

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**18522** *RESOLUCIÓN de 11 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «nueva carretera N-532, autovía Verín-frontera con Portugal, tramo: Verín-Feces de Abajo (Orense)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «nueva carretera. N-532. Autovía Verín-frontera con Portugal. Tramo: Verín Feces de Abajo (Orense)», se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 7 de noviembre de 2000, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 27 de marzo de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 2 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de febrero de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Analizada la documentación recibida, y de acuerdo con lo especificado en el artículo 17 del Real Decreto 1131/1988, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió, con fecha 6 de marzo de 2003, a la Dirección General de Carreteras información adicional relativa a la cartografía temática de vegetación; la posible modificación del trazado para evitar viñedos de calidad; aspectos ambientales de la solución de enlace n.º 5; el efecto barrera sobre la fauna y la ubicación de préstamos y vertederos.

Con fecha 6 de mayo de 2003 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento de información complementario al estudio informativo, cuyo resumen se recoge en el anexo V.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001,

de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «nueva carretera. N-532. Autovía Verín-frontera con Portugal. Tramo: Verín-Feces de Abajo (Orense)».

## Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa B-2 con la solución 3 de enlace con la autovía A-52 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autovía, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

### 1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la altura de los desmontes y terraplenes y por tanto los impactos sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje, el trazado se proyectará adaptándolo más al terreno disminuyendo si fuera preciso los parámetros en planta y alzado del estudio informativo de forma que sean compatibles con las características de una autovía. Además de la adaptación del trazado en alzado se considerarán al menos los siguientes ajustes en planta:

Se desplazará en la medida de lo posible el eje 20 del enlace con la A-52 hacia el oeste, a cotas más bajas.

A partir del arroyo de Sandín el trazado se desplazará hacia el oeste sin acercarse más al núcleo urbano de Mandín.

Entre los pp.kk. 6+800 y 7+900 (enlace con la N-532) el trazado se desplazará hacia el oeste con lo que, además de la altura de los desmontes en esta zona, se disminuirá la superficie de ocupación del enlace.

### 2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento provisional se revisará de forma continuada para comprobar el perfecto estado del mismo de forma que se garantice su funcionalidad (limitación total de paso fuera de la zona de ocupación y permeabilidad para la fauna fuera del horario de obras). El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Solamente se considerará tierra vegetal y se acopiará separadamente aquella que presente un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas así como propágulos y restos vegetales. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras para que sean consideradas como vegetales. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Abedes (p.k. 50+280 del enlace con la autovía A-52) y de los arroyos de Río Seco (p.k. 0+307), Sandín (p.k. 2+455) y Río Pequeño (p.k. 9+984, en la frontera con Portugal), las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

### 3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, durante las obras se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Se colocarán las pilas fuera de los cauces. La altura de la rasante en los estribos sobre el terreno no será superior a 10 m y, en todo caso, los viaductos tendrán, como mínimo, la longitud prevista en el estudio informativo, que son las siguientes:

Viaducto sobre el río Abedes en el p.k. 50+280 de la solución 3 de enlace con la autovía A-52: 30 m.

Viaducto sobre el arroyo Río Seco en el p.k. 0+307: 150 m.

Viaducto sobre el arroyo de Sandín en el p.k. 2+455: 125 m.

3.3 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto de uso doméstico como de riego de pequeños huertos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de aprovechamiento.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria así como las procedentes de la excavación de los estribos y pilas de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Abedes y a los arroyos Río Seco y Sandín, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Galicia. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

