

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO

**3080** *Resolución de 10 de febrero de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acceso al aeropuerto de Peinador desde el punto kilométrico 157+000 de la autopista AP-9, término municipal de Vigo (Pontevedra).*

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

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

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

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

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

El objeto del proyecto es la conexión de la autopista AP-9 con el aeropuerto de Peinador, a través de carreteras de la red del Estado y no mediante vías de titularidad municipal o provincial como se encuentran en la actualidad. Esta conexión servirá de variante a las carreteras N-555 y N-556 que no permiten el tráfico de vehículos en condiciones de fluidez debido al intenso tráfico que soportan.

La zona en la que se ubica el proyecto se localiza en la provincia de Pontevedra, dentro del término municipal de Vigo, en su extremo más nororiental, muy próximo a los límites de los términos municipales de Mos y Redondela. El área de estudio limita al sur con la Avenida Ramón Nieto, al este con la Avenida del Aeropuerto y al norte con la carretera N-556.

El proyecto consiste en la construcción de un vial que conecte el ramal de salida de la AP-9 con la Avenida del Tranvía y Avenida del Aeropuerto mediante una glorieta a nivel denominada glorieta sur, siendo necesaria la elevación de la Avenida del Tranvía a unos 7 m respecto a la cota actual.

La conexión entre la glorieta sur y la Avenida del Tranvía se realizará mediante un viaducto de 152 m de longitud que cruza el río Lagares y una segunda glorieta denominada glorieta norte, que permitirá la conexión con las carreteras N-555 y N-556.

Los viales proyectados, con el trazado finalmente seleccionado tras el proceso de evaluación, presentan una longitud total aproximada de 1.903 m. Todas las vías se apoyan en carreteras existentes, excepto en el caso de la Avenida del Aeropuerto, cuyo trazado discurrirá en una franja reservada para esta infraestructura en el Plan General de Ordenación Municipal de Vigo, aprobado provisionalmente con fecha 29 de diciembre de 2007. La distribución final se muestra a continuación:

Tramo	Distancia (m)
Eje 1: Enlace AP-9 con Glorieta Sur. ....	635,38
Eje 2: Glorieta norte. ....	182,21
Eje 3: Glorieta sur. ....	213,63
Eje 4: Enlace Glorieta Norte-Glorieta Sur. ....	499,07
Eje 5: Enlace Glorieta Sur-Glorieta de Entrada al Aeropuerto. ....	188,20
Eje 6: Enlace Avenida del Tranvía-Glorieta Sur. ....	184,57

Las características principales de la infraestructura proyectada son las siguientes:

	Eje 1	Eje 2	Eje 3	Eje 4	Eje 5	Eje 6
Velocidad de proyecto	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Calzadas. . . . .	2	2	2	2	2	1
Carriles. . . . .	2 de 3,5 m cada uno	2 de 4 m cada uno	2 de 4 m cada uno	2 de 3,5 m cada uno	2 de 3,5 m cada uno	2 de 3,5 m cada uno
Mediana . . . . .	2 m	–	–	2 m	2 m	2 m
Arcén interior . . . . .	1 m	1 m	1 m	1 m	1 m	1,5 m
Arcén exterior. . . . .	2,5 m	1 m	1 m	2,5 m	2,5 m	1,5 m
Bermas. . . . .	0,75 m	0,75 m	0,75 m	0,75 m	0,75 m	0,75 m
Radio máximo. . . . .	500 m	29 m	34 m	250 m	1.000 m	250 m
Radio mínimo . . . . .	–	–	–	–	150 m	25 m
Pendiente máxima . . .	1,92 %	3%	3%	5 %	3,5%	2,17 %
Pendiente mínima . . .	0,56 %	–	–	1,44 %	2,28%	5,5 %

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1.–Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto:

La zona de actuación se localiza en el extremo nororiental del término municipal de Vigo en la provincia de Pontevedra. La zona de estudio se caracteriza por una topografía suave y pendientes bajas, marcada por la presencia de un amplio valle de dirección este-oeste.

