

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

16531 *Resolución de 6 de julio de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Mejora de capacidad de las autovías A67 y S-10. Tramo: Santander-aeropuerto».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 17 de junio de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Mejora de capacidad de las autovías A-67 y S-10. Tramo: Santander-aeropuerto», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto citado y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes. Se incluye asimismo en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación, en particular, la seguridad y salud en el trabajo ni la seguridad vial, que posee normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El proyecto está motivado por la necesidad de 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. La 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 Nueva Montaña, Puerto-Ciudad del Transporte, Polígono de Raos, Parayas-Aeropuerto y Primero de Mayo.

En cuanto a la ampliación de las calzadas de la autovía A-67, la calzada sentido este se amplía de 3 a 4 carriles entre el ramal de entrada del enlace con la S-30 y el ramal de salida del enlace 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 Nueva Montaña con la S-10, se amplía de 1 a 2 carriles en el tramo que bordea la Ciudad del Transporte, si bien el estudio de impacto ambiental apunta que parte de esta ampliación se ha ejecutado en el proyecto «Acceso directo al puerto de Santander desde la autovía A-67». 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.

Respecto 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 Nueva Montaña, los 3 carriles restantes 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, de 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 tráficos 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 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 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; ii) mejora de la incorporación desde la glorieta oeste a la vía de servicio; y iii) mejora de los accesos a la gasolinera situada al sur de la glorieta oeste, añadiendo una cuña de deceleración para acceder a la gasolinera y un vial independiente de la vía de servicio para salir de ella.

Respecto al enlace Primero de Mayo, 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 no contempla la apertura de nuevas zonas de préstamos y vertederos.

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

2. Tramitación del procedimiento

Consta como antecedente la Resolución de 13 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de agosto de 2018. Posteriormente, el 12 de noviembre de 2018, se formula documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto, a solicitud del promotor.

Durante la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, el estudio de impacto ambiental se somete con el proyecto al trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de mayo de 2024. Paralelamente, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas. El resultado de ambos trámites se resume en la tabla del anexo de la presente resolución. El promotor presenta un documento en el que responde a los informes y alegaciones recibidos en los trámites de información pública y de consultas.

El expediente se recibe en esta Dirección General el 17 de junio de 2025 y, tras su análisis formal, se detecta que no consta el informe de la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, preceptivo en virtud del artículo 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que, de acuerdo con el artículo 40.1 de la citada norma, con fecha 16 de julio de 2025, se remite al órgano sustantivo requerimiento de subsanación. El 26 de septiembre de 2025, se recibe el informe.

Durante el análisis técnico del expediente, se verifica la necesidad de información adicional y, en virtud del artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental, se remite al

promotor, con fecha 29 de diciembre de 2025, un requerimiento sobre determinados aspectos en materia de ruido. Con fecha 24 de febrero de 2026, el promotor presenta un documento de respuesta, denominado documento de información adicional.

El 23 de marzo de 2026, se remite al promotor una solicitud de aclaraciones respecto a los resultados de la situación acústica futura sin medidas correctoras del estudio de ruido del estudio de impacto ambiental. Con fecha 7 de abril de 2026, el promotor presenta un documento con las aclaraciones solicitadas, que se denominará en lo sucesivo documento de aclaraciones.

3. Análisis técnico del expediente

3.1 Análisis de alternativas.

El estudio de impacto ambiental plantea dos alternativas, además de la alternativa 0 de no actuación. La diferencia entre las dos alternativas es, básicamente, que la alternativa 1 no modifica el trazado del tronco de la autovía A-67 y, en cambio, la alternativa 2 lo modifica entre los pp.kk. 201+000 y 202+600 y adapta los ramales del lado de Santander del enlace A-67/S-30 a este nuevo trazado. El enlace Primero de Mayo es igual en ambas alternativas, diferenciándose únicamente en el trazado de los ramales, que se deben adaptar a la rasante y la planta del tronco en cada caso.

Así, el estudio de impacto ambiental, tras realizar un análisis comparativo de las alternativas planteadas, recomienda la alternativa 1 y esa es la alternativa sobre la que trata el documento técnico del proyecto. Se sobrentiende, por tanto, que la alternativa 1 es la seleccionada por el promotor para su proyecto y, por consiguiente, es sobre la que versa la presente resolución. La descripción de la alternativa seleccionada por el promotor se resume en el apartado de descripción y localización del proyecto.

3.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

El estudio de impacto ambiental incluye un capítulo donde se identifican, describen y valoran los efectos previsibles del proyecto sobre diferentes factores ambientales y otro donde se recogen una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Asimismo, incluye un capítulo relativo al programa de vigilancia ambiental.

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, y no se deducen del estudio de impacto ambiental ni del informe de la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria afectaciones directas ni indirectas a los más cercanos.

A la vista del estudio de impacto ambiental, de la información complementaria presentada por el promotor y de los informes y alegaciones recibidos en los trámites de información pública y de consultas, así como de la Resolución de 13 de julio de 2018 de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental citada anteriormente, se reflejan a continuación los impactos más significativos de la alternativa seleccionada por el promotor y su tratamiento.

3.2.1 Población y salud humana.

En relación con el ruido de la maquinaria en fase de construcción, el estudio de impacto ambiental estima la incidencia en un radio de unos 60 m, a partir del cual estima que los niveles de inmisión de los equipos serán inferiores a 55 dB(A), objetivo de calidad acústica en periodo noche para áreas acústicas residenciales en áreas urbanizadas existentes. Así, señala que habrá veinticinco edificios sensibles potencialmente afectados por las obras, concretamente veinticuatro residenciales y uno de uso cultural, por lo que contempla, como medida correctora, la instalación de pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

Respecto al ruido en la fase de explotación, el estudio de ruido del estudio de impacto ambiental (en adelante, estudio de ruido), tras un análisis de la normativa vigente, 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 (en adelante, OCA). Asimismo, indica que los municipios de Santander y Camargo no tienen en ese momento zonificación acústica vigente, así como que no hay en esos términos municipales en el ámbito del proyecto zonas de servidumbre acústica, zonas de protección acústica especial ni zonas de situación acústica especial a las que se refiere la Ley 37/2003. Aunque señala que verificará los OCA en todos los edificios que estén en uso, en los periodos en que estos son ocupados, las tablas de resultados incluyen todos los edificios inventariados con un uso residencial, docente, cultural, sanitario, terciario, recreativo o industrial, en cualquier estado (en uso, abandonado o en construcción), y para los tres periodos (día, tarde y noche). En cuanto a las fuentes de ruido relevantes, el estudio de ruido ha considerado las autovías A-67 y S-10, la carretera N-623 y las líneas de ferrocarril Al Madrid-Santander, AM Santander-Bilbao, Al Ramal Puerto y AM Ramal Puerto (Al: ancho ibérico; AM: ancho métrico).

En relación con la situación acústica actual, que está referida al año 2022, y la situación acústica futura sin proyecto, que está referida al año horizonte 2049, de los datos que incluye el estudio de ruido y el documento de información adicional se desprende que hay una serie de edificios en el entorno del proyecto donde se superan los OCA.

