

res de las grandes instalaciones de combustión existentes, así como las medidas de control, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Reducción de Emisiones de las Grandes Instalaciones de Combustión Existentes (PNRE-GIC), faculta a la Secretaría General de Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio a dictar las resoluciones y medidas necesarias para la ejecución y aplicación de lo dispuesto en esta Orden.

La Resolución de la Dirección General de la Energía, de 29 de diciembre de 1997, por la que se faculta al Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT) para realizar la inspección periódica de los equipos de medida de las emisiones contaminantes de las centrales térmicas, determina, además, que el CIEMAT realizará las actividades de seguimiento en materia de emisiones contaminantes de las centrales térmicas españolas que efectuaba la antigua Oficina de Compensaciones de la Energía Eléctrica (OFICO), creándose en el CIEMAT a partir de entonces la Oficina para el Control de las Emisiones de las Grandes Instalaciones de Combustión (OCEM-CIEMAT), dependiente de su Departamento de Medio Ambiente, que asumió las competencias y actividades de OFICO en esta materia, para lo cual los titulares de las centrales termoeléctricas deben enviar al CIEMAT, debidamente cumplimentada y con la periodicidad indicada, la información requerida en el punto sexto de la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 26 de diciembre de 1995, para el desarrollo del Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, sobre limitación de emisiones a la atmósfera de las grandes instalaciones de combustión en determinados aspectos referentes a centrales térmicas.

La Administración General del Estado, a través de la Secretaría General de Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, tiene atribuidas, en virtud del Real Decreto 1554/2004, de 25 de junio, modificado por el Real Decreto 245/2006, de 3 de marzo, las competencias relativas a política energética, cuyos objetivos estratégicos son garantizar el suministro energético, asegurar la competitividad de los mercados de la energía y conciliar todo ello con las políticas de desarrollo sostenible, por lo que también tiene que dar respuesta a los nuevos condicionantes medioambientales entre los que se encuentran los compromisos derivados de la normativa de la Unión Europea, en particular los establecidos en la Directiva 2001/80/CE, relativa al control de las emisiones procedentes de las grandes instalaciones de combustión, incorporada al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y en el que se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo.

Se hace necesario que un centro especializado procese la información relativa a las emisiones atmosféricas procedentes de las grandes instalaciones de combustión, así como del control periódico de los aparatos de medida, sin perjuicio de las competencias asignadas a otros organismos, ofreciendo a la Administración General del Estado y, en particular, a la Secretaría General de Energía, la información, balance y resultados de la citada información ambiental.

Considerando que el CIEMAT, como Organismo Público de Investigación dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación, lleva a cabo, en su Departamento de Medio Ambiente, numerosas actividades en materia de contaminación atmosférica y que, a través de la OCEM-CIEMAT, dispone del conocimiento y de las capacidades técnicas necesarias para la caracterización experimental y el procesado de datos de emisiones atmosféricas.

Esta Secretaría General de Energía ha resuelto:

1. Facultar al Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), para:

La recepción de la información sobre las emisiones a la atmósfera procedentes de las grandes instalaciones de combustión (GIC) requerida según la Orden ITC/1389/2008, de 19 de mayo, y la Orden PRE/3539/2008, de 28 de noviembre, y por aquellas que las modifiquen y/o sustituyan.

La realización de los balances e inventarios mensuales y anuales de las emisiones a la atmósfera de las GIC españolas, así como los correspondientes informes que remitirá a la Secretaría General de Energía.

La realización de las funciones de control y seguimiento del Plan Nacional de Reducción de Emisiones de las Grandes Instalaciones de Combustión Existentes (PNRE-GIC), informando periódicamente a la Secretaría General de Energía.

La realización de inspecciones técnicas de los equipos y sistemas de medida de emisiones a la atmósfera de las GIC españolas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otros organismos, a cuyo efecto las empresas explotadoras de dichas instalaciones le facilitarán toda la información que precise y el libre acceso a sus instalaciones.

2. Los titulares de las GIC deberán enviar al CIEMAT, debidamente cumplimentada en el formato y con la periodicidad correspondiente, la información y los datos establecidos en los artículos 6, 7 y 8 de la Orden

ITC/1389/2008, de 19 de mayo, y en el artículo 5 de la Orden PRE/3539/2008, de 28 de noviembre, y por aquellas que las modifiquen y/o sustituyan.

3. La información suministrada por los titulares de las GIC, para la elaboración de los balances, inventarios e informes, tendrá carácter confidencial, por lo que el CIEMAT deberá respetar el cumplimiento de cuantas disposiciones estén vigentes en materia de protección de datos, no pudiendo divulgarse ni cederse a terceros sin autorización expresa de la Secretaría General de Energía.