### 4. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original, por lo que las obras de paso previstas por el estudio informativo tendrán una dimensión mínima de 2,5 m de diámetro. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Dada la presencia significativa de medianos ó grandes vertebrados, y considerando el fraccionamiento de poblaciones y la separación de hábitats complementarios que supone la implantación de la autovía, el proyecto de construcción incluirá, al menos, los pasos de fauna incluidos en el documento de información complementario al estudio informativo. Los marcos en los pp.kk. 0+070 y 5+550 tendrán unas dimensiones mínimas de 7 x 3,5 m y los tubos de drenaje, como se indica en el apartado anterior, tendrán una dimensión mínima de 2,5 m de diámetro con objeto de posibilitar su uso como paso de fauna inferior.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Asimismo, debido a la presencia de jabalí para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 30 cm por debajo de la cota del terreno y se reforzará con una barra metálica o un cable. La separación entre postes de la valla será como máximo de 3 m y alcanzará una altura de entre 1,60 y 1,80 m. Este cerramiento además será de tipo cinético o progresivo consiguiendo el entramado en los últimos 30 cm sobre el suelo una separación entre alambres de 2 cm.

4.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, y conforme a las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción establecerá previa consulta a la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia el periodo del año en el que no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

### 5. *Protección atmosférica*

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Tamagos, Mourazos, Mandín y Feces de Abajo y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

### 6. *Protección contra el ruido*

6.1 A pesar de que el estudio de impacto ambiental no considera necesarias medidas correctoras de impacto acústico en la alternativa elegida, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente el entorno de los núcleos de Tamagos, Mourazos, Mandín y Feces de Abajo.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística y evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes por el riesgo de colisión de avifauna.

6.2 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

**Zonas residenciales:**

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

**Zonas industriales, comerciales o empresariales:**

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

**Zonas hospitalarias:**

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

**Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:**

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos de Tamagos, Mourazos, Mandín y Feces de Abajo pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del edificio sede del Santo Oficio (GA-32085(1)) próximo a un ramal del enlace con la autovía A-52, al camino de Santiago interceptado por el anterior enlace y a los yacimientos de Outeiro da Cruz (GA-32085011), As Lamas/San Salvador (GA32085012) y Casares (GA32085014).

### 8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de los caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

El proyecto de construcción asegurará, previa consulta con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia, la correcta reposición y transitabilidad del Camino de Santiago.

### 9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

La alternativa propuesta por el estudio informativo presenta un excedente de tierras de 649.774 m<sup>3</sup>. El documento de información complementaria al estudio informativo propone alojar esas tierras en un yacimiento abandonado junto a la actual carretera y en dos canteras actualmente en explotación. El volumen total de dichos emplazamientos es de 965.000 m<sup>3</sup>. Respecto a préstamos, y canteras, el estudio informativo presenta los yacimientos presentes en el área de estudio algunos activos y otros sin actividad.

El proyecto de construcción incluirá como primera opción de vertedero la propuesta por el estudio informativo.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, áreas de recarga de acuíferos, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, zonas de melojar, zonas con vegetación arbórea, zonas situadas al este del trazado en la que la pendiente del terreno o su alta visibilidad desaconsejen su uso y zonas con relieve accidentado de pendiente superior al 20%.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. Se identificarán las canteras, graveras y areneros de los cuales se obtendrán los préstamos y se elaborará un análisis ambiental en detalle sobre el aprovechamiento de los préstamos y para determinar la viabilidad ambiental de las instalaciones de procedencia.

En cualquier caso, las zonas de préstamos y vertederos distintas a las que figuran en el estudio informativo y en el documento de información complementaria deberán contar con autorización del órgano ambiental de la Xunta de Galicia conforme a la legislación de dicha comunidad autónoma.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

### 10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles,

pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención al cruce del río Abedes y de los arroyos de Río Seco, Sandín, vertederos, zonas de instalaciones auxiliares, área de servicio de Mandín, enlaces, desmontes y terraplenes.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas preventivas y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

#### a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe de sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 8.