En cuanto a la situación acústica futura con todas las fuentes sonoras (ejes del proyecto y otras fuentes sonoras), referida al año horizonte 2049, el estudio de ruido y el documento de información adicional proponen una serie de medidas, concretamente, la instalación de once pantallas metálicas, diez de ellas en las infraestructuras del proyecto, y la implantación de asfalto fonoabsorbente en tres tramos de la carretera N-623, cuyas localizaciones ilustran en planos. Las medidas citadas se resumen en la siguiente tabla.

Nombre	Material	Altura (m)	Longitud (m)
Pantalla 1.	Metal.	2,5	391
Pantalla 2.	Metal.	3	751
Pantalla 3.	Metal.	3	615
Pantalla 4.	Metal.	3	438
Pantalla 5.	Metal.	3,5	154
Pantalla 6.	Metal.	2	106
Pantalla 7.	Metal.	3	369
Pantalla 8.	Metal.	3	397
Pantalla 9.	Metal.	4,5	123
Pantalla 10.	Metal.	2,5	105
Pantalla adicional.	Metal.	2	13
Asfalto fonoabsorbente.	—	—	22
Asfalto fonoabsorbente.	—	—	55
Asfalto fonoabsorbente.	—	—	12

La pantalla adicional y el asfalto fonoabsorbente son medidas adicionales que introduce el documento de información adicional para compensar los efectos aditivos de los ejes del proyecto en los índices de inmisión de ruido en varios edificios, de manera que su contribución en la superación de los OCA sea cero en la situación acústica futura con todas las fuentes sonoras. La pantalla adicional es una pantalla acústica que se aplica sobre la fuente sonora relativa a la línea ferroviaria Madrid-Santander para beneficiar al edificio inventariado número 899. El asfalto fonoabsorbente en tres tramos de la carretera N-623 se aplica con el objetivo de beneficiar a los edificios inventariados núms. 533, 589, 608, 628 y 725.

No obstante, respecto a la pantalla adicional citada, el documento de información adicional matiza que la aplicación de esta medida quedará condicionada a la aprobación previa por parte del organismo responsable de la gestión de la infraestructura ferroviaria, quien deberá evaluar su viabilidad y conformidad con la normativa vigente. Esta cuestión se trata más adelante.

Por otro lado, respecto a la reducción de los niveles sonoros que se observa en la gran mayoría de los edificios en la situación acústica futura sin medidas correctoras con todas las fuentes sonoras en los resultados que expone el estudio de ruido, el documento de aclaraciones explica que la tipología de asfalto proyectada para el escenario futuro tiene una capacidad fonoabsorbente significativamente superior a la del escenario actual y que el límite de velocidad de circulación actual se reducirá en los ejes del tronco comprendidos entre el enlace de la S-30 con la A-67 y el paso superior sobre la línea ferroviaria Palencia-Santander (o Madrid-Santander). De lo anterior se desprende que estas circunstancias han sido consideradas en los cálculos de la situación acústica futura sin y con medidas correctoras del estudio de ruido.

Así, según el estudio de ruido y el documento de información adicional, habría doce edificios, de uso residencial, que superarían los OCA en la situación acústica futura con todas las fuentes sonoras y con las medidas previstas (edificios núms. 533, 589, 608, 628, 681, 683, 686, 689, 725, 747, 772 y 899), pero que los ejes del proyecto no contribuirían a incrementar los índices de ruido que superan los OCA en ninguno de ellos.

La Resolución de 13 de julio de 2018 de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental recogía lo siguiente: «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». Igualmente, indicaba: «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».

Por su parte, en aquellos edificios donde el valor del índice de inmisión de ruido L_d , L_e o L_n supera el OCA en la situación acústica futura por las fuentes sonoras ajenas al proyecto por sí solas, el estudio de ruido fija ese valor del índice correspondiente como nivel acústico máximo que no debe incrementarse en la situación acústica futura con todas las fuentes sonoras. No obstante, conviene reseñar que esos valores máximos fijados se consideran válidos como referencia para evaluar si el proyecto puede causar en esos edificios un efecto negativo significativo por ruido a los efectos de la Ley de evaluación ambiental, pero de ningún modo sustituyen a los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas que se establecen en el Real Decreto 1367/2007, como parece confundir el estudio de ruido cuando indica que los OCA son corregidos o el documento de información adicional cuando emplea en varias tablas el término de «nuevos OCA a cumplir» al referirse a esos niveles máximos fijados, o cuando ese mismo documento señala que con la implementación de las medidas correctoras previstas se garantiza el cumplimiento de los objetivos de calidad

acústica establecidos en la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, afirmación que es errónea, ya que los resultados presentados en el estudio de ruido y en el documento de información adicional muestran que hay doce edificios donde se superan.

En relación con el edificio núm. 899, donde se superaría el OCA del índice de inmisión de ruido L_n en la situación acústica futura por fuentes ajenas al proyecto por sí solas, el documento de información adicional, tras realizar la verificación completa de las simulaciones del estudio de ruido, confirma que hay un efecto aditivo de 0,1 dB(A) de los ejes del proyecto en ese edificio en el periodo noche, efecto que quedaría compensado con la instalación de la pantalla adicional referida anteriormente. En el hipotético caso de que la instalación de la pantalla adicional prevista para atenuar los niveles de inmisión de ruido en ese edificio no fuera autorizada por el organismo responsable de la gestión de la infraestructura ferroviaria, los efectos aditivos de los ejes del proyecto contribuirían a incrementar el incumplimiento del OCA del índice de inmisión de ruido L_n , concretamente de 57,4 dB(A) a 57,5 dB(A) según el documento de información adicional, incumpliendo el límite de $L_n = 57,4$ dB(A) que fija dicho documento para ese edificio. Esto implicaría concluir que los ejes del proyecto podrían causar un efecto negativo significativo en el edificio núm. 899, al contribuir a incrementar el incumplimiento del OCA del índice de inmisión de ruido L_n . Por ello, este órgano ambiental concluye que debe preverse una medida correctora o compensatoria alternativa en el caso de no autorizarse la instalación de la pantalla acústica prevista. Dado que el documento de información adicional no ha conseguido hallar una medida correctora que pueda reducir ese nivel de inmisión de ruido del tráfico viario de los ejes del proyecto en el edificio núm. 899 y que la línea ferroviaria Madrid-Santander no forma parte del proyecto, se recuerda que el documento ambiental de la previa evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto proponía una medida complementaria consistente en la instalación de aislamiento acústico en fachada en las edificaciones «que no consigan alcanzar los niveles de ruido admisibles por la legislación de referencia». Esta medida de compensación acústica no tendría ningún efecto sobre los índices de inmisión de ruido relativos a los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas, si bien reduciría los niveles sonoros en el interior del edificio. La solución de aislamiento acústico en fachada que debería instalarse sería aquella que consiga que el índice de inmisión de ruido L_n en el interior de ese edificio en la situación acústica futura con todas las fuentes sonoras cumpla los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior a los que se refiere el artículo 16 del Real Decreto 1367/2007. Por tanto, procede incluir una condición al respecto en la presente resolución.

