, se establecen especificaciones, limitaciones y controles en cuanto al uso de maquinaria susceptible de generar chispas o que requieran la carga de combustible. Además, el promotor pone de manifiesto que el Aeropuerto se encuentra incluido en el ámbito de aplicación del Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, y que, ante la ocurrencia de este tipo de circunstancias, el aeropuerto cuenta como un Plan de Autoprotección. Dicho plan define las acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico indica que, en relación con las medidas de protección frente a inundaciones, serán las administraciones competentes en ordenación del territorio y urbanismo quienes deban autorizar los distintos usos y actividades, conforme a lo estipulado en el artículo 41 de la Normativa de la revisión del Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Cantábrico Occidental, aprobada mediante Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, al ubicarse el proyecto fuera del ámbito competencial de este Organismo de cuenca.

La Dirección General de Interior del Gobierno de Cantabria considera adecuada la evaluación de riesgos de accidentes graves y/o catástrofes que ha realizado el promotor, así como las medidas correctoras adoptadas para minimizar dichos riesgos.

d. Vigilancia ambiental:

El promotor define el programa de vigilancia ambiental, cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas en el documento ambiental, así como, las determinaciones adicionales establecidas en la resolución de informe de impacto ambiental.

Aena, como promotor de las obras, designará una dirección ambiental de obra durante la fase de proyecto y construcción, que acreditará las medidas protectoras y correctoras incorporadas y ejecutadas en las distintas actuaciones, evaluará su eficacia y, en su caso, definirá otras adicionales que se consideren precisas en función de la evolución de las obras. La dirección ambiental de obra elaborará los siguientes informes:

- 1. Informe inicial: debe acreditar la correcta ubicación y balizamiento de las obras y de los elementos preventivos y correctores del impacto ambiental, así como la posesión de las autorizaciones administrativas necesarias.
- 2. Informes semestrales de seguimiento ambiental de las obras: deben acreditar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras definidas y evaluar su eficacia.

– 3. Informe final de obra: debe acreditar el cumplimiento de las medidas definidas e incorporar la actualización, en su caso, de los actuales parámetros de control del sistema de gestión ambiental del aeropuerto.

e. Prescripciones adicionales:

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente propuesta de resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

Vegetación, hábitats de interés comunitario y flora:

1. Deben extremarse los controles y las precauciones en cuanto al empleo y procedencia de materiales y maquinaria para evitar la expansión de la especie exótica invasora *Cortaderia selloana*.

2. Se procederá a la retirada a mano de las especies invasoras, arrancando la raíz del suelo para evitar el rebrote, a través de cuadrillas de operarios debidamente instruidos y equipados con herramientas y utillaje adecuados. Los restos vegetales generados serán retirados por gestores especializados.

3. En caso de que tras la fase de obra quedaran superficies de terreno removidas desnudas, deben revegetarse con especies autóctonas propias de las series de vegetación del entorno, a la mayor brevedad posible. Se debe evitar la importación de materiales de zonas ajenas a la misma, salvo que fuera imprescindible, en cuyo caso se deberán extremar los controles, verificando que dichos materiales no proceden de zonas con presencia de plantas invasoras o que pudieran contener restos vegetales de éstas.

Fauna:

4. Las obras se planificarán para minimizar los efectos durante la época de cría sobre las especies incluidas en el LESRPE o en el CREAC, detectadas en el entorno del proyecto, estas son: ranita de San Antonio (*Hyla arborea*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), tritón palmeado (*Lissotriton helveticus*), lagartija roquera (*Podarcis muralis*), collalba gris (*Oenanthe oenanthe*) y azor (*Accipiter gentilis*). Para ello, debe evitarse el inicio de las obras, así como, la ejecución de las actuaciones que requieran mayor intervención sobre la vegetación y sobre zonas húmedas (desbroces y movimiento de tierras) durante el periodo reproductor de las mismas (periodo comprendido entre febrero-agosto, ambos incluidos).