Madrid, 15 de diciembre de 2008.—El Secretario General de Energía, Pedro Luis Marín Uribe.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

20949 *RESOLUCIÓN de 5 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo Conexión de la autovía A-57 con la red arterial de Vigo y acceso al aeropuerto de Peinador, Pontevedra.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo (RDL) 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El objeto del proyecto es la mejora de las comunicaciones entre Pontevedra, la Red Arterial de Vigo y el Aeropuerto de Peinador, mediante la construcción de una nueva vía de conexión con la futura autovía A-57. Esta conexión, servirá de variante a varias carreteras (CN-555, CN-552 y CN-550) que debido a su intenso tráfico, su geometría inapropiada y al hecho de que en gran parte de su trazado son travesías, no permiten el tráfico de vehículos en condiciones adecuadas de fluidez y seguridad.

La actuación se desarrollará, en los términos municipales de Pontevedra, Vilaboa, Soutomaior, Pazos de Borbén, Redondela, Mos, Pontearreas, Vigo y Porriño, todos ellos pertenecientes a la provincia de Pontevedra en la Comunidad Autónoma de Galicia. La zona de estudio está delimitada por las vías de alta capacidad entre Pontevedra y Vigo (AP-9 y A-57), y centrado en el corredor de la actual CN-550.

Dentro del ámbito de estudio se proponen inicialmente, una serie de corredores considerados aptos para soportar las infraestructuras propuestas. Los corredores propuestos son:

Corredor oeste: Se ciñe a la línea litoral y continúa hacia el interior hasta el aeropuerto.

Corredor este: Discurre entre el trazado de la futura A-57 y la Sierra de Galleiro.

Corredor centro: Discurre de norte a sur entre los dos anteriores.

Corredor sur: Está conformado por el valle del río Louro en el entorno de Porriño.

En el estudio se menciona también un Corredor norte que es el origen común de los tres primeros corredores, quedando integrado en cada uno de ellos de forma indivisible. Sobre los cuatro corredores subrayados, se definieron en una fase inicial del proyecto un total de 56 alternativas de trazado. De todas ellas en una segunda fase, fueron seleccionadas 14 que fueron agrupadas en 4 itinerarios principales. Dichos itinerarios se definen del siguiente modo:

Itinerario Vilaboa-Cesantes, que comprende las alternativas que discurren entre la parroquia de Cesantes y el núcleo urbano de Redondela con un trazado común (alternativas 1, 2, 6 y 8).

Itinerario Vilaboa-Reboreda, que incluye las alternativas que discurren bordeando por el Este las parroquias O Viso, Ventosela y Reboreda, con trazado común (alternativas 3, 4, 5, 7 y 9).

Itinerario Vilaboa-Pazos, que agrupa a las alternativas que parten de la A-57 a la altura de Pazos de Borbén (alternativas 10,11,12 y 13).

Itinerario Vilaboa-Porriño, que incluye la única alternativa que para conectar Pontevedra con la red arterial de Vigo, obliga a recorrer todo el trazado de la futura autovía A-57, hasta el enlace de ésta con la A-52 en O Confunco, discurrendo al Sur de O Porriño (alternativa 14).

El diseño de trazado de las 14 alternativas estudiadas se ha realizado de acuerdo con la Norma de Trazado 3.1-IC. Los trazados de dichas alternativas son nuevos tramos de autovía, con velocidad de 100 km/hm, con dos calzadas de dos carriles de 3,5 m, arceles exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m. En el estudio de impacto ambiental se ha realizado un análisis multicriterio de las alternativas de trazado propuestas, teniendo en cuenta objetivos funcionales, ambientales, económicos y territoriales. La alternativa seleccionada por el promotor, tras valorar el citado análisis ha sido la alternativa 5, que parte del enlace de Vilaboa de la A-57 con la N-550, el trazado bordea los núcleos urbanos de Ponte Sampaio y Arcade, desplazándose algo hacia el Este para pasar por el término municipal de Redondela. Cruza el río Verdugo mediante un viaducto de 280 m de longitud y enlaza con la EP-2908 en el enlace de Arcade. Después la traza discurre al Este de los núcleos de Ventosela y Reboreda, donde intersepta con la carretera PO-250, donde se ubica el enlace de Redondela Norte. Discurre después por las cotas más bajas del monte Redondela hasta alcanzar el núcleo de San Paio de Arriba y cruzar posteriormente el río Louro. Hasta este punto, el trazado va paralelo a la N-550, bordeando por el Este el núcleo de Los Valos y cruzando la N-550 y el río Louro, mediante un viaducto de 180 m al Sur del Puerto de los Valos. Después toma dirección Este-Oeste, discurrendo entre los términos municipales de Redondela y Mos, para cruzar bajo el Aeropuerto de Vigo mediante un túnel de 540 m de longitud. Tras salir del túnel se enlaza con la N-556 y la N-555 (enlace Aeropuerto N) y se finaliza en el enlace del Aeropuerto de la AP-9 (enlace Aeropuerto S). La longitud total de la alternativa seleccionada es de 23.057 m.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Hidrología.—Los trazados de las distintas alternativas atraviesan gran número de regatos y ríos de diversa índole. Las cuencas más importantes que se verán afectadas por las obras, son las del río Tea y la del Verdugo-Oitavén.