3.2.2 Flora y hábitats de interés comunitario.

El estudio de impacto ambiental valora el impacto del proyecto sobre la vegetación como moderado y no significativo. Descarta la presencia de especies de flora protegida incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011) y en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria (Decreto 120/2008). Cuantifica la superficie total de vegetación afectada en 12,50 ha, respecto de la cual un 50 % se correspondería con zonas ajardinadas, un 33 % con herbazal ruderal, un 9 % con taludes con plantaciones, un 5 % con pastos y prados de siega, un 2 % con carrizal y un 1 % con saucedas. De esa superficie total de vegetación afectada, considera recuperable la ocasionada por las instalaciones auxiliares de obra, casi 2,1 ha, una vez ejecutadas las labores de restauración, si bien también plantea revegetaciones en otras áreas de actuación: taludes de desmonte y terraplén, márgenes de ramales en las marismas de Alday e isletas de enlaces.

Respecto a los hábitats de interés comunitario (HIC) potencialmente afectados por el proyecto, el estudio de impacto ambiental cita el HIC 1330, «Pastizales salinos atlánticos (Glauco-Puccinellietalia maritimae)», y asocia su presencia a la unidad de vegetación pastizal halófilo que ha identificado en los inventarios florísticos de campo realizados. Según las mediciones del estudio de impacto ambiental relativas a la vegetación afectada, el proyecto no afectará a formaciones vegetales de pastizal halófilo.

Por otro lado, destaca la presencia de especies exóticas invasoras en el ámbito del proyecto. El estudio de impacto ambiental cita las especies *Cortaderia selloana* (plumero de la Pampa), *Robinia pseudoacacia* (falsa acacia), *Acacia dealbata* (mimosa), *Reynoutria japonica* (bambú japonés), *Baccharis halimifolia* (chilca), *Ludwigia peploides*, *Eucaliptus globulus*, *Carpobrotus edulis* y *Cotula cornonipifolia*. Incluye como medida de protección de la vegetación o como medida de compensación la eliminación, mediante medios físicos, de ejemplares de *Cortaderia selloana* presentes en el ámbito de las obras y dentro del dominio público, aunque también llega a señalar que se aplicará en todo el ámbito de la servidumbre de la carretera, e indica que se llevará un control exhaustivo de la aparición de nuevos individuos en ese mismo ámbito durante todo el ciclo de vida de la carretera, los cuales señala deberán ser eliminados siguiendo el mismo procedimiento. El estudio de impacto ambiental indica que esta medida de erradicación se extenderá también a la especie *Acacia dealbata*.

Paralelamente, el estudio de impacto ambiental indica que, de acuerdo con los protocolos del Gobierno de Cantabria para la gestión de especies invasoras, el material desbrozado y la tierra vegetal deberán llevarse a gestor autorizado. Igualmente, apunta que el suelo retirado no será recuperado ya que suele contener semillas, por lo que se destinará a gestor autorizado. Por otro lado, prevé la restauración de los taludes de la infraestructura mediante la ejecución de hidrosiembras y plantaciones con una elevada densidad que impidan o dificulten la recolonización de estas superficies por las especies invasoras de los alrededores.

No obstante, en relación con la gestión de las tierras sobrantes, la primera opción que contempla el estudio de impacto ambiental es recurrir a gestores autorizados por la existencia de *Cortaderia selloana* en el ámbito actuación, si bien también recoge, ante la posibilidad de que en fases posteriores se delimiten zonas de los tajos de trabajo donde no esté presente dicha especie, unas ubicaciones donde esas tierras podrían utilizarse o depositarse. Tras un análisis de la capacidad de acogida del territorio, las ubicaciones que finalmente propone como admisibles se concretan en el apartado 6.4.2 del apéndice 5 del estudio de impacto ambiental y son cuatro canteras, denominadas C2, C3, C5 y C6 (la última apunta que está abandonada o inactiva), y otras tres zonas de extracción minera, denominadas V1, V2 y V3.

Por su parte, la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria informa de que se deberán tomar las precauciones necesarias para evitar la dispersión de especies exóticas invasoras asociada al uso de la maquinaria y el movimiento de tierras. Además, indica que los sobrantes de áridos deben considerarse residuos potencialmente contaminados por estas especies, por lo que establece la necesidad de que se elabore un plan de gestión y que sea sometido a su informe.

El promotor responde que, en la fase del proyecto de construcción, se tendrán en cuenta el «Plan de acción contra el plumero en Cantabria» (Gobierno de Cantabria, 2017), la «Estrategia nacional para la prevención, control y posible erradicación de especies exóticas invasoras en medios acuáticos continentales en España» (MITECO, 2024) y la «Estrategia de gestión y control y posible erradicación del plumero de la Pampa (*Cortaderia selloana*) y otras especies de *Cortaderia*» (MITECO, 2018) en la redacción del protocolo de erradicación y de gestión de tierras afectadas por especies exóticas invasoras; que, en esa fase de proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental detallará los criterios de control y seguimiento de los movimientos de tierras dentro y fuera de la obra y se determinará la gestión y gestores autorizados para la eliminación de la tierra potencialmente contaminada por invasoras que resulte de las excavaciones previstas; que se establecerán igualmente los controles que permitan garantizar la procedencia de tierras de fuera de la obra, de zonas no contaminadas y de las operaciones de desbroce; que ese protocolo y plan de gestión será consensuado con la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria; y que las medidas resultantes de la aplicación de ese protocolo serán trasladadas a todos los documentos contractuales del proyecto, una vez obtenido el informe favorable de esa Administración autonómica. Por otro lado, el estudio de impacto ambiental también cita las «Prescripciones técnicas generales para la erradicación de las

plantas con potencial invasor de Cantabria» del Gobierno de Cantabria, indica que se llevará a cabo un control de la entrada y salida de vehículos de la obra para la limpieza de ruedas y evitar así la contaminación procedente de áreas ajenas a esta.

3.2.3 Fauna.

Los impactos potenciales más relevantes detectados del proyecto sobre la fauna son la afectación a las marismas de Alday, al hábitat de la especie ranita de San Antón y las molestias por ruido.

Las marismas de Alday constituyen el biotopo con mayor importancia faunística en el ámbito de estudio, especialmente para las aves. El estudio de impacto ambiental indica que la superficie total de las marismas de Alday es de 91,72 ha (o 75,14 ha, como también apunta). Señala que el proyecto afectará a 3,70 ha de las marismas, que las afectaciones son marginales limitadas a las márgenes de los actuales ramales de la A-67 y de la S-10 y a la ocupación dentro del polígono de Raos y valora el impacto como compatible y no significativo. Del informe de la Dirección General de Montes y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria no se deducen objeciones sobre este aspecto. Respecto a las obras de drenaje transversal de la infraestructura que van a actuar como pasos de fauna, el estudio de impacto ambiental indica que las dimensiones se amplían en todos los casos para mejorar la capacidad hidráulica de la obra, lo que beneficia a las poblaciones de fauna.

La ranita de San Antón o de San Antonio, especie incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011) y con categoría de vulnerable en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria (Decreto 120/2008), tiene presencia en el ámbito de las actuaciones y el estudio de impacto ambiental indica que el proyecto afectará directamente a su hábitat. Para reducir los posibles impactos sobre la especie, el estudio de impacto ambiental plantea el control de la superficie de ocupación, la realización de una prospección faunística previa al inicio de las obras y señala que, según el resultado de dicha prospección, se podrían incorporar limitaciones al calendario de obra para las actuaciones más ruidosas.