Respecto a la hidrología, la actuación proyectada se localiza dentro de la demarcación hidrográfica de Galicia Costa, y más concretamente en el Sistema de Explotación 1 correspondiente al río Verdugo, ría de Vigo y ría de Baiona. Se trata de una red fluvial constituida por ríos de corto recorrido que ocupan zonas extensas, destacando la presencia del río Lagares, situado perpendicular al trazado proyectado.

En general, la vegetación se encuentra degradada ya que la infraestructura proyectada discurre por áreas antropizadas, dada la proximidad al aeropuerto y a la autopista AP-9, en las que se alternan los aprovechamientos agrícolas con las actividades cinegéticas y forestales. Entre las formaciones vegetales destaca la vegetación de ribera asociada al río Lagares, con un predominio de especies riparias como alisos (*Alnus glutinosa*) y sauces (*Salix* sp.), una formación de matorral dominada por helecho (*Pteridium aquilinum*) y tojo (*Ulex europaeus*), así como masas arbóreas de frondosas intercaladas con masas de repoblación de eucaliptos, abundantes en el entorno de la actuación.

La fauna del ámbito de estudio se caracteriza por estar adaptada a un ámbito antropizado, destacando murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*), armiño (*Mustela erminea*), nutria (*Lutra lutra*), turón (*Mustela putorius*), paloma bravía (*Columba livia*), gaviota tridáctila (*Rissa tridactyla*), altocán europeo (*Falco subbuteo*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y azor (*Accipiter gentilis*), entre otros.

En la zona de estudio no se localiza sobre ningún espacio natural protegido ni está incluido en espacios pertenecientes a la Red Natura 2000. Sin embargo, teniendo en cuenta el Plan General de Ordenación Municipal de Vigo, cabe destacar que la zona de actuación se localiza en A Xunqueira do Lagares, área catalogada como suelo rústico de protección especial de enclaves naturales, y la Xunqueira do Vao calificada como sistema general de espacios libres y zonas verdes. Asimismo, parte de la zona de actuación se halla englobada dentro del Plan de Regeneración del Corredor Natural del Río Lagares, que incluye las áreas de protección y amortiguación descritas anteriormente.

En las proximidades del área de actuación se localizan varios tramos de río regulados para la pesca, así como terrenos destinados a la caza, localizados en parte suroeste. Por otro lado, en el área de estudio se encuentran los montes vecinales en mano Coto Grande, de 120 ha, y Baladas de 3 ha.

Respecto al patrimonio arqueológico, no se han identificado elementos patrimoniales de interés ni vías pecuarias en la zona de actuación.

### 3. Resumen del proceso de evaluación:

#### 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) Entrada de la documentación inicial. La tramitación se inició el 21 de abril de 2006, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento comprensivo.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 9 de abril de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente. . . . .	–
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra. . . . .	–
Dirección General de Desarrollo Sostenible. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia. . . . .	–
Dirección General de Montes e industrias Forestales. Consejería de Medio Rural. Xunta de Galicia. . . . .	–
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. Xunta de Galicia. . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Xunta de Galicia . . . . .	X
Aguas de Galicia. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia. . . . .	X
Diputación Provincial de Pontevedra . . . . .	X
Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra). . . . .	X
Seminario de Ciencias Naturales . . . . .	–
ADENA. . . . .	–
S.E.O. . . . .	–
Ecologistas en Acción. . . . .	–
Greenpeace . . . . .	–
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) . . . . .	–
Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHN). . . . .	–
Asociación para la Cultura y la Ecología . . . . .	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios protegidos. Vegetación y fauna.–Las actuación proyectada no se sitúa sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000 o espacios de protección especial catalogados por el Plan Hidrológico de Galicia-Costa (PHGC), aunque sí dentro del ámbito del Plan de Regeneración del Corredor Natural de Río Lagares según señalan Aguas de Galicia, el Ayuntamiento de Vigo y la Diputación Provincial de Pontevedra, quien indica también que deberán adoptarse las medidas correctoras oportunas para asegurar la conservación de la vegetación y la fauna asociada a esta zona de ribera.