Espacios Naturales.—El área de estudio cuenta con varios espacios de interés ecológico, podemos destacar los LICs (ES1140016) «Ensenada de San Simón» y el (ES1140011) «Gándaras de Budiño», incluidos en Red Natura 2000 y que por normativa autonómica están catalogados como «Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales». En la zona de actuación existen 4 humedales recogidos en el «Inventario Gallego de Humedales» que carecen de figura de protección.

Vegetación y Hábitats de interés comunitario.—La vegetación existente en la actualidad en la zona de actuación, se corresponde con las sucesivas transformaciones y modificaciones realizadas por la actividad humana en esta zona, primero implantando tierras de labor y después realizando repoblaciones en busca de una mayor rentabilidad económica. La unidad más representada en la zona de estudio es la formada por las tierras de labor (prados, pastizales, cultivos y huertas), seguido de masas forestales puras de «Pinus pinaster», de «Eucalyptus globulus» y con mezcla de las dos especies anteriores. En el ámbito de estudio se han inventariado diversos hábitats incluidos en la Directiva de Hábitats, entre los que destacan los siguientes: «Pastizales salinos atlánticos ("Glaucopuccinellietalia maritima")» (1330) y «4030 Brezales secos europeos» (4030), ninguno de ellos de carácter prioritario. También encontramos comunidades de riberas fluviales, robledales colinos, bosques mixtos de frondosas y masas mixtas de robles y vegetación ripícola.

Fauna en el área de actuación se distinguen diferentes comunidades faunísticas, asociadas a la vegetación existente, por ello entre otra encontramos fauna asociada a: el litoral (Ensenada de San Simón); las riberas de agua dulce; el bosque caducifolio; el pinar; el monte bajo o matorral; las tierras de labor y el medio antrópico. En la zona se han inventariado unas 40 especies con distinto grado de protección, de entre las que podemos destacar: avifauna como ánade real, garza real, correlimos, cormorán grande, ratonero, azor, alcotán, martín pescador, aguilucho pálido y cenizo, mirlo acuático, pito real, perdiz roja, lechuza; peces como la trucha, el cacho, la boga de río o anguila; herpetofauna como el tritón ibérico y el verde, la salamandra, el sapo común y el corredor, la culebra de collar y la de río, lagarto verdinegro, víbora. En relación con los mamíferos se recogen citas de nutria, musaraña, armiño, turón común, erizo, ardilla, zorro, tejón, comadreja, corzo, jabalí y lobo.

Patrimonio cultural en el ámbito de estudio se localizan numerosos registros arqueológicos inventariados. En relación con el patrimonio arquitectónico, destaca la presencia dentro de la zona de estudio de varios hórreos, molinos, lavaderos y una capilla. Parte del Camino Portugués de Santiago se encuentra en el ámbito de la zona de actuación.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (ESIÁ).

a) Entrada documentación inicial.—La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, se inició con fecha de 12 de junio de 2006, mediante la recepción de la memoria resumen del estudio informativo «Conexión de la Autovía A-57 con la Red Arterial de Vigo y Acceso al Aeropuerto de Peinador (Pontevedra)».

b) Consultas previas.—Esta Dirección General, con fecha de 23 de octubre de 2006, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	—
Dirección General de Costas	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia	X
Dirección General de Transportes Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transporte. Junta Galicia	—
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo Junta Galicia	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Ayuntamiento de Pontevedra	—
Ayuntamiento de Soutomaioir	X
Ayuntamiento de Redondela	X
Ayuntamiento de Mos	X
SEO	—
ADENA	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV)	—
Asociación para Cultura y la Ecología	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Autoridad Portuaria de Vigo	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente Junta de Galicia	X
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transporte. Junta Galicia	—
Centro Oceanográfico de Vigo	—
Ayuntamiento de Porriño	—
Ayuntamiento de Villaboa	X
Ayuntamiento de Pazos de Borbén	X
Ayuntamiento de Vigo	X
Ayuntamiento de Pontearreas	—
Greenpeace	—
Colectivo Ecologista para la Protección de la Naturaleza (EPRONA)	—
Ecologistas en Acción	—

Los aspectos ambientales más destacables incluidos en las respuestas recibidas se resumen a continuación:

Hidrología.—La Confederación Hidrográfica del Norte emite indicaciones de carácter general sobre la protección de los cursos de agua afectados y la legislación vigente al respecto. En idéntico sentido se manifiesta la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia.