Se prevé la prospección de fauna en todas las zonas de ocupación del proyecto, durante el periodo fenológico oportuno, seleccionando un *buffer* de 500 metros y utilizando la metodología más adecuada por grupo faunístico (aves, quirópteros, anfibios) y, en caso de localizar evidencias de nidificación de especies protegidas, contactar con los agentes medioambientales.

En cuanto al ruido en la fase de construcción, el estudio de impacto ambiental indica que, si durante la prospección faunística citada se detectase la presencia de especies sensibles nidificantes, se tomará la decisión de limitar las actividades de obra durante el periodo de reproducción en cuestión, y que la restricción será que no se podrán realizar actividades entre las 19:00 y las 10:00 horas entre los meses de abril y junio, pudiéndose ampliar hasta el mes de agosto de ser necesario. Matiza que dicha restricción no se aplicaría en caso de necesidad imperiosa de la obra, en cuyo caso se requeriría autorización de la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Cantabria.

Respecto al ruido en fase de explotación, el proyecto incluye la instalación de pantallas acústicas, las cuales reducirán los índices de inmisión de ruido en las marismas de Alday causado por el tráfico de vehículos circulante por las infraestructuras del proyecto, mejorando la situación actual según los cálculos del estudio de impacto ambiental. Está previsto que las pantallas sean opacas para evitar que las aves puedan colisionar con ellas.

3.2.4 Agua.

El proyecto no afecta a masas de agua superficiales recogidas en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental del tercer ciclo (2022-2027). No obstante, afectaría a dos componentes hidrográficos superficiales, el canal de Raos y las marismas de Alday.

El estudio de impacto ambiental recoge que la posible afectación a estos dos componentes estaría asociada al riesgo de contaminación de las aguas durante las obras, particularmente en los trabajos de ampliación, sustitución o reparación, según el caso, en cuatro drenajes existentes, así como a la ocupación de superficie de las marismas de Alday por una parte del proyecto. Asimismo, el estudio de impacto ambiental valora el impacto como compatible, considera que el proyecto no ejerce ningún efecto sobre la dinámica de mareas en las marismas y que mejorará la situación hidráulica del drenaje, evitándose procesos de sedimentación actuales, y contempla medidas preventivas y correctoras para minimizar el riesgo de contaminación de las aguas en la fase de construcción, como las que se exponen más adelante.

El apartado 6.8.5 del estudio de impacto ambiental indica que el enlace del polígono de Raos y la S-10 hacia el sur se encuentran dentro de los límites del área de riesgo potencial significativo de inundación ES018-CAN.14.1, «Bahía de Santander/Ría del Carmen o de Boo», de origen «fluvial/marino» (realmente, es de origen marino, según el informe de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico). El apartado 6.8.6 del estudio de impacto ambiental indica que no se va a incrementar el riesgo de inundación ya que la lámina de agua de inundación que actualmente se produce no se verá afectada por las actuaciones proyectadas. Sin embargo, hay dos elementos que parecen contradecir tal afirmación. El primero es que, comparando los planos del proyecto con la cartografía de peligrosidad por inundación costera para los periodos de retorno de 100 y 500 años del estudio de impacto ambiental y del Instituto Geográfico Nacional, se observa que hay partes del proyecto que coinciden con esas superficies de inundación. Y el segundo elemento es que el apartado 7.3.6.1 del estudio de impacto ambiental señala que la alternativa 1, la seleccionada por el promotor, reducirá la superficie de las marismas de Alday en 2,49 ha y la alternativa 2, en 2,88 ha, e indica lo siguiente: «Desde el punto de vista de la inundabilidad, aunque ambas suponen [sic] una pérdida neta de superficie de la marisma, estas, respecto a la superficie total representan un 2,73 % para la alternativa 1 y un 3,14 % para la alternativa 2. Por lo que, aun no considerándose significativo esta mayor afección de la alternativa 2, tratándose de superficie neta, se estima que cuanto mayor es la reducción de esta superficie por su capacidad reguladora de las inundaciones, elemento esencial en el proceso de evaluación, se considera la alternativa 2 generara un impacto significativamente más negativo que la alternativa 1». De aquí se deduce que el propio estudio de impacto ambiental considera que la pérdida neta de superficie de las marismas de Alday es un factor importante que se debe tener en cuenta por afectar a su capacidad reguladora de inundaciones.

La deducción anterior implica que deba también tomarse en consideración el apartado relativo a la adaptación al cambio climático del estudio de impacto ambiental cuando señala que «las precipitaciones asociadas a un periodo de 100 años en la actualidad corresponderían a un periodo de retorno de 54 años en el horizonte y escenarios analizados, lo que representa un incremento de casi el doble en la probabilidad de ocurrencia de este tipo de fenómenos».

Visto lo expuesto, este órgano ambiental considera que el proyecto debe incluir medidas que compensen la disminución del volumen de capacidad reguladora de inundaciones de las marismas de Alday, salvo si no se aumenta como consecuencia del proyecto la zona inundable fuera de las marismas, por lo que procede incluir condiciones al respecto en la presente resolución.

Respecto a la hidrogeología, las afectaciones del proyecto a las masas de agua subterránea, concretamente a la masa Santander-Camargo (código ES018MSBT 012-009), serían como consecuencia de vertidos accidentales. Para minimizar este riesgo, el estudio de impacto ambiental contempla una serie de medidas preventivas y correctoras en la fase de construcción, como la impermeabilización de las zonas de instalaciones auxiliares, la existencia de puntos limpios, el correcto acopio de materiales de naturaleza peligrosa, la correcta implantación de cunetas en su perímetro, así como la retirada inmediata de estos vertidos ocasionados fuera de las instalaciones. En la fase de explotación, la medida que plantea el estudio de impacto ambiental frente a los vertidos

accidentales, por vehículos de mantenimiento o por vehículos usuarios de la carretera, es la rápida acción de respuesta ante estos acontecimientos.

Por su parte, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico realiza varias consideraciones:

En primer lugar, en relación con la necesidad de autorización de la obra, indica que el proyecto cruza en tres ocasiones arroyos innominados tributarios del canal de Raos. Así, recuerda que las actuaciones proyectadas en dominio público hidráulico o en sus zonas de servidumbre y de policía requieren la obtención administrativa previa del organismo de cuenca y deberán cumplir lo establecido en los artículos 78 ter y 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. El promotor responde que el estudio de impacto ambiental ya recoge esa necesidad y que será trasladada al proyecto de ejecución el pliego y plan de seguimiento ambiental como una obligación.

Asimismo, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico recuerda que, conforme el artículo 126 ter de dicho reglamento, el diseño de obras de drenaje transversal en carreteras se realizará de forma que no se ocupe la vía de intenso desagüe con terraplenes o estribos de la estructura de paso y no se produzcan alteraciones significativas de la zona de flujo preferente. Asimismo, señala que se respetarán en la medida de lo posible las áreas de drenaje naturales y deberán adoptarse las medidas necesarias para limitar el incremento del riesgo de inundación que pueda derivarse. El promotor responde que esas medidas ya se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental, si bien señala que, en fase de proyecto, se realizará una memoria técnica de afección u ocupación del dominio público hidráulico, que será remitida a la demarcación hidrográfica con objeto de obtener informe favorable a las actuaciones y medidas recogidas en él.