Hidrología.–La ejecución de la infraestructura proyectada puede afectar al río Lagares y a los acuíferos locales de tipo superficial existentes en el ámbito de actuación de acuerdo con las indicaciones realizadas por Aguas de Galicia. Este organismo también indica que se respetará la zona de servidumbre de 5 m de ancho y la zona de policía de 100 m en los márgenes de los ríos y cauces que discurran por la zona del trazado en toda su extensión

longitudinal, y que para la realización de cualquier obra sobre el dominio público hidráulico y en la zona de policía de cauces se deberá obtener la correspondiente autorización.

Por otro lado, se realizará un análisis de la calidad de las aguas superficiales para evaluar la incidencia de las obras sobre la misma y determinar la calidad mínima exigible tras la finalización de las obras y durante la fase de explotación. Asimismo, se evitarán en todo momento los vertidos a la red fluvial, adoptando medidas de protección como balsas de decantación o barreras de retención de sedimentos.

En relación al viaducto sobre el río Lagares, las secciones del puente se calcularán en base a los caudales de avenida con periodos de retorno de 500 años siguiendo las indicaciones establecidas en PHGC. Por otro lado, las cimentaciones se realizarán durante la época seca para minimizar las afecciones sobre el lecho del río, y se analizarán los efectos de esta infraestructura sobre el tramo del cauce afectado por las obras, principalmente sobre el ecosistema fluvial, las características físico-químicas del agua, y los incrementos de escorrentías, para lo cual será necesario realizar estudios hidrológicos-hidráulicos en el tramo afectado por las obras.

Patrimonio cultural y arqueológico.—Según las consideraciones realizadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia, será necesaria la elaboración de un estudio con el objetivo de valorar el impacto que el proyecto puede generar sobre el patrimonio cultural de acuerdo con la Ley 8/95, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia. Dicho estudio será elaborado por un técnico arqueólogo y deberá contener los resultados de una prospección arqueológica en la zona, una descripción detallada de los elementos del patrimonio cultural existentes, así como las medidas correctoras y protectoras necesarias para la protección del patrimonio. Asimismo, este organismo señala la necesidad de llevar a cabo un control y seguimiento arqueológico durante la fase de obra.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha de 5 de septiembre de 2007, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. Con fecha 21 de enero de 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remite al promotor la respuesta extemporánea procedente de Aguas de Galicia.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», número 165, de 9 de julio de 2009. Con fecha de 19 de noviembre de 2009, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprendía el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de veintinueve escritos correspondientes a la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa, Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia, Ayuntamiento de Vigo y diversas asociaciones de vecinos, empresas privadas y particulares.

La mayor parte de las alegaciones presentadas tienen un carácter funcional o técnico, como es el caso de la solicitud asociaciones de vecinos y particulares sobre criterios urbanísticos con objeto de evitar impactos sobre bienes y servicios y parcelas afectadas por la alternativa propuesta en el estudio de impacto ambiental.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas:

Espacios protegidos.—El Ayuntamiento de Vigo indica que el proyecto puede alterar puntualmente la dinámica del río Lagares, la estructura de sus márgenes y vegetación por lo que se deberá restaurar la zona eventualmente afectada de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan Especial de Regeneración del Corredor Natural del Río Lagares en lo relativo a especies a escoger y, distribución de las mismas, para que dicho espacio pueda funcionar como un hábitat y corredor. En este sentido el promotor indica que desde las fases iniciales del proyecto se ha tenido en cuenta el Plan de Regeneración del Corredor Natural del Río Lagares, proyectándose la construcción de un viaducto de gran longitud que minimice la afección sobre las márgenes del río Lagares.

Hidrología.—Aguas de Galicia indica que el proyecto puede tener alguna incidencia negativa sobre el río Lagares y otro curso fluvial sin codificar atravesados por el trazado proyectado, si bien el proyecto cumple con las prescripciones técnicas establecidas en el PHGC. En este sentido, señala que el viaducto proyectado no produce una afección significativa sobre el río Lagares. No obstante, se deberán respetar los márgenes de los ríos y cauces en toda su extensión longitudinal, las zonas de servidumbre de 5 m de ancho y de policía de 100 m.