Emplazamiento definitivo de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras*

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa B-2 y solución 3 para el enlace con la autovía A-52, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Xunta de Galicia.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 11 de septiembre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

**ANEXO I**

**Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto**

Relación de Consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza .....	—
Delegación del Gobierno en Galicia .....	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria de la Xunta de Galicia .....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia .....	X
Dirección General de Obras Hidráulicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia .....	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia .....	X
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia .....	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas en Santiago de Compostela .....	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela .....	—
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela .....	—
Museo de Historia Natural «Luis Iglesias». Universidad de Santiago de Compostela .....	—
Instituto Tecnológico Geominero de España .....	—
A.D.E.N.A .....	—
A.E.D.E.N.A.T .....	—
Ecologistas en Acción .....	—
F.A.T .....	—
GREENPEACE .....	—
S.E.O .....	—
Sociedad Conservación de Vertebrados (SCV) .....	—
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) en Santiago de Compostela .....	—
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) en Carballino (Orense) .....	—

Relación de Consultados	Respuestas Recibidas
Asociación para la Cultura y la Ecología en Vigo (Pontevedra) .	—
Colectivo Ecologista Protección de la Naturaleza (EPRONA) en Orense .....	—
Sociedad Gallega de Historia Natural (SGNA) en Orense .....	—
GECMA en Carballino (Orense) .....	—
Movimiento Ecologista de Limia (MEL) en Rairiz Da Veiga (Orense) .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	—
Ayuntamiento de Verin (Orense) .....	X
Ayuntamiento de Ombra (Orense) .....	X
Ayuntamiento de Monterrei (Orense) .....	X
Ayuntamiento de Villardeviós (Orense) .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Galicia indica que se debe tener en cuenta lo establecido en el Art. 10 de la Ley 25/98 sobre Carreteras de Interés General del Estado y su Reglamento, R.D. 1052/95 y la O.M. de 16 de diciembre de 1997, sobre accesos a las carreteras de la Red de Interés General del Estado, vías de servicio y construcción de instalaciones y servicios, en cuanto a carreteras de la Red de Interés General (R.I.G.E.). Asimismo, se debe tener en cuenta lo establecido en la Ley 25/98 de Aguas, de 2 de agosto, y el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, R.D. 849/86, en lo que se refiere a ríos y embalses.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia indica que el denominado «Corredor B» no se corresponde con la alternativa seleccionada durante la fase de redacción del estudio informativo, existiendo un trazado distinto, que no fue objeto de una prospección arqueológica. Señala que los yacimientos de Moreiroá, As Pedreiras y A Fraga do Zorro están en las inmediaciones del corredor B. Por ello, considera conveniente la realización de un estudio específico de impacto de la alternativa seleccionada sobre el patrimonio cultural que incluya una prospección arqueológica de la zona en la que se ubica el proyecto.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia considera el corredor B, por el este, como la mejor elección por su menor incidencia ambiental respecto al corredor A. Indica que se deberán adoptar las medidas protectoras y compensatorias. Se citan posibles medidas preventivas y correctoras a aplicar.

El Servicio de Estructuras Rurales de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria de la Xunta de Galicia indica que el corredor B propuesto afecta a tres zonas de concentración parcelaria en las parroquias de Cabreiroá, Mourazos-Tamagos-Tamaguelos y Mandín-Feces de Cima-Feces de Abaixo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia realiza las consideraciones siguientes: tal y como se indica en la memoria resumen, el corredor que produce un menor impacto es el corredor B; el cruce de arroyos y ríos, afluentes del Tâmega deberá hacerse de forma que se perjudique lo menos posible al cauce y a la vegetación de ribera, por lo que la elección de estructuras deberá estar justificada y estar lo suficientemente separadas del cauce procurando que el cruce sea perpendicular al cauce; deberá realizarse un estudio sobre el efecto barrera y efecto colector sobre la fauna definiendo las medidas protectoras y correctoras; deberá tenerse en cuenta el impacto visual y sonoro sobre los núcleos de Tamagos, Mourazos, Mandín y Feces de Abajo. Asimismo, deberá incluirse una propuesta de estudio acústico, que contemple tanto una previsión del impacto acústico como un programa de mediciones en obra y en explotación. Debe presentarse una prospección arqueológica superficial de la zona afectada por el proyecto además de un inventario exhaustivo del patrimonio arquitectónico, conforme a un proyecto aprobado por la Dirección General de Patrimonio Cultural. Los inventarios de fauna y vegetación deben ser exhaustivos, incluyendo el grado de protección de cada especie y proponiendo medidas correctoras y/o protectoras, en su caso.

