

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE**

11891 *Resolución de 4 de octubre de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo de prolongación del acceso al puerto exterior de A Coruña.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución ha sido objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria por aplicación del artículo 7.1.d) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 9.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41.1 de la citada Ley.

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

1. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto

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

El objetivo del proyecto es prolongar el actual acceso al puerto exterior de A Coruña (AC-15), ya construido, de manera que dicho acceso conecte directamente con la Red de Carreteras del Estado (A-6 o AC-14).

Todas las alternativas presentadas se plantean como sección de carretera convencional con limitación total de accesos a las propiedades colindantes y sin cruces a nivel. En la alternativa 0 se ha considerado el pago de peaje en sombra en la AG-55 para todo el tráfico portuario (con origen/destino en el puerto exterior):

Alternativa	Longitud (km)	N.º impactos críticos	N.º impactos severos	N.º impactos moderados	Presupuesto estimado – Euros
A1	6'233	0	2	8	51.874.763
A2	7'162	1	0	13	52.104.750
A3	2'910	0	1	9	32.335.743
A0	0'0	–	–	–	6.789.562

En el estudio informativo presentado, la alternativa elegida (A3) consiste en una carretera convencional de nuevo trazado, de aproximadamente 2,91 km de longitud, con un carril por sentido excepto en el tramo en el que se ubica un carril adicional (0+844-2+910 izquierda). El trazado discurre por los ayuntamientos de Arteixo y de A Coruña, comienza donde actualmente acaba la AC-15, discurre por el norte de los polígonos industriales de «Vio» y «Pocomaco» y termina enlazando con la AC-14.

2. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración

Con fecha 30 de junio de 2015, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la solicitud de formulación de la Declaración de Impacto Ambiental acompañada del expediente relativo al Estudio Informativo Prolongación del Acceso al Puerto Exterior de A Coruña, compuesto por el Estudio Informativo (fase B),

el Estudio de Impacto Ambiental, el expediente de información pública, y el informe de seguimiento de la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2.1 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia sometió el EslA al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» del día 20 de noviembre de 2014.

A continuación se reflejan los organismos a los que se remitieron ejemplares del Estudio Informativo y del EslA, y marcados, aquellos que respondieron con informe.

Organismos consultados	Informe
Ayuntamiento de A Coruña	X
Ayuntamiento de Arteixo.	X
Ayuntamiento de Culleredo	
Diputación de A Coruña, Vías y Obras	X
Xunta de Galicia. Vicepresidencia y Consejería de Presidencia	–
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Agencia Galega de Infraestructuras	X
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Secretaría General Técnica	–
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental	X
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo	X
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Instituto de Estudios do Territorio	X
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Dirección General de Movilidad	–
Xunta de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Augas de Galicia	X
Xunta de Galicia. Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria. Dirección General de Patrimonio Cultural	X
Xunta de Galicia. Consejería de Economía e Industria. Dirección General de Industria, Energía y Minas	X
Xunta de Galicia. Consejería do Medio Rural y del Mar. Secretaría General del Medio Rural y Montes	X
Xunta de Galicia. Consejería del Medio Rural y del Mar. Dirección General de Desarrollo Rural	X
Subdelegación del Gobierno en A Coruña	–
Puertos del Estado	–
Ministerio de Fomento. Dirección General de Ferrocarriles	X
Autoridad Portuaria de A Coruña	X
Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Demarcación de Costas de Galicia	–
Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar	–
Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Medio Natural	–
ADIF	X
RENFE	–
Reganosa	–

Organismos consultados	Informe
Gas Natural Fenosa	-
Gas Natural Gas	-
Red Eléctrica de España	X

Además se han recibido alegaciones del Bloque Nacionalista Galego de A Coruña y de Arteixo, de Unión, Progreso y Democracia de Arteixo, de Canteras Prebetong, S.L., de la Asociación de vecinos San Esteban (Arteixo) y de la Asociación O Jriilo Carniceiro (Arteixo).

A continuación se resume el contenido de los informes y las alegaciones recibidas y la respuesta dada por el promotor en el expediente de información pública.