El citado organismo señala que se evitará en todo momento vertidos a la red fluvial (superficial o subterránea) proponiendo medidas de protección de las aguas como barreras de retención de sedimentos. Por otro lado, se realizará un análisis de la calidad de las aguas superficiales para evaluar la incidencia de las obras sobre las mismas y determinar la calidad mínima exigible tras la finalización de las obras y durante la fase de explotación.

Se analizarán los efectos de las infraestructuras hidráulicas, principalmente las alteraciones derivadas de la modificación del caudal sobre el ecosistema fluvial y las características físico-químicas del agua. En caso de necesidad justificada de corte de vegetación de ribera, de realización de vertidos a la red fluvial o cualquier actividad dentro del Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de protección, se solicitará autorización al citado organismo.

El promotor señala que el proyecto de construcción tendrá en cuenta todas las indicaciones expuestas anteriormente y se incorporarán al proyecto definitivo. Asimismo, indica que remitirá los anejos de hidrología y drenaje a Aguas de Galicia para obtener las autorizaciones pertinentes en relación a las obras de drenaje sobre cauces públicos.

Las asociaciones y particulares señalan que en el proyecto no evalúa de forma adecuada los efectos que se originan sobre los manantiales de la zona y escorrentías naturales, que sirven de abastecimiento para parte de la población. El promotor indica que revisará la situación de éstos y valorará la reposición de aquellos manantiales que resulten afectados por el proyecto.

Patrimonio cultural.—La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia propone una serie de medidas para la protección del patrimonio cultural, entre las que destacan:

Realización de un control y seguimiento arqueológico durante las fases de replanteo, ejecución de las obras y restitución de los terrenos con el fin de evitar cualquier afección sobre los yacimientos arqueológicos no detectados durante los trabajos de prospección.

En caso de detectarse cualquier evidencia de carácter arqueológico durante el transcurso de las obras, este organismo determina la conveniencia de establecer las medidas necesarias.

Todas las actuaciones serán realizadas por técnicos arqueólogos de acuerdo con un proyecto presentado que deberá ser autorizado por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

El promotor señala que incorporará todas las indicaciones propuestas por la Dirección General de Patrimonio Cultural al proyecto definitivo. Por otro lado, se remitirá a la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia el proyecto de construcción para que emita el correspondiente informe.

Medio socioeconómico.—Las empresas, asociaciones y particulares consideran que no se ha realizado una ponderación de los efectos que se originan sobre la calidad de vida de la población ni se ha tenido en cuenta el freno al desarrollo urbanístico que supone el proyecto. Por otro lado, consideran que la actuación proyectada no garantiza la permeabilidad territorial, afectando a varios accesos a viviendas y manantiales de los que se abastecen los vecinos. El promotor indica que no existe ninguna vivienda que se quede sin acceso, y sobre los manantiales, se procederá a la reposición de aquellos que queden afectados.

El Ayuntamiento de Vigo señala que el trazado propuesto coincide sensiblemente con la reservas de terrenos para infraestructuras del Plan General de Ordenación Municipal de Vigo. Por otro lado, considera que el proyecto deberá contemplar la reposición de los servicios e infraestructuras afectadas por el mismo, incluyendo la iluminación en todos los viales. El promotor responde que se procederá a la reposición de los servicios e infraestructuras afectadas por el proyecto, así como la instalación del alumbrado, siempre y cuando sea el ayuntamiento el encargado del mantenimiento y la conservación de las líneas instaladas.

En relación al impacto acústico derivado de la implantación de la infraestructura, el promotor señala que incluirá un estudio acústico en detalle en el proyecto de construcción que permita determinar las zonas en las que será necesaria la colocación de pantallas acústicas.

#### 4. Integración de la evaluación:

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En la documentación inicial se plantearon 9 alternativas agrupadas en 4 grupos cuyas características son las siguientes:

Grupo 1: Comunican el ramal de salida de la AP-9 con el aeropuerto de Peinador a la altura de la actual salida del recinto de este último. Contempla las alternativas 1A, 1B y 1C. y todas ellas cruzan la Avenida de Ramón y el río Lagares.

Grupo 2: La conexión con el aeropuerto se realizar en una zona ubicada más al sur y más próxima al recinto aeroportuario. Contempla las alternativas 2A, 2B, 2C. y 2D que se diferencian en la conexión de la Avenida de Ramón Nieto y la AP-9 con la nueva obra.