El Ayuntamiento de Vigo, expone la necesidad de que se estudien adecuadamente las posibles afecciones sobre el tramo alto del río Lagares.

Espacios naturales protegidos. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia señala que el corredor oeste además de afectar al LIC «Ensenada de San Simón», incidiría negativamente también sobre zonas muy pobladas y de gran valor paisajístico.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia, recomienda que se incluya en el estudio de impacto ambiental, un análisis sobre posibles afecciones al LIC «Río Tea», también catalogado por la Comunidad Autónoma como Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

Vegetación y Paisaje.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia indica que deberán revegetar adecuadamente las zonas afectadas, empleando para ello especies autóctonas. Indica de igual manera, que al planear el trazado se deberá prestar especial atención a la integración paisajística de la zona afectada, dada la sensibilidad

paisajística de la ría de Vigo y a la alta visibilidad de la zona de actuación.

Fauna.—La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia indica que será necesario realizar un estudio de los corredores ecológicos empleados por la fauna en sus desplazamientos, al objeto de ubicar adecuadamente los pasos de fauna necesarios. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de esa misma Consejería, incide también en este aspecto de los pasos de fauna, instando además a que se planifiquen adecuadamente los diversos trabajos de construcción para minimizar las posibles afecciones sobre el ciclo vital de la fauna protegida de la zona.

Patrimonio Cultural.—La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia expone que en la zona de actuación existen numerosos yacimientos registrados y que dada la naturaleza del registro arqueológico gallego, pueden existir otros no detectados hasta el momento. Por ello indica la necesidad de realizar un estudio específico del Patrimonio Cultural, de acuerdo con lo especificado en la Ley 8/95, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia, que incluirá los resultados de una prospección arqueológica intensiva del ámbito de estudio y las medidas protectoras y correctoras que fueran necesarias.

Planeamiento urbanístico y población.—El Ayuntamiento de Pazos de Borbén indica que en el momento de emisión de su informe se encuentra en tramitación el Plan General de Ordenación Municipal. La obra proyectada atraviesa su municipio de N a S afectando a valores naturales y culturales del mismo, así como a su población; solicita también la reposición del sistema de distribución de agua para fines domésticos a lo largo del trazado.

El Ayuntamiento de Villaboa indica que el planeamiento urbanístico del municipio está en revisión y que el proyecto deberá adaptarse al mismo, considerándose las afecciones a cursos de agua, captaciones vecinales y servicios municipales. El Ayuntamiento de Vigo también señala que su plan de ordenación se encuentra en tramitación y que la nueva vía se deberá adaptar al mismo. El Ayuntamiento de Mos entre otros temas, solicita sea tenido en cuenta el futuro crecimiento de su polígono industrial.

El Ayuntamiento de Soutomaior indica que los corredores centro y oeste discurren muy próximos entre sí y demasiado cercanos a la línea de costa, afectando por lo tanto a zonas de gran valor ecológico y alta densidad poblacional, con capacidad de acogida casi nula.

El Ayuntamiento de Redondela solicita que se descarte la posibilidad de trazado próximo a la costa que incluye cruce sobre la ría, que se evite el cruce por su núcleo urbano y que el trazado sea lo más corto posible.

Sinergias.—Los Ayuntamientos de Villaboa y Vigo inciden en la existencia de numerosas actuaciones en la misma franja territorial y en la necesidad de coordinación entre ellas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió al promotor, las respuestas al periodo de consultas previas con fecha 5 de febrero de 2007, incluyendo un resumen de las mismas, y los aspectos más importantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el EsIA.

a) Información pública. Resultado. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, encarga a su Demarcación de Carreteras en Galicia, se someta la aprobación provisional del estudio informativo del proyecto al trámite de información pública, acto que se realiza mediante anuncio publicado en el BOE n.º 279 de 21 de noviembre de 2007.

