

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**7026** *Resolución de 9 de junio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Estación de alta velocidad de Antequera (Málaga), vía de ancho convencional de acceso.*

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

El proyecto Estación de alta velocidad de Antequera (Málaga), vía de ancho convencional de acceso se encuadra en el artículo 7.2, apartado c), de la Ley de evaluación ambiental.

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

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

El proyecto contempla la ejecución de un ramal de conexión entre la vía actual de ancho convencional y la plataforma que quedará construida como resultado de las obras del proyecto de LAV entre Bobadilla-Granada (tramo Bobadilla-Peña de los Enamorados), cuya Declaración de Impacto Ambiental fue aprobada por Resolución de 9 de junio de 2008 («BOE» núm. 165, de 9 de julio de 2008), y que se encuentra actualmente en ejecución en el tramo de Bobadilla-Antequera.

Esta conexión será de ancho convencional y permitirá una velocidad de circulación de 120 km/h. El ramal proyectado, con una longitud de 1.520 m, dará continuidad a la vía actual a partir del pk 13+721,30 de la misma, disponiéndose un desvío de manera que las circulaciones de mercancías que a partir de este punto se encaminen hacia la estación actual de Antequera por la vía actual, pasan a continuar por la vía desviada. Tras conectar con la vía actual, la vía de conexión se encamina hacia la playa de vías de la nueva estación de alta velocidad, aproximándose a la LAV para discurrir igual que ésta, bajo el paso superior de la carretera A-343. El ancho de plataforma será de 7,70 m y la vía no irá electrificada.

Dados los requerimientos técnicos y la propia naturaleza del proyecto, se estudia una única alternativa, ya que se debe dar continuidad a la vía actual hasta la nueva estación de alta velocidad de Antequera, que está en ejecución, y en la que las obras de plataforma que actualmente se están desarrollando, dejan ya preparada dicha plataforma para conectar la vía convencional objeto de este proyecto.

El cruce bajo el paso superior de la carretera A-323 de la vía de conexión en ancho convencional, afecta a un camino de servicio que será convenientemente repuesto por el vano anexo, requiriendo la ejecución de un camino de unos 250 m de desarrollo y 3 m de ancho, igual que el camino que ha de reponerse.

La zona de actuación se localiza en el término municipal de Antequera, provincia de Málaga, Comunidad Autónoma de Andalucía, al norte del núcleo urbano de Antequera.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

El 27 de marzo de 2014 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el documento ambiental del proyecto para emitir informe sobre la necesidad de someterlo a procedimiento de Evaluación Ambiental.

El 9 de mayo de 2014 se inició el periodo de consultas.

En la tabla siguiente se recogen los organismos consultados, señalándose con una «X» aquellos que han emitido informe de contestación en relación con la documentación ambiental:

Organismos consultados	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. ....	—
Subdelegación del Gobierno en Málaga. ....	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. ....	X
Dirección General de Gestión Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. ....	—
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. ....	—
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. .	X
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. ....	—
Secretaría General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. ....	—
Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente en Málaga de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. ....	X
Delegación Territorial de Cultura de Málaga de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. ....	X
Diputación Provincial de Málaga. ....	—
Ayuntamiento de Antequera. ....	—
WWF-España. ....	—
SEO/Birdlife. ....	—
Ecologistas en Acción de Andalucía. ....	—

A continuación se incluye un resumen del contenido de las respuestas recibidas:

La Subdelegación del Gobierno en Málaga remite informe elaborado por la Dependencia del Área de Agricultura y Pesca de ese Organismo, en el cual hace constar que en el entorno del ámbito de estudio se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) (ES6170012) Sierra de Camarolos, localizado a una distancia aproximada de 2 km. Asimismo, la Zona de Especial Importancia para las Aves (ZEPA) más cercana a la zona de actuación, es la denominada Torcal de Antequera (ES0000032), ubicada a aproximadamente a 5 km en dirección sur. Asimismo, el informe indica que el emplazamiento del proyecto se restringe a una zona con un alto grado de antropización, aconsejándose durante la fase de construcción, medidas preventivas, y la restauración e integración paisajística de la infraestructura. Finalmente, el informe concluye que se considera poco probable que el proyecto pueda afectar directa o indirectamente al espacio de Red Natura más próximo, siempre que en la ejecución y conducción de las obras, se ajusten todas y cada una de las actuaciones a la descripción y planificación prevista en el proyecto analizado.

La Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente en Málaga, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía informa que no se observa, a priori, la existencia de impactos ambientales significativos. No obstante, en materia de contaminación atmosférica, este Organismo señala que deberá tenerse en consideración lo establecido en el Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico en Andalucía, así como lo dispuesto en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía. Este mismo informe es adjuntado también en la contestación realizada por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, concluye que, tras el análisis de la normativa ambiental de aplicación, así como de la legislación específica en materia de aguas, se evalúa la afección del proyecto en materia de aguas, considerándose compatible en fase de construcción y nula en fase de explotación, adoptando las medidas protectoras y correctoras descritas, que deberán ser objeto de seguimiento y vigilancia conforme a lo indicado en el documento ambiental analizado.

La Delegación Territorial de Cultura de Málaga de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía, estima que son adecuadas las medidas preventivas y correctoras, tanto de carácter general como a nivel particular, aplicadas a cada uno de los yacimientos afectados y propuestas por el promotor en el documento ambiental para la protección del patrimonio arqueológico. Asimismo, según informa este Organismo, se descarta la realización previa de una actividad de prospección arqueológica en la zona afectada por el actual proyecto, por existir ya otra ejecutada en 2009, cuyos resultados generaron nuevas propuestas de actividades, también finalizadas. Por ello, se estima procedente la aplicación, tras la correspondiente tramitación y autorización, de las referidas medidas propuestas en el documento ambiental, en cuanto a la protección y conservación del patrimonio arqueológico se refiere.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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

Características del proyecto: Se trata de la ampliación de una vía ferroviaria en un nuevo tramo con una longitud aproximada de 1.520 m. La actuación se enmarca en las obras del proyecto de construcción de plataforma, línea de alta velocidad Antequera-Granada, tramo Nudo de Bobadilla-Antequera, actualmente en ejecución. El nuevo tramo que se dirige hacia la nueva estación de alta velocidad de Antequera, en ejecución en la actualidad, se prolongará a partir de la vía convencional existente, disponiéndose un desvío de manera que las circulaciones de mercancías, a partir de este punto, se encaminarán hacia la estación de Antequera.

La solución planteada supone una mínima ocupación de terrenos adicional a la asociada a la LAV Antequera-Granada, actualmente en construcción, y un máximo aprovechamiento de las estructuras que quedarán ejecutadas como resultado de esa obra.

La superficie de desbroce como consecuencia de la actuación proyectada se estima en 41.000 m<sup>2</sup>. No obstante, hay que considerar que los trabajos a realizar se ubican de forma mayoritaria sobre terrenos de cultivos o improductivos, previamente alterados por la presencia de infraestructuras de transporte, ocupando una superficie ya afectada por las obras de ejecución de la plataforma de la LAV Antequera-Granada.

Los movimientos de tierras estimados para la ejecución de las obras son: 32.600 m<sup>3</sup> de desmonte; 4.900 m<sup>3</sup> de terraplén; 11.000 m<sup>3</sup> de capa de forma, y 4.500 m<sup>3</sup> de subbalasto.

Aproximadamente, se prevé la retirada de 13.000 m<sup>3</sup> de tierra vegetal. Las superficies a restaurar serán de 9.600 m<sup>2</sup>, para cuyas siembras se reutilizarán 4.800 m<sup>3</sup>, resultando, por tanto, un excedente de tierras de 8.200 m<sup>3</sup>.

Ubicación del proyecto: Tal como indica la documentación recibida, la actuación se ubica sobre terrenos ocupados por cultivos herbáceos que alternan con zonas de olivar y áreas improductivas, que ocupan el norte de la población de Antequera. Se trata de una zona degradada como consecuencia de las obras en ejecución del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, que enmarca a esta intervención.