Grupo 3: Se trata de la alternativa 3 que comunica directamente el ramal de salida de la AP-9 con la glorieta elíptica prevista en el proyecto de Mejora de intersección de acceso al aeropuerto de Vigo-peinador N-556 PK 7+300.

Grupo 4: Se trata de la alternativa 4 que conecta el ramal de salida de la AP-9 con la Avenida de Ramón Nieto y la variante a la Avenida del Aeropuerto mediante una glorieta a nivel.

Grupo	Alternativa	Longitud total - m	Viaductos	Túneles
Grupo 1.	Alternativa 1A . . . . .	986,706	1	—
	Alternativa 1B . . . . .	986,706	1	—
	Alternativa 1C . . . . .	1.508,387	1	—
Grupo 2.	Alternativa 2A . . . . .	1.494,759	1	—
	Alternativa 2B . . . . .	1.494,759	1	—
	Alternativa 2C . . . . .	1.494,759	1	—
	Alternativa 2D . . . . .	1.494,759	1	—
Grupo 3.	Alternativa 3 . . . . .	732,04	—	1
Grupo 4.	Alternativa 4 . . . . .	1.304,159	1	—

El promotor realiza un análisis de los aspectos ambientales, funcionales, económicos y técnicos de las distintas alternativas planteadas. Desde el punto de vista ambiental los criterios adoptados para el estudio de las alternativas son los posibles impactos de éstas

sobre la calidad del aire, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, patrimonio cultural y medio socioeconómico.

El promotor concluye que tras el análisis multicriterio la alternativa óptima para el desarrollo del proyecto se corresponde con la Alternativa 4, ya que es la que menor impacto ambiental genera, posee las mejores condiciones técnicas y cumple con los criterios de rentabilidad económico-social.

De todas las alternativas descritas anteriormente, en una segunda fase correspondiente al estudio de impacto ambiental, únicamente se tienen en cuenta la Alternativa 0 o de no actuación y la Alternativa 4, seleccionándose esta última ya que la Alternativa 0 no resuelve la problemática actual, impidiendo mejorar las condiciones de tránsito, seguridad vial y calidad de vida de los usuarios y residentes de la zona.

En este sentido el Ayuntamiento de Vigo señala que desde el punto de vista urbanístico, tanto por las menores afecciones sobre la población, el planeamiento y expropiaciones, como por la supresión del tráfico a través de la zona de servicio aeroportuario, se entiende que la Alternativa 4 es la más favorable para la ejecución del proyecto.

#### 4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.

4.2.1 Impactos sobre la calidad atmosférica. Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento del nivel de polvo y de otras partículas en la atmósfera debido a los movimientos de tierra, la apertura de caminos de acceso, la pavimentación y el tránsito de la maquinaria y vehículos. En la fase de explotación, el incremento del tránsito de vehículos en la futura vía aumentará el volumen de emisiones a la atmósfera.

Con objeto de minimizar los efectos descritos anteriormente, el promotor señala que se mantendrán húmedas las zonas en las que exista trasiego de vehículos y maquinaria mediante riego, se cubrirán los camiones que transporten los materiales y se limpiarán los accesos a las vías principales. Asimismo, se garantizará la puesta a punto de la maquinaria en relación a la emisión de gases.

4.2.2 Impactos sobre la geomorfología y edafología. Las principales afecciones se producirán durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra, el tránsito de la maquinaria y la apertura de caminos de accesos que suponen una modificación del relieve y el incremento de la compactación del terreno y de los procesos erosivos. Por otro lado, hay que considerar el impacto derivado de la ubicación de instalaciones auxiliares o la contaminación por vertidos accidentales de aceites y otras sustancias que pueden generar una pérdida de suelo.

Los movimientos de tierras necesarios para la ejecución del proyecto son los siguientes:

Excavaciones y desmontes: 106.225 m<sup>3</sup>.

Terraplenes y rellenos: 128.566 m<sup>3</sup>.