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 8.600 alegaciones, que proceden de particulares (25 alegaciones con más de 4000 alegantes) y de diversas agrupaciones y empresas: Partido Socialista Obrero Español (PSOE) en Redondela; Bloque Nacionalista Gallego (BNG) de Redondela; BNG de Redondela; BNG de Vigo; Partido Popular (PP) de Redondela; Izquierda Unida (IU) de Redondela; AUDASA; PSOE de Soutomaior; Arrufana CB; Umega SA; Incipresa S.A.; Talleres Vuña Grande; Dicarvi, S.A.; Remolcadores Nosa Terra S.A.; Aqualia; plataformas ciudadanas, asociaciones vecinales y comunidades de aguas y de montes vecinales (16 alegaciones con más de 4000 alegantes).

Los aspectos ambientales más destacables recogidos en las alegaciones recibidas, se resumen a continuación:

Concentración de infraestructuras.—Duplicidad del trazado. Reposición de servicios. Se constata en la información pública contestación social hacia la concentración de actuaciones en la zona de estudio (futura A-57, línea de alta velocidad y variante de Redondela), debido a la afección sobre viviendas, industrias, propiedades, caminos, manantiales

y servicios de abastecimiento de agua potable y de riego. Algunos alegantes consideran además innecesaria la construcción de la nueva vía pues supone una duplicación de la A-57 en este tramo.

El promotor responde que esta nueva vía conectará la A-57 con la Red Arterial de Vigo, complementando la red de vías de alta capacidad en el ámbito del estudio y se proyecta con la intención de: Solucionar los problemas de congestión en todo el corredor, en especial en la travesía de Redondela; mejorar la conexión con el Aeropuerto de Vigo; disminuir el ruido provocado por el tráfico rodado en las poblaciones con travesías; impulsar el desarrollo económico y la cohesión social de la región; mejorar los intercambios comerciales en la zona y mejorar la conexión entre Vigo y Pontevedra. En relación con la posible duplicidad de trazado con el de la A-57, el promotor indica que si bien es cierto que hay cierto paralelismo, en un tramo de unos 9 km, no es menos cierto que existen grandes diferencias funcionales entre ambas, ya que la A-57 atiende más al tráfico de largo recorrido, mientras que la nueva vía atiende también al tráfico de medio recorrido con origen o destino en las localidades de la zona de estudio, que no son atendidas por la A-57. En cuanto a la afección a sistemas de abastecimiento de agua, montes vecinales y otras infraestructuras, el promotor indica que serán analizados en el proyecto constructivo y oportunamente repuestos, del mismo modo que lo serán los caminos vecinales, pistas forestales y otras infraestructuras que resulten afectadas.

Modificaciones puntuales del trazado.—Nuevos enlaces. Viaductos. Varios organismos, empresas y particulares solicitan ciertas modificaciones puntuales del trazado, accesos y ramales de conexión que no modifican sustancialmente el trazado propuesto. En varias alegaciones se sugiere que se dispongan viaductos en el paso sobre el arroyo Fonte Alta (p.k. 8+875) y el río Loureiro (p.k. 13+480).

El promotor indica que todas estas modificaciones puntuales serán estudiadas adecuadamente en la fase de proyecto constructivo. En relación con la posible implantación de viaductos en los cruces del río Loureiro y arroyo Fonte Alta, informa que en la fase de trazado y construcción, se estudiará su idoneidad atendiendo a los condicionantes de la zona.

Efecto barrera. Contaminación acústica.—El promotor considera la reposición de la red viaria interceptada, al tiempo que dispone una serie de enlaces que mantengan la permeabilidad territorial de la zona de actuación. El promotor ha integrado en el estudio de impacto, un estudio acústico donde se considera el apantallamiento de aquellos tramos del trazado donde se prevea se superen los valores de las isofonas legalmente establecidos sobre población o viviendas aisladas. Indica que será en el Proyecto Constructivo, donde se realicen los ajustes finales del trazado y por lo tanto también se ajusten los tramos donde se deban instalar los apantallamientos. Expone igualmente que durante el Proyecto Constructivo, se establecerán las medidas oportunas para evitar afecciones por el efecto de las voladuras sobre el entorno de la zona de actuación.

Preferencia de la alternativa 11 sobre la alternativa 5 (seleccionada). Varios alegantes muestran su preferencia por la alternativa 11 frente a la alternativa 5.

El promotor responde que, tras la realización de un análisis multicriterio sobre las 14 alternativas seleccionadas, donde se han valorado objetivos funcionales, ambientales, económicos y territoriales, la alternativa 5 resulta ser en conjunto las más favorable.

Con fecha 5 de agosto de 2008, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el expediente completo, incluyendo el estudio informativo con su estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

b) Consultas a Administraciones afectadas. Resultado. Simultáneamente al desarrollo del trámite de información pública, la citada Demarcación de Carreteras en Galicia, envió copias del estudio de impacto ambiental para su informe, a diversas administraciones afectadas según lo establecido en el artículo 9.3 del Real Decreto Ley 1/2008. Se recibieron 16 respuestas, de las que por su contenido ambiental podemos destacar:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Junta de Galicia.