2.1.1 Una parte de los informes recibidos mencionan las distintas interferencias del proyecto con otras instalaciones de servicio como líneas eléctricas, conducciones de gas, líneas de ferrocarril, otras carreteras, derechos mineros, etc.

En este sentido la Dirección General de Ferrocarriles considera que los cruces de la alternativa 3 con el tronco de la futura línea del ferrocarril se producen en túnel, con una diferencia de cota significativa por lo que son afecciones asumibles manteniendo la adecuada coordinación en fases de proyecto y construcción. También hay interferencia con una salida de emergencia del ferrocarril que deberá ser modificada para garantizar la compatibilidad de ambas infraestructuras.

ADIF indica en su alegación que la alternativa 3 incide en los terrenos que forman parte de la reserva ferroviaria prevista en el ámbito del SURT-3 VIO, como Sistema General de Red Ferroviaria, ya que lindan con el trazado del nuevo vial, por lo que este nuevo vial deberá respetar el servicio público ferroviario, implantando las soluciones técnicas que permitan compatibilizar y asegurar el correcto funcionamiento de las dos infraestructuras. La Autoridad Portuaria de A Coruña también informa de que en caso de optarse por la alternativa 3, sería necesario analizar su compatibilidad con el establecimiento de una estación ferroviaria de mercancías en el entorno de Pocomaco.

El promotor responde que en fase de proyecto y construcción se establecerá una adecuada coordinación con la Dirección General de Ferrocarriles y con ADIF, respetando en todo caso el espacio de reserva de suelo ferroviario previsto en el Planeamiento.

La Jefatura Territorial de la Consejería de Economía e Industria comunica que deberán tenerse en consideración la Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016 y la Planificación de la red de transporte de energía eléctrica 2015-2020 del Ministerio de Industria Energía y Turismo. También se adjuntan los datos de los derechos mineros existentes en la zona de estudio.

Respecto a las interferencias del proyecto con el sector minero, eléctrico y del gas, el promotor asegura que ya se han tenido en cuenta en el estudio informativo las instalaciones actuales y que se ha comprobado que no hay nuevas actuaciones previstas en el ámbito del estudio.

El Bloque Nacionalista Galego del Ayuntamiento de A Coruña llama la atención sobre la situación de aislamiento en la que quedaría el poblado de As Rañas de ejecutarse la alternativa 3.

En su respuesta el promotor garantiza que las comunicaciones de este poblado se realizarán por los mismos accesos de los que disponen actualmente.

Red Eléctrica de España solicita información detallada del proyecto en lo que pueda afectar a sus instalaciones, así como identificación de los apoyos que se vean afectados por cruzamiento o paralelismo con el proyecto.

La Axencia Galega de Infraestructuras indica que la alternativa 3 es incompatible con el Plan Sectorial de la Red Viaria de A Coruña, al impedir el acceso al polígono de Pocomaco y que también es incompatible con la propuesta del Ayuntamiento, ya que ambas discurren por el mismo espacio.

El promotor asegura que la alternativa 3 no es incompatible con la propuesta del Ayuntamiento porque no invalida una futura conexión de la AC-14 con los polígonos de

Pocomaco y Vío, ya que es posible disponer vías laterales en paralelo a la actuación propuesta.

2.1.2 En relación a la valoración y discusión de las distintas alternativas presentadas, varios informes y alegaciones plantean la necesidad de hacer una nueva valoración de la alternativa 0, o directamente la proponen como mejor alternativa con alguna modificación.

En este sentido la Autoridad Portuaria de A Coruña informa que la solución más conveniente para el puerto requeriría la conexión directa inmediata y libre de peaje entre el vial actualmente en construcción (AC-15) y la A-6. En caso de optarse por la alternativa 3 sería necesario que el tráfico portuario que se desarrollara a través de la AG-55 entre la A-6 y A Coruña estuviera libre de peaje (alternativa 0); y en caso de decidir no hacer frente a la liberación del peaje para el tráfico portuario mencionado, sería necesario que dicho vial tuviera calzadas separadas y dos carriles de circulación por sentido.