Por lo tanto, el proyecto presenta un déficit de tierras de 22.341 m<sup>3</sup>, los cuales procederán de canteras y/o graveras autorizadas. El estudio de impacto ambiental identifica trece canteras y graveras en el entorno de la zona de actuación. Por otro lado, el proyecto contempla la reutilización del material sobrante como material de relleno de fincas próximas, mejora de caminos, y/o traslado a zonas de vertedero autorizadas.

Las medidas propuestas en el proyecto para minimizar el impacto sobre la geomorfología y edafología son las siguientes:

Se balizará la zona de actuación y se acondicionará una zona para el lavado de las cubas de hormigón.

Se utilizarán los caminos existentes, evitando, en la medida de lo posible, la apertura de nuevos accesos.

Se retirará y acopiará tierra vegetal de las zonas a ocupar, para ser reutilizada posteriormente en la restauración y revegetación de las zonas afectadas. En este sentido,

se evitarán las líneas rectas y las morfologías excesivamente geométricas en el acabado final de los taludes, para facilitar su integración paisajística.

Las áreas destinadas a las zonas de préstamo y vertedero contarán con un plan de restauración y se realizarán en lugares debidamente acondicionados y señalados. Asimismo, todos los escombros y sobrantes serán retirados y transportados a vertederos autorizados.

En las zonas vulnerables a la erosión se construirán drenajes y cunetas apropiadas. Asimismo, se llevarán a cabo plantaciones con el objeto de regenerar la cubierta dañada, y proteger el suelo frente a procesos erosivos.

Previo al abandono de la zona se procederá a la descompactación del terreno y a la aireación del suelo mediante escarificado.

Para evitar la contaminación por vertidos se destinará una zona con una capa impermeable constituida por hormigón.

4.2.3 Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea. Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivan de la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados, especialmente el río Lagares, debido al aumento de sólidos en suspensión y a los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como de la alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial e incremento potencial de los riesgos de represamiento e inundación como consecuencia de la ejecución de las obras. En este sentido, Aguas de Galicia señala que el viaducto proyectado sobre el río Lagares, de 152 m de longitud, no producirá una afección significativa sobre el río mismo.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas por contaminantes derivados del tráfico viario y potenciales accidentes viarios con vertidos contaminantes, así como por el lavado de sustancias bituminosas procedentes de la plataforma asfáltica.

Las medidas contempladas en el proyecto para minimizar el impacto sobre la hidrología son las siguientes:

Previo al inicio de las obras se realizará un mantenimiento preventivo de la maquinaria y se contará con materiales absorbentes en caso de derrame. Se prohibirá el lavado de la maquinaria en los cursos de agua de la zona.

Instalación de una zona impermeabilizada en las áreas de parque de maquinaria para evitar la contaminación por vertidos. Asimismo, se colocarán barreras provisionales para detener el posible arrastre de sólidos a los cauces fluviales.

Se realizará un análisis de la calidad de las aguas superficiales mediante muestreos y ensayos, así como un estudio de los efectos de las infraestructuras hidráulicas, analizando las posibles alteraciones derivadas de la modificación del caudal sobre el ecosistema fluvial o cambios en las características físico-químicas del agua, de acuerdo con las indicaciones realizadas por Aguas de Galicia.

Se respetarán las zonas de servidumbre (5 m) y policía (100 m), así como se contará con autorización administrativa previa del organismo de cuenca correspondiente para todas las actuaciones realizadas dentro del Dominio Público Hidráulico.

Señalización y balizado de las obras, limitándose las actuaciones en el entorno del río Lagares y evitándose la localización de zonas de acopio próximas al mismo.

Se evaluarán los efectos que se pueden originar sobre los manantiales de la zona y escorrentías naturales, y se procederá a la reposición de aquellos manantiales que resulten afectados.

Se realizará una adecuada gestión de los residuos generados, tanto líquidos como sólidos, trasladándose a plantas de tratamiento autorizadas.

Las infraestructuras hidráulicas proyectadas cumplen con las prescripciones técnicas establecidas en el PHGC, como así señala Aguas de Galicia.