Después de analizar el estudio informativo, y a pesar de que existen otras alternativas que presentan valoración mayor en algunos aspectos concretos que la alternativa seleccionada por el promotor, se considera que dicha alternativa es funcional, ambiental, económica y territorialmente viable. No obstante, teniendo en consideración el posible efecto barrera que ocasionan estas infraestructuras, tanto para la población como para la fauna de la zona se, propone que:

En el diseño de las obras de drenaje previstas, se cuida de la no afección de la red hidrográfica presente en la zona de actuación. En caso de cons-

trucción de viaductos se evitará colocar los pilares dentro del cauce y sus estribos se situarán lo más alejados posibles del mismo.

En el caso de que las obras de drenaje transversal sirvan de paso para cauces permanentes, éstas siempre que sea posible, deberán ser tipo pórtico para facilitar el desplazamiento de la fauna piscícola durante todo el año y disminuir la afección al lecho del río.

Se deberán considerar de forma estricta en la redacción del proyecto constructivo, las medidas protectoras y correctoras propuestas en el estudio informativo, en el estudio de impacto, así como en los informes emitidos por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

El promotor informa que los aspectos planteados se considerarán adecuadamente en la fase de Proyecto de Construcción. De igual manera también se tendrán en consideración en esa misma fase, todas las medidas ya propuestas y las adicionales que se puedan imponer en la Declaración de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Junta de Galicia después de analizar la documentación y considerar los informes técnicos de sus diferentes departamentos informa sobre las siguientes afecciones:

Al Camino de Santiago Portugués considera que otras alternativas distintas a la elegida resultarían menos impactantes. Con la elegida por el promotor y en sinergia con la A-57, se producirán afecciones serias sobre el citado elemento. De igual manera, considera que se producirán afecciones paisajísticas por su incidencia en las visuales de la Sierra del Galleiro. Indica que los cruces con el Camino deberán ser restituidos, sin construir vías paralelas que vayan a dar a él.

Al Patrimonio arquitectónico indica que de adoptarse la Alternativa 5, solicita varias modificaciones de trazado para mejorar su protección: ampliación del viaducto sobre el río Ulló (p.k. 2+500); desplazamiento del trazado hacia el E en la Queimada (p.k. 8+000) y el traslado del molino de Avial (p.k. 12+550) en el caso de que el trazado no se pueda desplazar fuera de su ámbito de protección.

Al Patrimonio arqueológico indica los elementos por los que la Alternativa 5 discurre próxima, enfatizando en que en ningún caso a una distancia inferior a 200 m.

El promotor enfatiza en que la Alternativa 5 propuesta, no cruza o interfiere con el Camino de Santiago Portugués en ningún punto, salvo en el tramo final donde el Camino es coincidente con la carretera EP-2602, en el entorno del aeropuerto de Peinador y del polígono industrial existente. Expone que la construcción de la futura A-57 cuenta ya con un informe favorable por parte de esa Dirección General de Patrimonio Cultural. Informa también, que en fase de proyecto constructivo se estudiará la reposición del ya citado Camino en el p.k. 19+100, analizando la construcción de un paso peatonal elevado específico o bien la adaptación del paso previsto para la EP-2602. Expone finalmente que el citado Camino, no tiene a día de hoy, deslinde específico, por lo que no le es de aplicación la protección prevista en la ley 8/1995 de Patrimonio. En relación a las modificaciones de trazado encaminadas a mitigar afecciones al Patrimonio arquitectónico solicitadas por esa Dirección General, el promotor considera que son perfectamente asumibles y que se tendrán en cuenta en fase de Proyecto Constructivo.

La Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento y Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea enfatizan en la necesidad de una estrecha coordinación con la Dirección General de Carreteras, al objeto de que la construcción de esta conexión proyectada no interfiera sobre infraestructuras de sus competencias ya construidas o en proyecto de construcción.

El promotor informa que durante la fase de proyecto de trazado y de construcción, se establecerán los contactos precisos con los técnicos de cada organismo y se tendrán en cuenta todos los aspectos requeridos por ellos.

En relación a las contestaciones emitidas por los Ayuntamientos de Pontevedra, Ponte Caldelas, Vigo, Pazos de Borbén, Soutomaior, Redondela, Mos y Pontearreas en general opinan sobre que alternativa creen más adecuada a los intereses de sus municipios, solicitando ajustes de trazado, construcción o eliminación de nuevos enlaces, reposición de servicios afectados. Solicitan se minimicen las afecciones sobre paisaje, construcciones para vivienda o industria. Muestran preocupación por posibles afecciones por ruido en la zona.