La Agencia Galega de Infraestructuras considera que para que la alternativa 3 fuera compatible con la propuesta del Ayuntamiento de A Coruña, debería dotarse al vial de un enlace con el polígono de Vío-Pocomaco y debería preverse su aumento de capacidad para cambiar de sección de carretera convencional a sección de autovía.

El promotor responde que no considera necesario mantener el pago de peaje en sombra para tráfico portuario en AG-55, ya que este podrá circular libre de peaje por la nueva vía hasta la red nacional; y que la sección de calzada única es adecuada según los criterios de la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento (diciembre 2010) dado el volumen estimado de tráfico portuario (2.064 vehículos/día en el año 2037).

El Ayuntamiento de A Coruña informa que en su ordenamiento tiene prevista la realización de un nuevo vial (VG-1) para favorecer la conexión viaria y ferroviaria entre los Puertos Interior y Exterior de A Coruña, que coincide con la alternativa 3 propuesta, aunque al ceñirse a las competencias del Ayuntamiento de A Coruña, no establece las determinaciones necesarias para conectar con la autovía AG-55 por lo que no resuelve el problema de acceso al Puerto Exterior. En su opinión la solución más adecuada es la alternativa 3, aunque deberían realizarse ciertas modificaciones como accesos al «Polígono de Vío» y a la «Ciudad de la Tecnología», cambios en los enlaces con la «Tercera Ronda» y con la AC-14, aumento a cuatro carriles entre «As Rañas» y el Polígono de Vío. En caso de llevarse a cabo la alternativa 0 sobre la AG-55, debería establecerse el peaje en sombra para la totalidad de los vehículos que circulen por la misma, o bien proceder al rescate de la concesión por parte del Ministerio.

El promotor argumenta que el objeto del Estudio Informativo es dar acceso al Puerto Exterior, de modo que no corresponde el estudio de accesos a áreas industriales, que deberían ser analizadas y financiadas por otros organismos, y que el enlace con la AC-14 contemplaría únicamente los movimientos entre el Puerto y la A6, otros movimientos deberán ser previstos en otras actuaciones. La sección de calzada única se considera adecuada por las mismas razones que en la respuesta anterior. Respecto a la ampliación del peaje en sombra para todos los vehículos/ rescate de la concesión, el promotor responde que el objetivo es unir el Puerto Exterior con la red viaria nacional, por lo que no tendría sentido asumir el pago de peaje en sombra más allá del tráfico portuario.

El Ayuntamiento de Arteixo aporta diversa documentación en apoyo de la alternativa 0 con la variante de la supresión del peaje en el tramo de la AG-55 Arteixo- A Coruña. Sus alegaciones se basan en el concepto de desarrollo sostenible tal y como se recoge en el Tratado de Funcionamiento de la UE; en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y en el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que fue aprobado el Texto Refundido de la Ley de Suelo Estatal. También hacen referencia al principio de precaución recogido en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Dicho ayuntamiento adjunta un informe en el que se analizan las condiciones de la alternativa seleccionada y si esta es la más adecuada desde el punto de vista territorial y ambiental. En dicho informe se considera que la valoración de la alternativa 0 en el análisis multicriterio presentado por el promotor se ve penalizada en varios factores en los que se

favorecen las alternativas 1 y 3, y que en el análisis de robustez esta alternativa 0 sería seleccionada en el 42.3 % de los casos. Teniendo en cuenta que actualmente una buena parte del tráfico diario se realiza a través de las carreteras AC-552 y AC-415 para evitar el pago del peaje en la AG-55 y que cuando se ponga en servicio el polígono de Morás este tráfico se incrementará, el informe plantea una alternativa consistente en la liberalización del peaje de Arteixo mediante el abono de un peaje en sombra para todos los vehículos, cuya valoración económica asciende a 22.337.314,88 euros.

Así pues el Ayuntamiento de Arteixo considera que la alternativa «0» (incluyendo la supresión del peaje en la AG-55 en el tramo A Coruña-Arteixo) es la mejor desde la perspectiva ambiental, es la más económica y la que mejor vertebró socialmente el territorio, por lo cual es la que cumple más satisfactoriamente con el principio legal de desarrollo sostenible en su triple acepción ambiental, económica y social.