En segundo lugar, en relación con las posibles afectaciones a la morfología de los cauces y a su régimen hidrológico, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico enumera una serie de medidas preventivas y correctoras que se deberían considerar. El promotor responde que la actuación proyectada no afecta a ningún cauce natural, que únicamente se encuentra en el ámbito del proyecto el canal de Raos; que el régimen hidrológico relacionado con los flujos intermareales de la marisma y los procesos de inundabilidad han sido tenidos en cuenta en el documento técnico y en el estudio de impacto ambiental, incluyendo las medidas preventivas y correctoras necesarias derivadas de la ejecución del proyecto. No obstante, añade que, en cualquier caso, todas las medidas enumeradas por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico se tendrán en cuenta en la medida que sean de aplicación en el proyecto de construcción.

En tercer lugar, en relación con las posibles alteraciones de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico propone que se incorporen las siguientes medidas: 1) se aplicarán las medidas contenidas en el «Documento Ambiental» respecto de la gestión de residuos contaminantes del suelo y las aguas. 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; 2) 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 condicionada 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; 3) se deberán colocar barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras en los puntos donde exista riesgo de afección al dominio público hidráulico; y 4) en las zonas inundables deberán tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en los artículos 9, 9 bis, 9 ter y 9 quáter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, en especial las relativas a los acopios de materiales o residuos de todo tipo. Dichos acopios no podrán ubicarse en zonas en las que puedan ser arrastrados por las aguas en caso de crecidas o de lluvias intensas. El promotor responde que el proyecto de construcción

concretará todas las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental, con las especificaciones indicadas por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

En cuarto lugar, en relación con los posibles vertidos, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico recuerda que, de acuerdo con la normativa vigente en materia de aguas, queda prohibido, con carácter general, 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. Asimismo, señala que, en caso de producirse algún vertido accidental, tanto directo como indirecto, o de detectarse alguna alteración significativa de la calidad de las aguas en cumplimiento del programa de vigilancia ambiental, habrá de comunicarse este hecho a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas superficiales y subterráneas. El promotor responde que se recogerá en el plan de vigilancia ambiental del proyecto de construcción el control y seguimiento de la obligatoriedad de contar en obra con la previa autorización administrativa para realizar cualquier tipo de vertido directo o indirecto y de productos residuales que puedan contaminar las aguas o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico; que, igualmente, se establecerá el correspondiente control y seguimiento de cualquier vertido accidental o la detección en obra de alguna alteración significativa de la calidad de las aguas, la necesidad de informar a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico en caso de ocurrencia, incluyendo la necesidad de medidas para minimizar la potencial afección a las aguas superficiales y subterráneas.

Finalmente, en relación con las posibles afectaciones a concesiones existentes en la zona, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico indica que, en caso de que durante la ejecución del proyecto se detecte cualquier tipo de afección a derechos de uso privativo de las aguas inscritos en el registro de aguas de la Confederación, el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas, y que, en todo caso, y con independencia de la responsabilidad administrativa en que pudiera incurrir, habrá de compensar de los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos. El promotor responde que en el estudio de impacto ambiental no se ha identificado ningún uso privativo de las aguas, que únicamente se identifica la masa de agua subterránea Santander-Camargo para abastecimiento, aunque, no obstante, señala que en el proyecto de construcción se reanudarán los contactos con las Administraciones competentes en la gestión del agua para descartar la existencia de usos privativos y en todo caso evitar o minimizar su afectación.

De otra parte, la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) indica que se produce afectación puntual en el dominio público marítimo-terrestre por la autovía S-10, a la altura de polígono de Raos, así como que los trabajos se adentran en las zonas de servidumbre de tránsito y de protección. Recuerda que la normativa de aplicación es la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, y expone varios preceptos de dichas normativas. El promotor responde que en la siguiente fase de proyecto se reanudarán los contactos con la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO, se analizará la normativa vigente y se prescribirán las autorizaciones necesarias en relación con la ocupación del dominio público marítimo-terrestre en sus zonas de servidumbre y protección, y que se remitirá una copia del proyecto a la citada Dirección General para su evaluación con carácter previo a su aprobación.

3.2.5 Patrimonio cultural.

El proyecto afectará al Camino de Santiago de la costa, bien de interés cultural, concretamente en el punto de cruce de este bajo la autovía A-67. El estudio de impacto ambiental indica que, a pesar de su estatus jurídico, se trata de un trazado artificial (en esa zona, la carretera CA-306 coincide con el trazado del Camino de Santiago) por lo que el impacto, aun siendo directo, determina que es nulo en todas las fases del proyecto.

Por su parte, la Dirección General de Cultura y Patrimonio Histórico del Gobierno de Cantabria establece una serie de condiciones en ese tramo del Camino de Santiago: 1) que durante la ejecución de la obra debe garantizarse el tránsito de peregrinos, 2) que el espacio reservado para el peatón debe tener un ancho mínimo libre de 1,80 m en todo el recorrido y debe quedar conectado con el resto del itinerario, 3) que se deben minimizar las alteraciones de la topografía, y se deben resolver con taludes naturales y plantación de vegetación para mejorar su integración paisajística y 4) que las pantallas acústicas deben ser de vidrio transparente.

El promotor responde que el ancho de 1,80 m solicitado para el peatón no es compatible con la ejecución del proyecto y que se respetarán las dimensiones del paso peatonal existente actualmente; que, en la medida de lo posible, se minimizarán las alteraciones de la topografía, y se resolverán con taludes naturales y plantación de vegetación autóctona para mejorar su integración paisajística; y que se dispondrán pantallas antirruido con las características que resulten del estudio acústico. Asimismo, el promotor indica que se incluirá en el programa de vigilancia ambiental un control sobre posibles hallazgos que resulten de los movimientos de tierra a realizar, con objeto de paralizar la actividad e informar a esa Dirección General de Cultura y Patrimonio Histórico conforme a lo establecido en el artículo 84.4 [sic] de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

En relación con la garantía del tránsito de peregrinos durante la ejecución de las obras, el promotor no aporta dicha información, por lo que procede incluir una condición al respecto en la presente resolución.

Respecto al ancho mínimo libre de paso para el peatón, el promotor indica que mantendrá las dimensiones actuales, por lo que cabe concluir que, desde el punto de vista ambiental, no habrá impacto en el ancho de paso peatonal con respecto a la situación existente. Lo anterior es independiente y sin perjuicio de la decisión que adopte la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Cantabria sobre la autorización de las actuaciones en ese tramo del Camino de Santiago de la costa, dado que el promotor indica que no puede cumplir el ancho de 1,80 m requerido por esa Dirección General.

En cuanto a las pantallas acústicas, procede indicar que el proyecto no incluye la instalación de pantallas acústicas en el cruce de la A-67 sobre la CA-306, como se desprende del estudio de impacto ambiental y, en particular, de su plano 3.11.1, hoja 1 de 8, de medidas preventivas y correctoras.