4.2.4 Impactos sobre la vegetación. La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la vegetación dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura debido a los desbroces, movimientos de tierra, la apertura de vías de acceso y la localización de zonas



auxiliares. Pueden existir otros impactos menos significativos derivados de la emisión de partículas que pueden depositarse sobre las comunidades vegetales reduciendo su actividad fotosintética. Dentro de la vegetación potencialmente afectada por el proyecto, destaca a vegetación de ribera asociada al río Lagares.

Según el contenido del estudio de impacto ambiental, se jalonará la superficie de obra, impidiendo el trasiego de personas y equipos fuera de la zona de actuación. Igualmente, antes del inicio de las obras, se inspeccionará la vegetación natural y los ejemplares con cierta importancia botánica marcándolos y, si fuera necesario, se procederá a su trasplante.

Durante la fase de obras, en las zonas arboladas por las que atravesase el vial, los ejemplares aislados se cubrirán los troncos con tablas de madera de 2 cm de espesor a modo de protección. Por otro lado, los desbroces de especies arbóreas contarán con la correspondiente autorización del organismo competente.

El estudio de impacto ambiental incluye un plan de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas que contempla la revegetación con especies similares a las del entorno.

4.2.5 Impactos sobre la fauna. Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos, así como la modificación de su comportamiento. Según indica el promotor, la movilidad de la fauna terrestre y la presencia de áreas próximas que pueden ofrecer hábitats similares, propician que la afección de este tipo de actuaciones sea menor. En este sentido, también se señala que el ámbito de estudio se encuentra en una zona bastante antropizada, donde no destaca fauna de especial interés que se pueda verse afectada por el proyecto.

Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan a la infraestructura proyectada.

Para evitar la afección sobre la fauna el estudio de impacto ambiental contempla la realización de las obras en una franja temporal delimitada a tal efecto. Si se detectara la presencia de especies protegidas que pudieran verse afectadas por las obras se procederá a diseñar un calendario de trabajo que respete la época de reproducción y cría.

4.2.6 Impactos sobre los espacios naturales protegidos. El trazado finalmente seleccionado no se sitúa sobre ningún espacio protegido perteneciente a la Red Natura 2000 ni sobre hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

El proyecto se localiza dentro del ámbito del Plan de Regeneración del Corredor Natural de Río Lagares, ya que parte del trazado discurre por los espacios contemplados en el Plan como áreas de protección (zona de interés natural Lagoa y zona de riberas y márgenes) y áreas de amortiguación (espacio rural agrícola). Los impactos sobre estas zonas se pueden deber a la alteración del valor natural de las mismas.

Durante la fase de construcción se prevén afecciones debido a las labores de desbroce, los movimientos de tierra y la ejecución del viaducto sobre el río Lagares. No obstante, se estudio de impacto ambiental contempla la restauración de las áreas degradadas por la ejecución de las obras, lo que minimizará la posible afección.

El estudio de impacto ambiental indica que se limitarán al máximo las actuaciones dentro de las áreas de protección del citado Plan, evitando el acopio de materiales, la apertura de nuevos accesos y el tránsito de maquinaria, en la medida de lo posible. Por otro lado, para minimizar la afección sobre los márgenes del río Lagares, en el proyecto se ha ampliado la longitud del viaducto sobre el mismo de acuerdo a las especificaciones establecidas en el Plan de Regeneración del Corredor Natural del Río Lagares. No obstante, el proyecto incluye un plan de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras.

4.2.7 Impactos sobre el patrimonio cultural. En el estudio de impacto ambiental incluye un estudio arqueológico donde se indica que en la zona de actuación no se localiza ningún yacimiento arqueológico, y que próximos al trazado proyectado se localizan dos elementos culturales, correspondientes a un muro tradicional y un hórreo, sin que se prevea afección significativa sobre los mismos por la ejecución de las obras.

Con objeto de proteger el patrimonio cultural, el proyecto contempla la realización de una prospección arqueológica intensiva del área de actuación, así como el control y seguimiento arqueológico durante la fase de ejecución de las obras. Asimismo, el promotor señala que se incorporarán todas las especificaciones realizadas por Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia.