El Concello de Verín considera el corredor A irrealizable al discurrir por zonas inundables, zonas de viñedos y huertas, por lo que propone el corredor B, ya que atraviesa en general monte bajo con pocas tierras de labor, la mayor parte abandonadas, y forestales. Asimismo, indica que el corredor B cruza varios arroyos sin importancia que solo llevan agua en época de lluvia y con algún árbol de ribera siendo la mayor parte de la zona de arboleda plantaciones de pino. Urbanísticamente el corre-

dor B atraviesa zonas de rústico común, de protección agrícola general y de protección forestal, que no forman parte de ningún espacio natural protegido, por lo que no supone ninguna alteración importante ni produce una rotura del valle como el corredor A. Sugiere que antes de llegar a Mandín la autovía debería discurrir entre Outeiro y A Teixeira con lo que se evitarían varios kilómetros de autovía y nuevos problemas orográficos.

El Concello de Oimbra rechaza el corredor A por entender que este corredor perjudicaría todo el valle que se encuentra en su termino municipal, que se trata de una zona agrícola especialmente favorecida por las características del suelo y clima, y que la autovía frenaría su desarrollo agrícola. Apoya el Corredor B por entender que no causa ningún perjuicio en ese termino municipal.

El Concello de Monterrei propone el Corredor A porque los valores afectados por el mismo son de tipo natural (vegetación) pudiendo absorber el impacto debido a su capacidad de regeneración, capacidad que puede ser impulsada con actuaciones medioambientales positivas (repoblaciones). El corredor B, además de alterar valores naturales, también daña seriamente valores del patrimonio histórico al discurrir por el «Cerro da Cruz», zona donde existen dos yacimientos arqueológicos, no existiendo variante posible, debido a las altas pendientes.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El estudio informativo «N-532. Autovía Verín-frontera con Portugal. Tramo: Verín-Feces de Abajo (Orense)», tiene por objeto la definición del trazado que resuelva de forma óptima la conexión entre la autovía de las Rías Bajas (A-52), en las proximidades de Verín, y la autovía IP-3 de la red de itinerarios principales portugueses, en la frontera portuguesa cerca de Feces de Abajo.

En la fase A del estudio informativo se analiza una franja de territorio entre la A-52 y la frontera portuguesa y se plantean dos corredores. El corredor A se inicia al oeste del río Támea y al sureste de Villaza, y plantea el cruce del citado río entre los núcleos de Rabal y Tamaguelos. El corredor B transita en todo momento por la margen este del río Támea, por lo que no precisa su cruce. Con la citada fase A se inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental y se realizaron las consultas ambientales previas a la redacción del estudio de impacto ambiental.

En la fase B se desarrolla un análisis más detallado del corredor elegido que es el B. Este corredor comienza al sur de la localidad de Cabreiroá, al pie del cerro Monte Mayor donde bordea la falda del monte para tomar dirección sur y por el este de los núcleos de Tamagos y Mourazos llegar a las inmediaciones de Mandín donde se plantean dos soluciones una por el este (alternativa B-2) y otra por el oeste (alternativa B-1). Ambas alternativas se unen al sur de Mandín hasta conectar al este de la localidad de Feces de Abajo con la autovía portuguesa IP-3.

Ambas alternativas presentan características de una autovía con velocidad de proyecto 100 Km/h (AV-100). La sección tipo aplicada es la siguiente: mediana: 10,0 m; arcenes interiores: 2 x 1,0 m; calzadas: 2 x 7,0 m; arcenes exteriores: 2 x 2,5 m; bermas: 2 x 1,0 m.