5. Durante las batidas de fauna que propone el promotor, se prestará especial atención sobre las especies de anfibios y reptiles anteriormente indicadas. En el caso de identificar ejemplares de las mismas, se procederá a translocarlos a hábitats adecuados para su desarrollo cercanos al aeropuerto, previa comunicación a la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria y en coordinación con el citado organismo. En el caso de *Hyla arborea*, las translocaciones deben realizarse a la zona húmeda situada al sur del cierre, junto al carril bici, como propone la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria.

6. Se deben adoptar medidas adecuadas para evitar la propagación de *Procambarus clarkii* durante las obras.

Agua:

7. En caso de producirse algún vertido accidental, tanto directo como indirecto, habrá de comunicarse este hecho a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas subterráneas.

8. Las operaciones de mantenimiento y limpieza de maquinaria, limpieza de hormigoneras y el resto de las acciones que puedan provocar vertidos contaminantes, se realizarán en la zona habilitada al efecto dentro del parque de maquinaria. Dicha zona estará acondicionada de tal manera que permita la recogida de líquidos o sólidos de posibles vertidos accidentales antes de que estos se infiltren en el suelo o lleguen a algún cauce.

9. En relación con las zonas protegidas para abastecimiento de agua, contempladas en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental, en la redacción del proyecto de ejecución de obras definitivo se deberá tener en cuenta el Artículo 45 sobre Zonas de captación de agua para abastecimiento.

10. Queda prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización administrativa. Los vertidos de aguas residuales requerirán, por tanto, la previa autorización administrativa, a cuyo efecto el titular de las instalaciones deberá formular la correspondiente solicitud de autorización.

11. Las aguas de escorrentía pluvial que se recojan mediante infraestructuras de drenaje urbano o industrial y sean susceptibles de contaminar el dominio público hidráulico, son aguas residuales que deberán someterse al procedimiento de autorización de vertido ante la Administración hidráulica.

12. El proyecto definitivo debe incorporar una evaluación técnica y económica de distintos sistemas urbanos de drenaje sostenible que minimicen la carga contaminante aportada por las escorrentías pluviales, el volumen de las escorrentías, así como los caudales punta de las escorrentías.

Patrimonio cultural:

13. Antes de la autorización del proyecto y de la realización de las obras, el promotor debe remitir a la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte los planos y la memoria resultante de las labores de prospección que, según el documento ambiental, se realizaron en 2012. Además, el promotor consultará a la citada dirección general sobre la necesidad de realizar antes de las obras sondeos más profundos con objeto de analizar la posible existencia de restos arqueológicos y su protección.

14. La zona de instalaciones auxiliares (de 1.000 m²) debe ubicarse respecto del BIC «Yacimiento del cementerio de Maliaño» a una distancia de seguridad que cuente con la conformidad de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte. En cualquier caso, si se modifica la ubicación respecto a lo recogido en el proyecto y que se recoge en esta resolución, deberá instalarse en el interior del aeropuerto, en una zona accesible y actualmente desprovista de vegetación, a una distancia suficiente para evitar superaciones de los niveles acústicos establecidos en la legislación sobre la población residencial o zonas acústicas que requieran especial protección contra la contaminación acústica (destinadas a usos sanitario, docente y cultural). En todo caso la zona de instalaciones auxiliares deberá cumplir el resto de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el documento ambiental y en esta resolución.

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 «Pavimentación y urbanización de área para depósito de vehículos rent a car. Aeropuerto Seve Ballesteros Santander» se encuadra en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. Concretamente, en el grupo 7.b del citado anexo II.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Pavimentación y urbanización de área para depósito de vehículos rent a car. Aeropuerto Seve Ballesteros Santander», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, 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, 26 de octubre de 2022.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

**PAVIMENTACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ÁREA PARA DEPÓSITO DE VEHÍCULOS RENT A CAR.
AEROPUERTO SEVE BALLESTEROS-SANTANDER (CANTABRIA)**