El promotor en su respuesta aduce que no hay motivos que justifiquen que el Estado deba intervenir en asumir el pago en sombra de tráfico propios de una infraestructura autonómica y por tanto, no le corresponde la valoración de un hipotético rescate total del peaje en la AG-55 para el tramo Arteixo-A Coruña. En su respuesta defiende el análisis multicriterio presentado en el Estudio Informativo y expone los criterios por los que considera que la valoración económica del rescate presentada por el Ayuntamiento de Arteixo asciende a 61.375.138 euros en lugar de 22.337.314,88 euros.

La Delegación Local de Unión Progreso y Democracia (UPD) en Arteixo propone una nueva valoración del criterio económico utilizado en el análisis multicriterio de todas las alternativas, tras la aplicación del cual, la alternativa 0 resulta ser la más adecuada.

El promotor considera que la valoración del criterio económico realizada en el Estudio Informativo ha sido correcta.

El Bloque Nacionalista Galego de Arteixo considera que la alternativa 0 debió ser estudiada y valorada en la fase A del proyecto para no viciar la toma de decisiones en la fase B, que la construcción de esta vía es innecesaria y no es urgente, que la conexión con el puerto exterior desde la AC-14 se podría hacer utilizando un vial interior del propio polígono de Vío. Se propone la negociación y valoración del rescate del peaje de Pastoriza por los beneficios sociales, económicos e industriales que supondría para la zona de Arteixo, Bergantiños y Costa da Morte. Por lo anterior solicitan la valoración con nuevos criterios económicos y sociales de la alternativa 0 y el descarte definitivo de las alternativa 1 y 2.

El promotor no considera que en el objeto del estudio esté incluida la mejora de problemáticas de accesibilidad a vías autonómicas, que deberían ser abordadas por la propia administración autonómica. Por tanto, el planteamiento de que el Ministerio de Fomento asuma el rescate total del peaje Coruña-Arteixo se rechaza. No se valora el impacto ambiental positivo de la liberación total del peaje Coruña-Arteixo porque no es una alternativa estudiada. No procede, por tanto, ampliar el estudio. Las alternativas 1 y 2 han sido rechazadas en la valoración por su elevado impacto.

La asociación de vecinos San Esteban considera que la omisión de la alternativa 0 en la fase A del estudio informativo vicia totalmente la toma de decisiones a la hora de la elección de alternativas para la fase B, en su alegación considera paradójico que los factores de ponderación sean exactamente iguales (0.25) para los criterios funcionales, ambientales, territoriales y económicos; y considera llamativos los valores obtenidos por las alternativas 1 y 2 para los criterios territorial y ambiental. En lo que se refiere a alternativas solicita descartar definitivamente la 1 y la 2, y que se valore la conveniencia de incluir en la alternativa 0 la posibilidad de la expropiación o el rescate de la concesión del tramo de la AG-55 entre el peaje de Pastoriza y la conexión con la A-6.

En su respuesta el promotor explica que la Fase A tiene por objeto delimitar posibles corredores de actuación. Obviamente, la alternativa 0 no supone corredor nuevo alguno, por lo que no es analizada en esa fase y directamente pasa a la fase B sin que el análisis posterior quede afectado de ninguna manera. Respecto a la valoración de las alternativas, el promotor considera que la presentada en el estudio informativo está justificada.

La Asociación de Vecinos de Pastoriza O Jriilo Carniceiro expone en su alegación que la alternativa 3 perjudica a sus representados por incrementar el volumen de obra y la

afección al territorio de una zona ya bastante castigada. Considera que la alternativa 0 con eliminación de peaje da respuesta a una reivindicación histórica de los vecinos, da servicio al Puerto, medioambientalmente es la mejor valorada, es la más económica y supondría una enorme mejora para la comarca.

El promotor rechaza el planteamiento de que el Ministerio de Fomento asuma el rescate total del peaje Coruña-Arteixo, y en modo alguno considera que sea la mejor opción económicamente.