Para el enlace de la nueva autovía con la A-52 se estudian cinco soluciones distintas, denominadas 1, 2, 3, 4 y 5. Las cinco soluciones de enlace permiten todos los movimientos de unión entre las dos autovías, pero se diferencian entre sí, según el número de movimientos de enlace que se realizan mediante ramales directos.

Solución 1: los cuatro movimientos de enlace entre autovías se realizan con ramales directos.

Solución 2: los dos movimientos de mayor tráfico se realizan mediante ramales directos y el resto mediante ramales con intersecciones a nivel en el enlace de Verín.

Solución 3: todos los movimientos se realizan mediante ramales con intersecciones a nivel en el enlace de Verín, excepto el movimiento Portugal-Madrid que se realiza mediante ramal directo.

Soluciones 4 y 5: todos los movimientos se realizan a través de vías colectoras y de ramales con intersecciones a nivel en el enlace de Verín.

El estudio informativo aporta un análisis multicriterio comparando las diferentes alternativas desde los objetivos ambiental, económico, territorial y funcional. Según este análisis, todas las combinaciones de la alternativa B-1 con las soluciones de enlace con la autovía A-52 obtienen peor calificación en los cuatro criterios considerados que cuando se combinan con la alternativa B-2. Las combinaciones de la alternativa B-2 con las

soluciones de enlace 1 y 4 son las que obtienen peor calificación. La solución que mejor calificación obtiene es la solución 3, seguida de la 2 y quedando en tercer lugar la n.º 5.

El estudio incluye un análisis de sensibilidad, concluyendo que la alternativa más conveniente para el cumplimiento de los objetivos establecidos es la formada por la alternativa B-2 complementada con las soluciones 2 ó 3 de enlace con la autovía A-52.

Esta alternativa tiene una longitud de 9.984 m., en el tronco más 6.218 m., como suma de ejes de la solución de enlace 2 ó 4.885 m., si se trata de la solución 3. Presenta dos enlaces uno en Verín y otro en Mandín, un área de servicio en ambas márgenes entre el p.k. 8+635 y el p.k. 9+130 entre Feces de Abajo y Mandín. Precisa de dos viaductos para el tronco, uno de 150 m en el río Seco y otro de 125 m en el río Sandín; además, la solución de enlace 2 incluye 3 viaductos más sobre la A-52 de 150 m., sobre un ramal de 125 m. y sobre el río Abedes de 30 m., y la solución 3 incluye un viaducto de 30 m sobre el citado río Abedes.

La alternativa B-2 requiere 2.616.624 m<sup>3</sup> de desmonte y 1.966.850 m<sup>3</sup> de terraplén con la solución 2 y 2.573.807 m<sup>3</sup> de desmonte y 1.834.021 m<sup>3</sup> de terraplén con la solución 3.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geología y geomorfología; hidrología superficial y subterránea; climatología; vegetación y suelos; fauna; paisaje; espacios naturales protegidos planeamiento urbanístico; medio cultural; y medio socioeconómico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

El área de estudio presenta dos sectores diferenciados: uno llano formado por el valle del río Támea que, por el centro y de norte a sur, recorre el valle, y otro por los macizos montañosos que forman la cuenca del citado río. Destacan los altos de Ladairos, Outeiro y Soutullo por el oeste y Montemaioir, Mourazos y Outeiro da Cruz por el oeste. Las tierras de cultivo se sitúan en el valle, donde abundan los viñedos, seguido de los cereales y cultivos forrajeros, destacando el arbolado de ribera en las márgenes del río Támea, así como las charcas de explotación de áridos abandonadas y naturalizadas espontáneamente en su margen derecha. En las laderas el tapiz vegetal está constituido por los pinares de repoblación y matorral en las zonas más elevadas.