Asimismo dicha documentación indica que en el entorno del ámbito del proyecto, concretamente a una distancia aproximada de 2 km en dirección sureste, se encuentra el LIC Sierra de Camarolos (ES6170012). Asimismo, a aproximadamente 5 km hacia el sur, se localizan, por un lado la ZEPA Torcal de Antequera (ES0000032) y por otro, el Área de Importancia para las Aves (IBA) n.º 225 Sierras de Antequera-El Chorro. Cabe señalar que el hábitat de interés comunitario más próximo al área de actuación es el constituido por matorrales termomediterráneos y pre-estépicos (5330), el cual se localiza a una distancia aproximada de 1 km hacia el oeste. Ninguno de los hábitats de interés comunitario localizados en el entorno de la actuación está catalogado como prioritario. El Parque Periurbano Pinar del Hacho, propiedad del Ayuntamiento de Antequera, se localiza al suroeste del núcleo urbano de esta localidad, fuera del ámbito de estudio del proyecto.

Teniendo en cuenta las memorias de las excavaciones arqueológicas e informes de control que se han realizado de forma previa, a la construcción de la plataforma de la LAV Antequera-Granada, tramo Nudo de Bobadilla-Antequera, el documento ambiental recibido indica, que dentro del ámbito de la actuación se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos: Yacimiento Casa de la Verónica, de adscripción prehistórica, romana y contemporánea, y con las tipologías de protección tipo 2 y 3; Yacimiento Camino del Cañuelo de adscripción prehistórica y romana, y protección tipo 3; y Yacimiento Villa de la Estación de adscripción romana y protección tipo 1 o protección integral, que es la máxima protección, si bien este último yacimiento permanece fuera de la superficie de ocupación de las actuaciones.

La vía pecuaria Vereda de Antequera a Puente de Piedra, también denominada Colada de Antequera a Alfarnatejo, discurre próxima a la zona de actuación, concretamente en un tramo paralelo, sin llegar a ser interceptada por la misma.

Características del potencial impacto: Las actuaciones proyectadas han sido analizadas desde el punto de vista de su potencial afección ambiental. Los resultados arrojados por este análisis permiten concluir lo siguiente:

Patrimonio arqueológico, arquitectónico e histórico-cultural: Debido a la existencia de yacimientos arqueológicos en la zona, la principal afección durante la fase de construcción está relacionada con los movimientos de tierras como excavaciones, explanaciones y rellenos, que puede conllevar la remoción de enclaves arqueológicos que forman parte del patrimonio histórico.

Al efecto, el promotor ha elaborado un informe sobre patrimonio cultural destinado a la Delegación Territorial de Cultura de Málaga, de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía, en el cual incluye las medidas preventivas y correctoras para la protección del patrimonio cultural recogidas, a su vez, en el documento ambiental.

En este sentido se contempla con carácter general en el documento ambiental, el control y la supervisión de los trabajos a realizar durante la fase de construcción, por un técnico arqueólogo autorizado por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Asimismo, se realizará con carácter previo al inicio de las obras, una señalización territorial en planimetría y un riguroso balizamiento, que permitan delimitar el ámbito de actuación en zonas excluidas, restringidas y admisibles, en relación con el movimiento de tierras y según el tipo de zonificación donde se ubica cada yacimiento. Los trabajos de Control de Movimientos de Tierra quedan fijados en el marco legal que supone el artículo 3.c. del Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.

Del mismo modo y tal como indica el documento ambiental enviado, si procede se realizarán sondeos estratigráficos previos para efectuar una correcta delimitación del territorio, en concreto en la zona próxima al yacimiento de la «Villa de la Estación». En caso necesario, y obligatoriamente cuando se hallen restos arqueológicos en el transcurso de las obras, se llevará a cabo una excavación en extensión, supervisada por la citada Administración competente. Todo ello sin menoscabo de su inmediata notificación a la misma, en aplicación del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, marco legal bajo el cual se subordina cualquier actividad de esta índole.