2.1.3 En el caso de que se llevara a cabo la alternativa 3, en las alegaciones se dan directrices generales para la conservación del suelo, la protección del Dominio Público Hidráulico, la protección de la calidad de las aguas y de la fauna y flora afectada, para la restauración vegetal, para evitar impactos paisajísticos, para favorecer la movilidad de la fauna y para la adecuada gestión de los residuos.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza, además de las prescripciones anteriores, hace mención a que las obras atravesarán una tesela del hábitat de interés comunitario 4030 Brezales secos europeos, y a las especies presentes en la zona según el anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y el catálogo gallego de especies amenazadas. En su conclusión indica que no son de prever afecciones significativas directas o indirectas y relaciona una serie de prescripciones que deberán tenerse en cuenta en la elaboración del proyecto constructivo.

Augas de Galicia emite informe en el que se relacionan una serie de condiciones particulares que deberán recogerse en el proyecto constructivo correspondiente.

El promotor ha respondido en su informe de fecha 23 de junio de 2015, que en la fase de proyecto se considerarán las medidas complementarias presentadas en estas alegaciones, si bien en su mayor parte ya se encuentran recogidas en el EsIA presentado.

En las alegaciones de la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental se recomienda elaborar una justificación de las principales razones de esta alternativa, teniendo en cuenta que las pendientes y los consumos del tráfico pesado que la va a utilizar, incrementarán las emisiones a la atmósfera.

El promotor considera que la alternativa propuesta se encuentra justificada en las valoraciones realizadas en el análisis multicriterio del anejo 14 del proyecto.

3. Análisis técnico

3.1 Análisis para selección de alternativas.

Las valoraciones obtenidas en el análisis multicriterio presentado en el anejo 14 del proyecto son las siguientes:

Criterio	Factor de ponderación	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
C. funcional.	0.25	0.54	0.60	0.55	0.57
C. ambiental.	0.25	0.98	0.75	0.66	0.78
C. territorial.	0.25	0.05	0.98	0.73	0.73
C. económico.	0.25	1.00	0.40	0.30	0.78
Indicador.	–	0.64	0.68	0.56	0.72

En el criterio funcional se han valorado factores como la facilidad de ejecución (5%), los tiempos de recorrido (30%), la calidad del trazado en alzado (25%) y en planta (20%) y las zonas de adelantamiento (20%).

El criterio ambiental refleja los coeficientes calculados en la matriz de impacto ambiental definida en el Estudio de Impacto Ambiental para cada alternativa modificados para trasladarlos a una escala lineal entre 0 y 1.

En el criterio territorial se han valorado factores como la captación de tráfico (30%), la adaptación a la red planificada (35%), la permeabilidad territorial (5%) y otros factores complementarios (30%) como las interferencias entre administraciones, la mejora de comunicaciones del puerto y la conexión con Red de Carreteras del Estado.

En el criterio económico se han valorado los siguientes factores: presupuesto (50%) y periodo de recuperación de la inversión (50%).

3.2 Justificación de la alternativa elegida.

El artículo 1 de la Ley de Evaluación Ambiental establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente para garantizar un elevado nivel de protección ambiental con el fin de promover un desarrollo sostenible, en particular, mediante el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables.

Siendo que la alternativa cero es ambientalmente viable, además de las salvedades expresadas en las alegaciones reflejadas en el apartado anterior 2.1.2, en cuanto a cómo se han valorado los distintos criterios, es muy llamativo que la alternativa no constructiva (alternativa 0) sea valorada con 0 puntos, es decir con la peor puntuación, en todos los factores del criterio territorial, salvo en la permeabilidad territorial (que pondera un 5%). Una ligera variación en la valoración de los criterios territoriales de captación de tráfico y de adaptación a la red planificada daría como resultado que la alternativa 0 sería la mejor valorada.

Por otro lado, según se establece en el artículo 15.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes. De donde se desprende para el proyecto que nos ocupa, que si existiera una solución alternativa de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes, debería quedar claramente justificada su inviabilidad o improcedencia, para no ser elegida.