El promotor después de aplicar a las 14 alternativas propuestas, un análisis multicriterio, donde se han valorado objetivos funcionales, ambientales, económicos y territoriales, y de valorar los resultados obtenidos, considera a la Alternativa 5 como la más adecuada. Expone igualmente, que durante la fase de Proyecto de Construcción se adoptarán y definirán con detalle, todas aquellas soluciones de diseño que contribuyan a minimizar las posibles afecciones al entorno.

4. Integración de la evaluación

a) Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas correctoras:

Hidrología.—La posible afección sobre la hidrología superficial de la zona se puede derivar tanto de la alteración de la red de drenaje existente por la interceptación de los cauces, como de la posible contaminación de las aguas superficiales por el aporte ocasional a las mismas de sólidos en suspensión y de vertidos contaminantes por escorrentía.

Con el fin de reducir estas afecciones, en el estudio de impacto ambiental se proponen entre otras medidas, la implantación de sistemas de protección frente a movimientos de tierras (sistemas de control de arrastres de escorrentía, sistemas de tratamiento de efluentes, etc), y el vallado de protección específico para aquellas zonas donde la pendiente y naturaleza del terreno, así lo aconsejen por el alto riesgo de caída de materiales.

Espacios Naturales. Con la ejecución de la Alternativa 5 seleccionada por el promotor en el estudio de impacto ambiental, no se prevén afecciones directas sobre el LIC «Ensenada de San Simón» (ES 1140016) ya que en ningún momento, se actúa sobre terrenos incluidos en sus límites. No se prevén afecciones directas sobre ningún otro tipo de espacio natural protegido.

Para evitar posibles afecciones indirectas al mencionado LIC, debido a su proximidad a la zona de actuación y a que varios cauces, que serán interceptados durante las obras vierten al citado espacio, el promotor enfatiza en el cumplimiento estricto del programa de medidas correctoras planteadas en relación con: calidad de las aguas; gestión de residuos; protección de fauna y actuaciones de restauración e integración paisajística.

Vegetación y paisaje. Las potenciales afecciones que sobre la vegetación y el paisaje pueden derivarse del desarrollo de este proyecto, serán debidos a acciones desarrolladas tanto en la fase de construcción: ocupación espacial, despejes y talas, desbroces, movimientos de tierras y transporte de materiales, como en la fase de explotación: presencia de la nueva infraestructura y tráfico de vehículos.

La principal medida correctora destinada a la protección de vegetación y paisaje, será la aplicación del proyecto definitivo de restauración e integración paisajística, ya en la fase de Proyecto Constructivo. Los principales objetivos de esta restauración son conseguir la revegetación de superficies y la integración paisajística de la nueva vía con su entorno. Se definen como superficies básicas a restaurar las siguientes: Taludes en terraplén, y desmonte; entornos fluviales afectados por la construcción de pasos y/o drenajes; superficies situadas por debajo de los viaductos y afectadas por la implantación de los pilares; superficies situadas en la entrada y salida de los túneles; superficies entre ramales de enlace; glorietas y zonas de vertederos y préstamos. Se establecen de igual manera, superficies complementarias a revegetar tales como adaptaciones para los pasos de fauna, áreas degradadas por otras obras y los tramos muertos de carreteras interceptadas por la obra. Se escogerán especies autóctonas que aseguren su rápida aclimatación al medio.

Fauna.—La fauna experimentará además de los impactos descritos en el punto anterior relacionados con la vegetación y el paisaje, el efecto barrera derivado de la presencia de la nueva infraestructura.

Las medidas correctoras a implantar sobre la componente faunística del medio, van encaminadas a minimizar las afecciones sobre sus habitats y a mitigar el efecto barrera producido. Para mejorar la permeabilidad transversal de la zona afectada, el promotor propone adaptar las obras de drenaje transversal, los pasos sobre y bajo la vía proyectados, para que puedan ser utilizados también como pasos por la fauna existente, siempre que cumplan con las recomendaciones del documento y grupo de trabajo COST 341. Ya sobre el trazado definitivo, en función de los resultados obtenidos con las adaptaciones anteriormente citadas, se estudiará la necesidad de integrar estructuras específicas destinadas en exclusividad al paso de la fauna a través del viario, cuya distribución territorial final dependerá de las zonas donde los elementos antes señalados no hayan podido ser adaptados.