Respecto a las medidas preventivas destinadas al patrimonio cultural en general, el estudio de impacto ambiental prevé el seguimiento arqueológico durante los desbroces y remociones de tierra en la fase de obras.

De otra parte, el estudio de impacto ambiental indica que el proyecto, en la zona de la conexión de la A-67 con la S-10, intercepta un tramo de 150 m del carril bici BICI.BAS, que ese tramo no está todavía ejecutado, que su reposición supondrá una ocupación a mayores de unos 300 m² (150 m x 2,00 m) y que el trazado definitivo de esa reposición será consensuado en fases posteriores con la Administración competente.

3.2.6 Aire y cambio climático.

El estudio de impacto ambiental incluye un capítulo que analiza los efectos sobre la calidad del aire y el cambio climático. Indica que las emisiones de contaminantes que afectan a la calidad del aire son, principalmente, las de óxidos de nitrógeno (NO_x) y material particulado (PM₁₀ y PM_{2,5}), que, en fase de construcción, son liberados a la atmósfera por la combustión en los motores de vehículos y maquinaria empleados en las obras, además de por los movimientos de tierras, que generan polvo en suspensión y que, en fase de explotación, las emisiones generadas son las correspondientes a los vehículos que circularán por la autovía. Por otro lado, señala que las emisiones de CO₂, N₂O, y CH₄ suponen un impacto sobre el cambio climático, ya que son los principales gases de efecto invernadero.

Así, el impacto del proyecto sobre la calidad del aire en la fase de construcción lo valora como compatible y no significativo, después de considerar que la emisión de contaminantes puede disminuirse mediante buenas prácticas ambientales y que su efecto desaparecerá al finalizar las obras.

Respecto el impacto del proyecto sobre la calidad del aire en la fase de explotación, el estudio de impacto ambiental indica que el tráfico previsto de vehículos aumenta en el año horizonte, año 2049, respecto a la situación actual, por lo que cabría esperar un aumento de emisiones. Sin embargo, basándose en los objetivos establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, calcula que el porcentaje de vehículos eléctricos en el año horizonte será del 96 % en turismos y espera un aumento del porcentaje actual de eléctricos en otras categorías. Por ello, tras considerar lo anterior y la contaminación atmosférica ya existente en el ámbito de estudio, valora el impacto de la fase de explotación del proyecto sobre la calidad del aire como compatible y no significativo y determina que no es necesaria la adopción de medidas correctoras específicas.

Por otro lado, en cuanto a las emisiones de efecto invernadero CO₂, N₂O, y CH₄ en la fase de construcción, el estudio de impacto ambiental calcula una emisión de 2.991,61 t de CO₂ equivalente, parámetro que agrupa las emisiones de los tres compuestos, y, después de considerar que la emisión durante las obras puede disminuirse mediante buenas prácticas ambientales, valora el impacto del proyecto sobre el cambio climático en esta fase como moderado.

Respecto a las emisiones de efecto invernadero en la fase de explotación, el estudio de impacto ambiental calcula que, en la situación actual, referida al año 2022, las emisiones son de 38.890 o 34.720 tCO₂ equivalente, dependiendo de la fuente de información utilizada para los factores de emisión, y en el año horizonte (2049), de 27.460 o 14.125 tCO₂ equivalente, es decir, las toneladas de CO₂ equivalente emitidas por el tráfico en la fase de explotación del proyecto serían menores en el año horizonte que en la situación actual, por el incremento del porcentaje de vehículos eléctricos anteriormente apuntado. Finalmente, valora el impacto del proyecto sobre el cambio climático en la fase de explotación como moderado y no significativo.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO indica que la finalidad última del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero en las fases de construcción y explotación es proponer alternativas para reducir y compensar la huella de carbono, por lo que los resultados, señala, se deben traducir, dentro de lo posible, en medidas destinadas a esta finalidad; que este cálculo debe tener en cuenta, entre otros aspectos, la pérdida de stock de carbono debido a la eliminación de ejemplares en el caso de cultivos leñosos y otras zonas arboladas; que también se debe tener en cuenta la pérdida de la capacidad de absorción que habría tenido lugar en el terreno ocupado durante la vida útil de la instalación, de los caminos de acceso y todas las instalaciones auxiliares; y que, en esos casos, la afectación debe ser compensada con actuaciones proporcionales a las hectáreas afectadas y a las pérdidas ocasionadas.

El promotor responde que se ha realizado una estimación de la pérdida de sumidero de carbono como consecuencia de la ocupación del suelo por la ejecución del proyecto en base a la metodología indicada en la Decisión de la Comisión de 10 de junio de 2010 sobre directrices para calcular las reservas de carbono en suelo a efectos del anexo V de la Directiva 2009/28/CE; que los resultados muestran que la superficie ocupada por el proyecto perdería una capacidad de sumidero de carbono del suelo de aproximadamente 1.568 toneladas de CO₂ en el caso de la alternativa 1 y 2.220 toneladas de CO₂ en el caso de la alternativa 2, es decir, unos 15 kg CO₂/m²; que, por otro lado, en el estudio de impacto ambiental se indica que el proyecto de construcción definirá e incorporará un inventario detallado de vegetación realizado por personal técnico especialista en la materia en el que se identifiquen los ejemplares sobre los que sea necesario realizar medidas de conservación, tales como trasplante, recolección de semillas, recuperación de las zonas afectadas, control de las plantas a su llegada a obra, etc. Asimismo, señala que el proyecto contempla la restauración de la cubierta vegetal.

3.2.7 Paisaje.

En la fase de construcción, el estudio de impacto ambiental indica la intrusión visual se produce por la propia actividad de la obra, agrupando el impacto producido sobre el paisaje por el trasiego de maquinaria, los movimientos de tierra, la presencia de zonas de instalaciones auxiliares, los acopios de materiales y la propia actividad antrópica asociada a la obra en el entorno. También apunta que, conforme se va avanzando en los trabajos de construcción, se avanza en la alteración del paisaje, aumentándose la magnitud del impacto. Por otro lado, señala que las actuaciones previstas se desarrollan en entorno urbano y periurbano. Finalmente, concluye que, aunque las actuaciones conllevan un incremento de las intrusiones visuales con respecto a las ya existentes, considera que dicho aumento no es significativo y valora el impacto compatible en la fase de obra.

Respecto a la fase de explotación, el estudio de impacto ambiental indica que el impacto del proyecto sobre el paisaje se deriva de la existencia de la propia infraestructura y del tráfico rodado, cuya intrusión visual será permanente. El impacto en el entorno de las autovías lo caracteriza como negativo e intensidad baja. Señala que el principal aspecto que condiciona su impacto es la ocupación generada por la ampliación y la nueva generación de taludes. Finalmente, tras tener en cuenta que se trata de una ampliación de una infraestructura existente, concluye valorando el impacto del proyecto sobre el paisaje como compatible, considerando la adopción de medidas de integración paisajística en los taludes y en las superficies que así también lo requieran.