Por esta razón, esta Subdirección General de Evaluación Ambiental, solicitó con fecha 9 de mayo de 2017 a la Dirección General de Carreteras un informe exhaustivo y actualizado en el que se expusieran los argumentos de índole económica, administrativa, de diseño, de ordenación del tráfico, de previsiones, etc.; que justifican la inviabilidad o improcedencia de la alternativa 0, entendida como alternativa no constructiva, (respecto a lo ya construido de la AC-15) junto con la liberación de peaje del tramo de aproximadamente 3 km Arteixo-Puerto. Con fecha 10 de julio de 2017 se recibió el citado informe cuyas conclusiones se exponen a continuación:

En el Estudio informativo de acceso al puerto exterior, ya se planteaba la alternativa 1 que incluía liberar el peaje de la AG-55 obligando además a trasladar la playa de peaje, lo cual implicaría aún mayor coste, pero esta alternativa fue descartada por cuestiones económicas y de índole administrativa y competencial.

No es competencia del Ministerio de Fomento la explotación de una infraestructura en régimen de concesión autonómica, como es la AG-55. No correspondería por tanto, al Ministerio de Fomento, un hipotético rescate total del peaje en el tramo A Coruña-Arteixo de la autopista autonómica AG-55, cuyo coste (estimado en el informe a las alegaciones del estudio informativo en 61,4 M€), en todo caso, sería previsiblemente muy superior al indicado en las alegaciones del ayuntamiento de Arteixo (estimado en 22 M€) y muy superior al coste de la Alternativa 3 seleccionada para conectar el puerto con la red estatal (estimado en 32,3 M€).

Compete al Ministerio de Fomento el adecuado acceso de un Puerto de Interés General del Estado a la Red de Carreteras del Estado. Por ello, se está tramitando el presente Estudio Informativo «Prolongación del Acceso al Puerto Exterior de A Coruña, AC-15, hasta la Red de Carreteras del Estado» (EI 4-LC-16), que permitirá concluir la conexión directa del Puerto Exterior de A Coruña hasta la Red del Estado. Ya la Orden de Estudio del Proyecto de Construcción de acceso al puerto exterior, de fecha 10 de abril de

2008, indicaba que la solución correspondiente a la Alternativa 1B (la construida) debe necesariamente ser provisional, pues es preferible que el acceso al puerto conecte directamente con la Red de Carreteras del Estado, como corresponde a un Puerto de Interés General del Estado.

La alternativa elegida en el Estudio informativo de prolongación del acceso al puerto exterior se ha hecho perfectamente compatible con la situación actual de las infraestructuras tanto en el enlace inicial (AC-15) como en el final (AC-14), habiéndose previsto sendos enlaces y evitando futuras congestiones de tráfico en el nudo de la AC-14:

En primer lugar, la autovía AC-14 de reciente construcción es una vía de gran capacidad.

En segundo lugar, el vial de acceso se diseña para atender únicamente la demanda del tráfico portuario que se estima, para este tramo, en 2.064 vehículos/día en el año 2037 (ver anejo nº 4 del Estudio Informativo).

Además en el citado anejo de tráfico del Estudio informativo se analiza expresamente el funcionamiento de los ramales del enlace con la AC-14 (apartado nº 7.4), concluyéndose que el nivel de servicio en los ramales será equivalente a un nivel de servicio A.

Por lo tanto, hecho este análisis el Ministerio de Fomento considera que la alternativa 0 junto con el rescate del peaje de la AG-55, no es viable por las razones descritas anteriormente valorándose como mejor la alternativa 3 propuesta en la fase B del Estudio Informativo que además cuenta con la inclusión del suelo ocupado como reservado dentro del PGOM del Ayuntamiento de A Coruña.

3.3 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental de la alternativa elegida.

En la matriz de impacto presentada por el promotor correspondiente a la alternativa 3 se han clasificado los impactos estudiados para las fases de ejecución y de explotación del proyecto.