De otra parte y tal como indica el promotor, con la periodicidad que la Administración competente estipule, y en todo caso al menos con carácter mensual, se elaborarán informes en los que se recojan las zonas de actuación, los trabajos desarrollados y la información arqueológica y/o paleontológica obtenida, los cuales deberán presentarse en la Delegación Territorial de Cultura de Málaga. Asimismo, el proyecto de construcción contendrá las medidas preventivas pertinentes, con objeto de evitar afección durante la fase de construcción sobre los yacimientos de la zona recogidos en el análisis ambiental, incluida la vigilancia arqueológica de los movimientos de tierras y excavaciones previstos. La documentación recibida no prevé que exista afección alguna sobre los elementos patrimoniales durante la fase de explotación.

Calidad atmosférica: Durante la fase de ejecución del proyecto se producirá un incremento de emisiones de partículas a la atmósfera procedentes de los trabajos de desbroce, excavación, cimentación y ejecución de las estructuras. En general, se producirá un aumento de la contaminación atmosférica, generada por la combustión de los motores de la maquinaria necesaria para la realización de las obras. Asimismo, y como consecuencia de estas mismas actividades, se producirá un aumento de los niveles de ruido que afectará al entorno de la actuación. Estas molestias serán puntuales, temporales y reversibles tras el término de las actividades, considerándose su impacto minimizado con las oportunas medidas preventivas y correctoras.

Con el fin de no superar los límites de concentración de partículas y contaminantes establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, se realizarán riegos periódicos en las zonas de obra y áreas de instalaciones auxiliares, se dotará de cobertura a las cajas de los vehículos que transporten cualquier tipo de tierras (áridos, tierras vegetales y/o materia seleccionada), limitándose su velocidad con la señalización adecuada; los caminos de acceso serán compactados y se evitará la quema de restos de desbroces o de cualquier otro tipo de material que pudiera producir una pérdida de calidad del aire. Adicionalmente, los equipos de perforación incorporarán recogedores y captadores que disminuyan la producción de polvo y se realizarán controles necesarios de las emisiones de partículas.

De otra parte, al objeto de reducir el ruido generado durante la fase de construcción, como normas propuestas a título preventivo, se contemplan las siguientes: el personal responsable de los vehículos deberá acometer los procesos de carga y descarga sin producir impactos directos sobre el suelo, tanto del vehículo como del pavimento, evitándose, además, el ruido producido por el desplazamiento o la trepidación de la carga durante el recorrido. Asimismo, para disminuir el ruido emitido en las operaciones de carga, transporte, descarga y perforaciones, se exigirá que la maquinaria utilizada en la obra conste de un nivel de potencia acústica inferior a los límites fijados por la legislación vigente, esto es, según estipula el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

De cualquier modo, en la fase de explotación, la circulación ferroviaria a través de la infraestructura proyectada incide de forma negativa en la población, como consecuencia de las molestias producidas principalmente por la generación de ruidos y vibraciones. Tal como se indica en la documentación ambiental recibida, en la actualidad se está llevando a cabo un estudio específico de ruido y vibraciones en el ámbito de la línea de conexión proyectada, que será acorde con la legislación vigente. En este estudio se valorará el



impacto sobre el sosiego público en la fase de explotación y se propondrán medidas de prevención y protección, que quedarán recogidas en el proyecto constructivo. Dichas medidas quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de obra, y se integrarán estética y paisajísticamente en el entorno de la actuación.

Calidad paisajística: La presencia de la infraestructura constituye un cambio en la condiciones del entorno, ocasionando un impacto en la calidad paisajística y en la permeabilidad territorial. No obstante, puesto que la actuación se realiza junto a la L.A.V. actualmente en ejecución, este impacto ha sido previamente valorado.

Durante la fase de construcción, el mayor impacto sobre el paisaje se producirá como consecuencia de la presencia de las instalaciones temporales de las obras, de la realización de los movimientos de tierras y desbroces que generarán superficies desnudas desprovistas de vegetación. Todo ello supone una afección sobre la calidad visual del paisaje y las características iniciales de éste que se minimizarán a través de medidas preventivas y la restauración e integración paisajística de la infraestructura.