En el área la superposición de usos residenciales con los agrícolas y ganaderos refuerza el carácter rural de los diferentes núcleos de población, que se disponen a lo largo de las vías principales, fundamentalmente la C-532 que recorre de norte a sur, por la margen izquierda del río Támea el área de estudio, y a cuyas márgenes se vertebran los diferentes núcleos urbanos.

La red hidrográfica se organiza en torno al río Támea, que atraviesa el valle de norte a sur y el cual constituye el principal colector que intercepta a una amplia red de ríos y arroyos de menor importancia, entre los que destacan en su margen izquierda, por donde discurren las alternativas, los siguientes: río Abedes, arroyo Bedeira, arroyo de riu Secu, arroyo de Sandín, arroyo de Atalle, arroyo de Videiras y río Pequeilo.

La vegetación potencial o climática caracterizada por una fraga de cerquillos (*Quercus pyrenaica*) o roble melojo con hierbas trigueiras (*Holcus mollis*, *Phytospermum coroubiese*) y onfalodes (*Omphalodes nítida*), esta prácticamente sustituida por pinares de repoblación (*Pinus pinaster*), actualmente deteriorados por incendios y por formaciones de matorral denso originadas por su degradación, por quemadas y cortas, y en el que son dominantes las xesteiras de (*Cytissus striatus*) o de (*Cytissus scoparius*), los piornos (*Genista florida poligaliphylla*) y los helechos (*Pteridium aquilium*). En las áreas cubiertas por matorral degradado aparecen queirugas (*Erica aragonensis*) y queirugas de tres follas (*Erica cinerea*), mientras que la etapa de pastizales está caracterizada por la presencia de *Avenula sulcata*, leiburiñas (*Agrostis durieni*) y boubins o seclos (*Sedum forsterianum*).

Salvo los suelos del valle del Támea, de buena calidad, los restantes suelos son de calidad regular a mala, en general poco profundos, muy ácidos, pobres en cal y en elementos nutritivos, muy lavados y con poca capacidad de retención de humedad.

El interés natural de la depresión de Verín con 180 especies de vertebrados, muchos de ellos con una distribución restringida en Galicia, pone de manifiesto la importancia de este espacio en relación a sus valores faunísticos. Además, en el ámbito geográfico de las alternativas se incluye la presencia de las especies de interés cinegético siguientes: jabalí, corzo, zorro, conejo, liebre, perdiz roja, codorniz y diversas aves acuáticas.

En el área de trazado no se incluye ningún espacio natural protegido a nivel autonómico ni a nivel estatal. Únicamente, en el Plan General de Ordenación Urbana del ayuntamiento de Oimbra, algunas zonas próximas al río Támega están calificadas como suelo rústico de protección ambiental y paisajística, no siendo afectadas por las alternativas estudiadas.

En relación al patrimonio arqueológico, en el ámbito geográfico existen 13 yacimientos arqueológicos catalogados, ninguno de los cuales es afectado por las alternativas estudiadas. En el ámbito de las alternativas planteadas no existen vías pecuarias clasificadas.

Las alternativas B-1 y B-2 presentan en la mayoría de los factores ambientales impactos similares, debido a que su recorrido es muy parecido, diferenciándose únicamente en el paso por el núcleo de Mandín, donde la alternativa B-1 lo realiza por el oeste y la B-2 por el este. De los diez factores del medio analizados, el estudio expone que la alternativa B-1 es más favorable que la alternativa B-2 respecto a su impacto sobre la fauna, debido a que presenta una mayor permeabilidad para la misma en el área de Mandín por el viaducto de 425 m previsto. Contrariamente la alternativa B-2 es más favorable que la alternativa B-1 respecto al impacto sobre el paisaje y la población, debido a que al discurrir al este del núcleo de Mandín no supone una barrera visual y territorial entre ese núcleo y el valle. De las cinco soluciones de enlace con la autovía A-52, las más favorables ambientalmente son las soluciones 3, 4 y 5, seguida por la solución 2, y por último la solución 1. Esta gradación es debida a que las soluciones tienen de menor a mayor ocupación en planta, desde la 3 hasta la 1.