4.2.8 Impactos sobre el medio socioeconómico. El proyecto garantiza el mantenimiento de la permeabilidad territorial, así como favorece un incremento de la calidad de vida de la población al mejorar la accesibilidad y la seguridad respecto al recorrido actual para acceder al aeropuerto de Peinador. Por otro lado, se garantiza la reposición de todos los bienes y servicios que se vieran afectados por la ejecución del proyecto.

Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros a causa de la maquinaria utilizada y movimientos de tierra, los cuales desaparecerán una vez finalizadas las obras, mientras que durante la fase de funcionamiento, se producirán como consecuencia de la circulación de los vehículos por la nueva infraestructura. En este sentido el promotor indica que las obras se realizarán entre las 8 y las 22 h y realizará un estudio acústico que permita determinar las zonas en las que será necesaria la colocación de pantallas acústicas para aislar las casas más próximas al trazado proyectado.

4.3 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras. En el siguiente cuadro se recogen las principales medidas preventivas y correctoras que se han contemplado en el proyecto a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Geomorfología y edafología.	Balizamiento de la zona de actuación. Retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal. Se evitarán las líneas rectas y las morfologías excesivamente geométricas en el acabado final de los taludes. Plan de restauración de las zonas de préstamo y vertedero.
Hidrología.	Acondicionamiento de una zona de vertido impermeabilizada e instalación de barreras de retención. Instalación de una zona impermeabilizada en las áreas de parque de maquinaria para evitar la contaminación por vertidos. Colocación de barreras provisionales para detener el posible arrastre de sólidos a los cauces fluviales. Se realizará un análisis de la calidad de las aguas superficiales. Se respetarán las zonas de servidumbre (5 m) y policía (100 m). Evaluación de los efectos sobre manantiales y reposición de los afectados. Adecuada gestión de los residuos generados, tanto líquidos como sólidos, trasladándose a plantas de tratamiento autorizadas.
Espacios protegidos. Vegetación y fauna.	Se evitará el acopio de materiales y la apertura de nuevos accesos, así como se minimizará el tránsito de maquinaria dentro de las áreas de protección del Plan de Regeneración del Corredor Natural del Río Lagares. Ampliación de la longitud del viaducto sobre el río Lagares para evitar la afección sobre sus márgenes. Jalonamiento de la superficie de la obra. Marcaje y posible transplante de vegetación con importancia botánica. Plan de restauración vegetal e integración paisajística.

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Patrimonio cultural.	Prospección arqueológica intensiva. Control y seguimiento arqueológico durante las obras.
Medio socioeconómico.	Reposición de los bienes y servicios afectados. Mantenimiento de la permeabilidad territorial. Estudio acústico para la instalación de pantallas acústicas.

#### 5. Condiciones de protección ambiental específicas:

Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental.

Se cumplirán las medidas propuestas por Aguas de Galicia y la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia durante el periodo de información pública.

El diseño de los pasos de fauna del proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Será necesario establecer un calendario de obra, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia, con objeto de evitar la ejecución de las acciones más impactantes durante el periodo de cría y nidificación de las especies de fauna más importantes existentes en el ámbito de actuación.

Independientemente de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación, especialmente en las partes del trazado próximas a zonas pobladas. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir los niveles sonoros.

En el tramo viario, en la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

Los materiales sobrantes de la construcción según lo estipulado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. Los materiales procedentes del desmantelamiento de las instalaciones tras su vida útil se almacenarán siguiendo lo que respecto a su manejo y tiempo de almacenamiento las indicaciones del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, hasta su traslado definitivo a una planta de reciclaje o almacén autorizado.

## 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental:

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuyo objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes ambientales que afecten al proyecto.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impacto. Con la aplicación de este programa se estimará la eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas en todas las fases del proyecto, así como la necesidad de modificar o articular nuevas medidas.

Los resultados del programa de vigilancia ambiental quedarán plasmados en informes técnicos que se elaborarán semestralmente, además del informe previo al inicio de las obras y de aquellos informes extraordinarios que sean necesarios. Estos informes quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten, entre ellas la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, y en ellos se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas.

Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Acceso al aeropuerto de Peinador desde el punto kilométrico 157+000 de la autopista AP-9, término municipal de Vigo (Pontevedra) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada (alternativa 4) y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 10 de febrero de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