3.2.8 Efectos acumulativos y sinérgicos.

El estudio de impacto ambiental incluye un apartado denominado «Análisis de los impactos sinérgicos y/o acumulativos». Indica que en el ámbito del proyecto hay un gran número de infraestructuras de transporte, como el ferrocarril, el aeropuerto y el propio puerto de Santander; que, en fase de explotación, los efectos sinérgicos serán similares a los actuales y que recaen, principalmente, en relación con las emisiones de gases, ruido y riesgo para la fauna por colisiones, principalmente.

En relación con las emisiones de gases, se ha indicado anteriormente que el estudio de impacto ambiental concluye que las emisiones del tráfico circulante por las infraestructuras del proyecto serán menores en el año horizonte que en la actualidad por el incremento del porcentaje de vehículos eléctricos.

Respecto al ruido, los valores acumulados de los índices de ruido del proyecto con otros proyectos se han tratado anteriormente.

En cuanto al riesgo para la fauna por colisiones, se sobreentiende que se refiere a colisiones contra los vehículos en movimiento, riesgo que identifica el estudio de impacto ambiental como una de las principales causas de mortalidad ligadas a las infraestructuras de transporte. Sobre este aspecto, señala que el cerramiento perimetral de la autovía reduce el efecto de colisión de los vehículos sobre los mamíferos respecto a las carreteras convencionales, no así sobre la avifauna que en ciertos casos siguen siendo sensibles a este tipo de afectaciones. Del estudio de impacto ambiental se deduce que la infraestructura actual objeto de las actuaciones del proyecto presenta riesgo de muerte por colisión avifauna y quirópteros, que el proyecto no eliminará dicho riesgo y que los efectos sinérgicos serán similares a los actuales.

El estudio de impacto ambiental también señala que, cuando dos infraestructuras de transporte discurren casi en paralelo, se genera un apreciable efecto sinérgico entre ambas, incrementándose la dificultad de la fauna para desplazarse por el territorio ocupado. No obstante, matiza que el proyecto, al no tratarse de una infraestructura de nueva construcción, sino que contempla la ampliación de vías ya existentes, no va a modificar la situación actual del ámbito de estudio. La conclusión anterior la complementa identificando una vía de ferrocarril y la carretera N-623 como infraestructuras de transporte que discurren de manera paralela y perpendicular al trazado de estudio, las cuales señala no presentan cerramiento perimetral.

De otra parte, respecto a la fase de obras, el estudio de impacto ambiental recoge que actualmente está en fase de planificación la duplicación del viaducto ferroviario que cruza por encima la A-67, que desconoce las soluciones planteadas para ese proyecto y que el efecto sinérgico se manifestará en mayor o menor magnitud en función de si la ejecución de ambos proyectos coincide en el tiempo, al igual que el carril BICI.BAS, en proyecto actualmente. No obstante, conviene reseñar que, de acuerdo con el apartado 4.b.5.º de la parte A del anexo VI de la Ley de evaluación ambiental, la acumulación de los efectos del proyecto con otros proyectos en la identificación y valoración de los impactos tiene en cuenta los proyectos existentes y/o aprobados.

Por otro lado, el estudio de impacto ambiental indica que también se generará un efecto sinérgico positivo, pues señala que tanto en este proyecto como en el ferroviario la destrucción de suelo y las medidas complementarias propuestas para favorecer la eliminación y erradicación de especies invasoras, principalmente *Cortaderia selloana*, lo considera que en conjunto tendrán unos efectos mucho más beneficiosos sobre la marisma y su vegetación autóctona y la fauna que cobija.

3.3 Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

En cuanto a los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes al que se refiere la Ley de evaluación ambiental, el estudio de impacto ambiental incluye un apéndice al respecto.

En relación con los riesgos derivados de accidentes graves, el estudio de impacto ambiental identifica para la fase de construcción el riesgo de incendios, explosiones, vertidos accidentales de sustancias peligrosas y corrimientos de tierras. Tras analizar estos aspectos, concluye que el riesgo en la fase de obra es medio o bajo, que la vulnerabilidad del proyecto es baja, que el riesgo es asumible y descarta impactos significativos, por lo que determina que no es preciso aplicar medidas adicionales más allá de las medidas generales establecidas en el estudio de impacto ambiental. En este sentido, contempla que las obras deberán contar con un plan de prevención y extinción de incendios forestales donde se indiquen las zonas de mayor riesgo, los riesgos de la obra y las principales medidas de protección y extinción que deberán tomarse, así como que se deberá tener en cuenta la normativa vigente sobre incendios forestales en Cantabria. En cuanto a las medidas para minimizar el riesgo de posibles vertidos accidentales, el estudio de impacto ambiental contempla medidas al respecto, algunas de ellas citadas anteriormente en la presente resolución.

Referente a los riesgos derivados de accidentes graves en la fase de explotación, indica que el riesgo de accidentes de transportes con sustancias peligrosas se considera elevado, que la infraestructura no es vulnerable a este tipo de accidentes, que el riesgo es asumible, que el proyecto supone la mejora de la infraestructura, lo que supondrá una disminución de este riesgo, y, por ello, determina que no es preciso aplicar medidas adicionales.

Por otro lado, en relación con los riesgos derivados de catástrofes, el estudio de impacto ambiental identifica cinco riesgos: sísmico, inundación, incendios, geológico-geotécnicos y meteorológicos.

El riesgo sísmico, los riesgos geológico-geotécnicos, los riesgos meteorológicos y la vulnerabilidad del proyecto ante estos fenómenos los considera bajos. El riesgo de inundación en el ámbito de estudio lo asocia el estudio de impacto ambiental a la zona inundable de origen marino, con un periodo de retorno de 100 y 500 años, y considera que el riesgo es medio o bajo, dependiendo del periodo de retorno, y la vulnerabilidad del proyecto ante este fenómeno, bajo. El riesgo de incendio, en este marco de riesgos derivados de catástrofes, lo considera bajo y la vulnerabilidad del proyecto, nula o baja. Indica que el gestor de la infraestructura dispondrá de un protocolo de emergencia frente a incendios para la fase de explotación de la carretera, teniendo en cuenta en todo caso la legislación vigente en la materia, como los planes especiales de protección civil por incendios forestales de Cantabria, y que, en la planificación de las medidas de lucha contra los incendios forestales, se tendrán en cuenta las épocas de peligro que establezcan los organismos competentes del Gobierno de Cantabria. Respecto a los

cuatro riesgos mencionados (sísmico, inundación, geológico-geotécnicos y meteorológicos), determina que no es preciso establecer medidas adicionales más allá del correcto diseño de la infraestructura en los proyectos constructivos, considerando la influencia de la sismicidad y las zonas inundables. Sin embargo, en cuanto a las zonas inundables, se ha indicado anteriormente en el apartado relativo a los potenciales impactos sobre el factor agua que este órgano ambiental considera que procede establecer condiciones al respecto en la presente resolución.

Por su parte, desde el punto de vista de protección civil, la Dirección General de Seguridad y Protección Ciudadana del Gobierno de Cantabria considera que la evaluación de riesgos de accidentes graves y/o catástrofes relevantes realizada en el estudio de impacto ambiental es adecuada, al haberse analizado los riesgos más relevantes utilizando la cartografía de riesgo adecuada.