Los impactos moderados establecidos en dicha matriz corresponden a impactos sobre la calidad y fragilidad paisajística (debidos al desbroce de vegetación, a movimientos de tierra, utilización de préstamos y vertederos, y a la propia presencia de la infraestructura), sobre el relieve (debidos a los movimientos de tierra, las excavaciones, las voladuras, y la utilización de préstamos y vertederos), sobre los niveles sonoros (debidos a excavaciones y voladuras), y por riesgos geológicos (debidos a los movimientos de tierra).

En lo que se refiere a la calidad y fragilidad paisajística, las medidas propuestas por el promotor consisten en mejorar los diseños de las estructuras a instalar, en el jalonamiento adecuado de toda la obra, en proteger la vegetación y potenciar su función integradora, en establecer medidas de protección frente a incendios y en desarrollar una adecuada restauración vegetal aplicada a desmontes y terraplenes, a enlaces y otras áreas llanas, a las márgenes de los cursos de agua, a los vertederos, a otras áreas degradadas, y a las embocaduras de obras de drenaje adaptadas para el paso de fauna.

Igualmente los impactos referidos al relieve y a los riesgos geológicos cuentan con medidas centradas especialmente en el adecuado diseño de túneles, terraplenes y desmontes y en la correspondiente restauración vegetal.

Respecto a los impactos por incremento de los niveles sonoros en la zona, el promotor plantea medidas preventivas genéricas para disminuir el nivel sonoro debido a las obras y también medidas específicas para llevar a cabo en voladuras.

Los impactos compatibles establecidos en dicha matriz corresponden, durante la fase de obra, a impactos sobre la capacidad agrícola/forestal de los suelos, las formaciones vegetales, los hábitats faunísticos y los espacios naturales protegidos. Durante la fase de uso el promotor ha clasificado como compatibles los impactos sobre la naturalidad de la red hidrológica, la permeabilidad faunística y territorial, y los niveles sonoros.

En lo que se refiere a la pérdida de capacidad agrícola/forestal de los suelos, el promotor propone medidas para no afectar más suelo del necesario, para evitar la

aparición de procesos erosivos, para gestionar adecuadamente todo tipo de residuos, y para extraer y utilizar adecuadamente la tierra vegetal.

Para evitar o minimizar los impactos sobre las formaciones vegetales y los hábitats faunísticos el promotor propone medidas genéricas para no afectar más de lo necesario a la vegetación y la fauna del lugar. Dado el carácter antrópico de la zona afectada en la alternativa 3, no se considera necesario establecer pasos específicos de fauna. No obstante, están previstos cinco obras de drenaje transversal a lo largo del trazado susceptibles de ser acondicionadas como pasos de fauna. Respecto a los impactos sobre espacios naturales protegidos, hay que señalar que la alternativa elegida no afecta directamente a ningún espacio ambientalmente protegido, salvo por la afección a un hábitat de interés comunitario (4030 Brezales secos europeos) cuyo valor en la matriz de impacto es mínimo (0.28 sobre 11.14).

Respecto a los impactos sobre la naturalidad de la red hidrológica el promotor ha establecido medidas preventivas para preservar la calidad de las aguas; comunica que, siempre que sea viable, las pilas de los viaductos se localizarán fuera del lecho y de las márgenes de los cauces, y que se procederá a la restauración vegetal de estas zonas. Se han establecido medidas para mejorar la permeabilidad faunística y territorial. Por último, respecto al impacto sobre los niveles sonoros, según el estudio acústico presentado por el promotor en el anejo 8 del EsIA, para la alternativa 3, solo resulta afectada una edificación y no es necesario el establecimiento de pantallas acústicas.

El resto de los impactos reflejados en el EsIA, se han considerado no significativos.

Las medidas establecidas por el promotor en el capítulo 9 del EsIA para prevenir y corregir los impactos detectados son de tipo genérico. Su definición más detallada se realizará en fases posteriores del proyecto.

El programa de vigilancia ambiental propuesto por el promotor en el capítulo 10 del EsIA, establece los controles que deberán llevarse a cabo durante la fase de obra (desde la fecha del Acta de comprobación del replanteo hasta la fecha del Acta de recepción) y durante la fase de explotación (desde la fecha del Acta de recepción hasta tres años después).