Puesto que el entorno de las actuaciones proyectadas se caracteriza por la presencia de infraestructuras lineales, el documento ambiental del proyecto considera que existirá un impacto compatible sobre el paisaje en la fase de construcción. Asimismo considera que el impacto que se producirá durante la fase de explotación para la vía de conexión proyectada es nulo, toda vez que su trazado discurre paralelo a la LAV por lo que no constituye la aparición de una infraestructura nueva.

Recursos hídricos: Las posibles afecciones sobre la hidrología pueden ocasionarse como consecuencia fundamental de un posible cambio en la calidad de las aguas por malas prácticas en la ejecución del proyecto, como la contaminación por vertidos accidentales, la afección a la red natural de drenaje y la intercepción de líneas de escorrentía naturales, tanto en la fase de obras como en la de explotación.

Tal como indica la documentación recibida, para evitar la posible afección sobre los cursos de agua por elementos auxiliares de las obras, todos los cauces y zonas asociadas a cursos fluviales se eludirán a la hora de ubicar dichos elementos, minimizando, de este modo, la afección a la red de drenaje. Se proyectarán soluciones de recogida unitaria de aguas de escorrentía y vertidos, así como los trabajos de drenaje transversal y longitudinal que sean necesarios.

Como medidas preventivas y correctoras contempladas respecto a la conservación de la calidad de las aguas, se proponen por el promotor las siguientes: acometer labores de revegetación de los taludes con el fin de evitar la erosión y el consiguiente aumento de la turbidez en las aguas; ubicar las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria en zonas urbanizadas o a urbanizar, fuera de superficies naturales y de zonas de infiltración rápida, vega de inundación o cauce, estableciendo un drenaje perimetral con objeto de evacuar las aguas que arriben desde el terreno natural y que serán recogidas y conducidas hacia un sistema de retención de sólidos; almacenar los bidones de residuos tóxicos y peligrosos generados durante la realización de las obras en un foso impermeabilizado diseñado al efecto; la prohibición de todo vertido de aceite usado, de modo específico, en aguas superficiales, subterráneas y en los sistemas de alcantarillado o evacuación de aguas residuales.

Tal como indica la documentación ambiental generada, con carácter general en el tratamiento y la gestión de residuos, se atenderá a la legislación vigente de aplicación en la materia, especialmente al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, que regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Asimismo, se tendrá especialmente en consideración el Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.

Vegetación y fauna: Como consecuencia de la actuación, se producirá pérdida de suelo libre, si bien minimizada en función de las características de la vía proyectada que discurre en paralelo a la L.A.V., lo cual se traduce en pérdida de terrenos con vegetación, con eliminación permanente de la misma y de los hábitats faunísticos, eliminación de terrenos productivos y aumento del efecto barrera para la movilidad faunística. No obstante, la actuación se localiza en un entorno altamente antropizado.

Sin perjuicio de lo anterior, el promotor contempla una serie de medidas destinadas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación natural, entre las cuales cabe destacar la delimitación de los perímetros de actividad de las obras, la restricción del desbroce y la recuperación de la capa superior de tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra.

Se propone en el documento ambiental la adecuación de las obras de drenaje proyectadas de modo que permitan los flujos naturales de fauna, o en todo caso minimicen el efecto barrera. Se programará un calendario de obras adecuado a los periodos especialmente sensibles de las distintas especies faunísticas presentes en la zona, en concreto en cuanto a los trabajos de desbroce, movimientos de tierras y otras actividades ruidosas. De forma específica, se extremarán las precauciones con respecto a la colonia urbana de cernícalo primilla (*Falco naumanni*) que se concentra en el casco antiguo de Antequera.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del capítulo II del título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Estación de alta velocidad de Antequera (Málaga), vía de ancho convencional de acceso, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

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

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

Madrid, 9 de junio de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