El estudio indica que todas las alternativas presentan un impacto global moderado, por lo que todas las alternativas se consideran ambientalmente viables; no obstante, considera algo más favorable la alternativa B-2 en combinación con las soluciones 3, 2, 4 y 5, por el menor valor global de impacto (38,15%, 39,15%, 39,15% y 39,15%), respectivamente,

El estudio de impacto ambiental incluye medidas preventivas y correctoras sobre los distintos factores del medio afectados y un programa de vigilancia ambiental.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 7 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia considera adecuado el trazado propuesto, siempre que se apliquen las medidas protectoras y correctoras recogidas en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia adjunta copia

del informe emitido como consecuencia de las consultas ambientales realizadas durante la Fase A con la memoria resumen. Posteriormente y fuera del plazo legal de la información pública remite un escrito en el que muestra su consenso con los trazados emitidos a la vez que pide que en la redacción del proyecto constructivo se realice un estudio específico del impacto de la alternativa seleccionada sobre el patrimonio cultural y arqueológico por técnicos competentes, que tales trabajos se hagan con cargo a la financiación del proyecto y que el proyecto definitivo sea remitido a la Dirección General de Patrimonio Cultural para su informe vinculante.

La Diputación Provincial de Orense indica que la solución que mejor defiende los intereses de la comarca y de la provincia es la alternativa B-1 para el tronco de la autovía y la solución 2 con la tipología de «diamante con pesas» para el enlace con la A-52, aumentando la luz libre del paso inferior del CV-43 Mandín-Feces de Cima de 10,0 m. a 20,0 m.; con la pequeña modificación en el trazado que propone el Ayuntamiento de Verín para salvar los viñedos de calidad próximos a Mandín. Justifica la preferencia de la alternativa B-1 para el trazado del tronco de la autovía (frente a la recomendada en la Fase B del estudio informativo que es la B-2), basándose en que se está redactando el proyecto de «Centro Europeo de Automoción» y que incluye la construcción de un «circuito de velocidad y pruebas» al sur de Mandín. La alternativa B-2 impediría la construcción de dicho circuito en la ubicación prevista.

El Ayuntamiento de Verín presenta acta del pleno ordinario en el que se acuerda: proponer la alternativa B-2 por el este de Mandín y que una vez salvado el entorno de Mandín el trazado se eleve lo más al este posible intentando salvaguardar lo mejor posible el patrimonio cultural y arqueológico (Muradella y Casa del Santo Oficio de Tamagos); proponer la no situación de un área de servicio en Mandín ni en ninguna parte del tramo de autovía Verín-Feces de Abajo y proponer la solución 1 para el enlace con la A-52.

D. José Luis Mateo García alega que es propietario de una explotación agraria calificada como prioritaria por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria, con orientación principal a la vitivinicultura de vinos de calidad, amparado por la denominación de origen de Monterrey, ubicada en la localidad de Tamaguelos, municipio de Verín; y que el trazado del tronco de la autovía Verín-Feces de Abajo a la altura del P.K. 3+000 tanto en la alternativa B-1 como de la B-2 afecta a esa explotación.

Vecinos del pueblo de Mandín (con pliego con 151 firmas) solicitan que se mantenga la solución por el este de Mandín y que una vez salvado el entorno del pueblo se eleve el trazado lo más hacia el este posible, intentando salvaguardar lo mejor posible el patrimonio cultural y arqueológico.

#### ANEXO V

##### Resumen de documento de información complementaria al estudio informativo

El documento de información complementaria al estudio informativo incluye cartografía temática de vegetación a escala 1:5000, identificación de las afecciones a viñedos de calidad, detalle de las diferencias ambientales entre las distintas soluciones de enlace con la A-52, estudio de la permeabilidad transversal para la fauna y una propuesta de préstamos y vertederos.