4. Condiciones

El proyecto se llevará a cabo con el adecuado desarrollo de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el EsIA y teniendo en cuenta las siguientes condiciones, todo ello sin perjuicio del resto de autorizaciones de carácter sectorial, local o autonómico que sean necesarias para ejecutar y explotar el proyecto.

4.1 Patrimonio cultural.

En la fase de redacción del proyecto de construcción se deberá llevar a cabo un estudio específico de evaluación de impacto sobre el Patrimonio Cultural de la alternativa seleccionada, donde se recojan los resultados de una prospección arqueológica sobre la superficie a ocupar más una banda de 200 m a cada lado, incluyendo las zonas destinadas a instalaciones auxiliares, préstamos, acopios, parques de maquinaria, y si fuera necesario zonas de préstamo y zonas vertedero.

Dicho estudio se llevará a cabo en los términos establecidos por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia en su informe de 26 de enero de 2014.

4.2 Programa de vigilancia ambiental.

El proyecto de construcción deberá incluir el desarrollo de cada uno de los controles que componen el programa de vigilancia ambiental presentado en este estudio informativo, y en caso de no llevar a cabo alguno de dichos controles la razón deberá estar claramente justificada.

Durante la fase de explotación se han establecido dos controles por año para vigilar la calidad de las aguas y la efectividad del proyecto de restauración vegetal. El proyecto de construcción incluirá en su programa de vigilancia ambiental un nuevo control a llevar a cabo durante la fase de explotación para vigilar los niveles sonoros en las edificaciones de

la zona afectada por esta infraestructura. El resultado de este control se reflejará en un informe anual durante cinco años.

Así mismo, el programa de vigilancia ambiental a desarrollar durante la fase de explotación se extenderá a cinco años en lugar de los tres propuestos.

El órgano sustantivo pondrá a disposición del órgano ambiental los informes previstos en el programa de vigilancia ambiental (inicial, semestral, final de obra, especiales, y anuales para el seguimiento de la fase de explotación).

4.3 Canteras y vertederos.

En los documentos contractuales que correspondan para el desarrollo del proyecto, deberá quedar adecuadamente recogido que el contratista solo podrá contratar el suministro de áridos con canteras legalizadas y que cuenten con un plan de restauración.

De los vertederos y canteras utilizables para el excedente de tierras previsto en el EsIA se dará prioridad al empleo de las tierras excedentes en primer lugar en la propia obra (para acondicionar áreas degradadas, rellenar taludes, etc). Los demás excedentes se emplearán en infraestructuras cercanas que necesiten tierras, en el relleno y restauración de canteras existentes y finalmente, si ninguna de las posibilidades anteriores fuera viable, se destinarán a los vertederos propuestos.

En caso de requerir cualquier otro lugar como vertedero deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente, y autorizado, en su caso, por el organismo competente de la Xunta de Galicia.

4.4 Obras de drenaje.

Una vez elegidas las obras de drenaje transversal susceptibles de adaptar como pasos de fauna en el proyecto constructivo, se remitirá a este órgano ambiental un informe sobre los detalles de diseño con los que se consigue esta adaptación. Para la elección de las obras de drenaje a adaptar como pasos de fauna se tendrá en cuenta de forma prioritaria su facilidad para conectar con otros pasos que ya utiliza la fauna para salvar las distintas barreras que constituyen las vías ferroviarias, los polígonos industriales, otras carreteras, etc, de forma que los nuevos pasos, mejoren el uso de los que ya existen, o por lo menos no los perjudiquen. Para el diseño de estos pasos se tendrán en cuenta las necesidades de las poblaciones de reptiles y anfibios.

4.5 Comienzo de las obras.

Se recuerda que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento debe comunicar a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la fecha de comienzo de la ejecución del proyecto, tal y como establece el artículo 43 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio informativo de prolongación del acceso al puerto exterior de A Coruña, al concluirse que no producirá impactos adversos significativos siempre y cuando se realice la alternativa nº 3 y en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 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, 4 de octubre de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, P.S. (Orden APM/623/2017, de 28 de junio), el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