Finalmente, respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada el análisis realizado por el promotor y los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

3.4 Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, el cual está dividido en dos fases: una primera de verificación de los impactos previstos, en la que está previsto llevar a cabo, entre otros, una recogida de información y un análisis de resultados, y cuando el equipo de seguimiento y control de la vigilancia ambiental constatará la verdadera manifestación y magnitud de los impactos previstos comparando los resultados con el diagnóstico establecido; y una segunda de elaboración de un plan de control de respuesta a las tendencias detectadas, que tiene por objeto comprobar que se aplican las medidas preventivas, protectoras y correctoras establecidas en el proyecto, así como evaluar su eficacia, para lo cual determina las actuaciones que deberán ser objeto de control y concreta la forma de realizar los respectivos controles. El programa de vigilancia ambiental también incluye la elaboración de los siguientes informes: un informe antes del acta de comprobación del replanteo, informes semestrales durante la fase de obras, un informe final antes del acta de recepción de la obra e informes semestrales durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra.

Respecto al control de la calidad acústica, el programa de vigilancia ambiental establece en la fase de obras, entre otros controles, la comprobación de que el nivel de ruido emitido por la maquinaria no supera los límites establecidos por la legislación vigente en zonas urbanas. En la fase de explotación, dispone como indicadores los índices de ruido L_d , L_e , L_n , L_{den} y L_{max} medidos en zonas urbanas y habitadas, en fase de prueba y anualmente durante los tres primeros años, y fija como valor umbral la superación de los valores límite establecidos en la legislación de aplicación, con reforzamiento de las medidas en su caso. Las mediciones están previstas que se realicen según lo indicado en el 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.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1 b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

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 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Mejora de capacidad de las autovías A-67 y S-10. Tramo: Santander-aeropuerto», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto.

1.1 Condiciones generales:

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras, compensatorias y del programa de vigilancia ambiental contempladas o propuestas en el estudio de impacto ambiental y en el documento de información adicional, así como las medidas que el promotor ha incorporado a su proyecto en respuesta a las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas, en tanto no contradigan las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto ambiental.

1.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos:

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental y del documento adicional que deben ser modificadas, así como aquellas medidas adicionales que deben establecerse en el proyecto, que se desprenden del análisis técnico realizado:

2. En relación con el edificio inventariado en el estudio de ruido del estudio de impacto ambiental con el número 899, en el caso de que la instalación de la pantalla adicional prevista para atenuar los niveles de inmisión de ruido en ese edificio no fuera autorizada por el organismo responsable de la gestión de la infraestructura ferroviaria, se instalará aislamiento en la fachada de dicho edificio como medida de compensación acústica. La solución de aislamiento acústico en fachada que deberá instalarse en ese caso será aquel que consiga que el índice de inmisión de ruido L_n en el interior de ese edificio en la situación acústica futura con todas las fuentes sonoras (ejes del proyecto y otras fuentes sonoras) cumpla los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior a los que se refiere el artículo 16 del Real Decreto 1367/2007.

3. Se incluirán medidas que compensen la disminución del volumen del vaso inundable de las marismas de Alday como consecuencia de la ocupación permanente de superficie de la marisma por parte de las actuaciones del proyecto. El objetivo de estas medidas será que la pérdida neta del volumen del vaso inundable de las marismas de Alday como consecuencia del proyecto sea cero. Las medidas de compensación serán actuaciones de recuperación de espacios en las marismas de Alday para aumentar el volumen inundable de esta o cualquier otra medida que cumpla el objetivo citado anteriormente.

4. Se establece la siguiente posibilidad de excepción a la condición 3 anterior: en el caso de que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, promotor y órgano sustantivo del proyecto, justifique en el subsiguiente proyecto de construcción, mediante los estudios hidrológicos e hidráulicos que definan la situación antes y después del proyecto de los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en episodios de inundación de origen marino o por precipitaciones torrenciales, con periodos de retorno de 100 y 500 años, que las ocupaciones permanentes de las marismas de Alday por las actuaciones del proyecto no causarían un aumento de la zona inundable en los terrenos que se encuentran fuera de dichas marismas, esa dirección general podrá no aplicar la condición 3 anterior.

5. En relación con el cruce del Camino de Santiago de la costa bajo la autovía A-67, el tránsito de peregrinos deberá garantizarse durante la ejecución de las obras del proyecto.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el documento de información adicional, las medidas que el promotor incorpore a su proyecto en respuesta a las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas, así como las establecidas en esta declaración de impacto ambiental, deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 6 de julio de 2026.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, y contestaciones

Consultados	Contestación
Demarcación de Costas en Cantabria.	No
D. G. de Calidad y Evaluación Ambiental. MITECO.	No
Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	Sí
D. G. de la Costa y el Mar. MITECO.	Sí
Consejería de Industria, Empleo, Innovación y Comercio. Gobierno de Cantabria.	No
D. G. de Transportes y Comunicaciones. Gobierno de Cantabria.	No
D. G. de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Gobierno de Cantabria.	No
D. G. de Agua y Puertos. Gobierno de Cantabria.	Sí
D. G. de Obras Públicas. Gobierno de Cantabria.	No
D. G. de Medio Ambiente y Cambio Climático. Gobierno de Cantabria.	Sí
D. G. de Montes y Biodiversidad. Gobierno de Cantabria.	Sí*
D. G. de Cultura y Patrimonio Histórico. Gobierno de Cantabria.	Sí
D. G. de Salud Pública. Gobierno de Cantabria.	No

Consultados	Contestación
Centro de Investigación del Medio Ambiente (CIMA).	No
Medio Ambiente, Agua, Residuos y Energía de Cantabria, S. A. (MARE).	No
Servicio de Protección Civil y Emergencias. D. G. de Seguridad y Protección Ciudadana. Gobierno de Cantabria.	Sí
Ayuntamiento de Santander. Concejalía de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda.	Sí
Ayuntamiento de Camargo. Servicio Municipal de Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Servicios Públicos.	Sí
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	No
D. G. de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	No
Subdirección General de Transporte Aéreo. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	No
Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	No
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).	Sí
D. G. de Tráfico. Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid. Centro de Gestión del Tráfico del Norte. Ministerio del Interior.	No
SEPES. Entidad Pública Empresarial de Suelo.	Sí
D. G. de Infraestructuras. Ministerio de Defensa.	Sí
Autoridad Portuaria de Santander.	No
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).	Sí
Puertos del Estado.	No
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria.	No
Ciudad de Transportes de Santander (CITRASA).	No
Asociación Ecologistas en Acción Cantabria.	No
Fundación Naturaleza y Hombre.	No
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
ARCA. Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria.	No
Ecologistas en Acción CODA.	No
Greenpeace.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
WWF/ADENA.	No
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Sí
Fundación Instituto de Hidráulica Ambiental. Universidad de Cantabria (FIHAC).	No
Viesgo.	No
Telefónica.	No
Vodafone.	No
France Telecom (Orange).	No
Correos Telecom.	No
Nortegas (EDP Naturgas Energía, SA).	No
Aqualia.	Sí
Repsol.	No

(*) Informe recibido en respuesta a requerimiento al órgano sustantivo en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental. También se recibió alegación de Promociones Inmobiliarias Nueva Montaña, SL.