Patrimonio Cultural.—En el estudio de impacto ambiental se ha incluido un análisis de los impactos sobre el Patrimonio Cultural, tras la realización de una prospección arqueológica extensiva de toda la zona de estudio, teniendo en consideración los yacimientos arqueológicos inventariados, sus áreas de protección y el Camino de Santiago Portugués. Como medida preventiva de carácter general, se propone el desarrollo en la fase de Proyecto Constructivo, de una prospección arqueológica intensiva de la alternativa de trazado seleccionada. De igual manera, se propone durante la ejecución de la obra, la realización de un seguimiento y control arqueológico adecuado, tanto de los bienes posiblemente afectados, como de las tierras removidas en toda la extensión de la obra. También se proporcionará información a los responsables de obra, mediante cartografía manejada en proyecto u obra de la ubicación de estos elementos, con el fin de que cualquier persona implicada en las labores de construcción tenga conocimiento de su existencia. Por

último, se propone una amplia batería de medidas particulares para cada uno de los elementos del Patrimonio que resulten afectados por la obra, que van desde la señalización y balizamiento de los mismos, hasta su desmontaje, traslado y posterior montaje en algunos casos concretos. En cuanto a la afección al Camino de Santiago Portugués, en la alternativa elegida se contempla su reposición mediante paso elevado. Se evitará la circulación de maquinaria a lo largo del Camino y se garantizará el tránsito de los peregrinos durante las obras, mediante desvío señalizado.

Población. Impacto acústico.—Se producirá un deterioro del confort ambiental debido a los ruidos generados tanto durante la fase de obra, como en la fase de explotación.

Se proponen medidas tendentes a mitigar las afecciones por ruido, incluyendo medidas generales que afectan a las maniobras de carga y descarga; a los movimientos de la maquinaria y del persona; y la presentación de una planificación específica para voladuras, en caso de que fueran necesarias. El estudio de impacto ambiental ha incluido un estudio de previsión de la incidencia acústica del tráfico, en el que se propone como medida correctora principal el apantallamiento acústico de los tramos de la vía situados frente a potenciales receptores, donde el nivel acústico esperado supere los valores marcados en la legislación vigente. Para la alternativa seleccionada y a modo orientativo, se estima necesaria la ubicación de 29 pantallas acústicas, con una longitud total de 4.553,85 metros, aunque será en el Proyecto Constructivo definitivo donde se fijará su número y ubicación definitivas.

5. Condiciones al proyecto

En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Las medidas protectoras y correctoras sobre el medio ambiente de la zona de actuación, que se propongan de manera definitiva en el Proyecto Constructivo final, deberán contar en virtud de las competencias administrativas que ostenta, con la aprobación de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia. Se enfatiza en la necesidad de su visto bueno, para medidas tales como: La ubicación final y características de los pasos de fauna que se considere necesario implantar; las adaptaciones a realizar sobre infraestructuras tales como obras de drenaje transversal, pasos sobre y bajo la nueva vía, para que puedan ser utilizadas también como pasos por la fauna existente; y al proyecto de restauración e integración paisajística definitivo que se llevará a cabo en la zona de actuación.

El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado, se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el estudio de impacto ambiental incluirá la utilización prioritaria de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin el estudio especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX,

y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental tanto para la fase de construcción como para la de explotación, que se considera adecuado, donde se establecen prescripciones para la observación y seguimiento de las diferentes actuaciones previstas, así como de la correcta ejecución y cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas.

Se controlará que las obras se desarrollen de acuerdo con el proyecto autorizado y que los posibles impactos se corresponden con los previstos por el estudio de impacto ambiental. En caso de identificarse algún impacto no previsto, se procederá a la definición de nuevas medidas que permitan su minimización. Con el Programa de Vigilancia Ambiental se controlarán entre otros, los siguientes aspectos:

Fase de ejecución:

Procedimientos de obra: Aspectos auxiliares.
Protección del medio atmosférico y de la calidad sonora.
Protección del suelo y de la calidad de las aguas.
Protección de la fauna y de la flora.
Restauración e integración paisajística de la zona.
Protección del Patrimonio Cultural.
Protección del medio socioeconómico.

Fase de explotación:

Control de las emisiones acústicas.
Evolución de las hidrosiembras y plantaciones.
Verificación validez de medidas protección fauna.
Verificación de la ejecución de labores periódicas de limpieza y conservación obras drenaje.
Control sobre evolución de medidas correctoras.

Durante las fases de ejecución de las obras, al inicio de la explotación y durante la misma, se elaborarán informes con diversa periodicidad, en los que se indique el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras planteadas en el estudio de impacto ambiental. Se presentarán de igual manera, reportajes fotográficos y reflejo cartográfico de los trabajos realizados.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica su Declaración de Impacto Ambiental.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula Declaración de Impacto Ambiental favorable a la realización del referido proyecto, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 5 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

