

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 4299** *Resolución de 8 de marzo de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Enlace de la Carretera N-550 con el Orbital de Santiago de Compostela (A Coruña)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 26 de marzo de 2020, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (en adelante MITERD), escrito de la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Enlace de la Carretera N-550 con el Orbital de Santiago de Compostela (A Coruña)».

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

El objeto del presente proyecto es desarrollar las obras necesarias para la construcción de una nueva conexión entre la carretera N-550 y el Cinturón Oeste de Santiago de Compostela. Las actuaciones se desarrollan a lo largo de aproximadamente 2,5 km de la N-550. Esta intersección tiene como finalidad dar continuidad y conexión al tramo ya ejecutado correspondiente al enlace del Polígono A Sionlla y la AP-9 con la autovía A-54, el aeropuerto de Lavacolla y los polígonos industriales y comerciales del norte de la ciudad de Santiago de Compostela, con todos los movimientos posibles.

El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 8 de mayo de 2020 se solicita al promotor la subsanación del documento ambiental. El 27 de mayo se recibe el documento subsanado.

Con fecha 15 de junio de 2020 la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. MITERD.	No
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MITERD.	Sí
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN GALICIA.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN A CORUÑA.	Sí
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE A CORUÑA.	Sí
AYUNTAMIENTO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.	Sí

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO Y VIVIENDA. XUNTA DE GALICIA (*).	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO NATURAL. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO Y VIVIENDA. XUNTA DE GALICIA (*).	No
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO Y VIVIENDA. XUNTA DE GALICIA.	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE DEFENSA DEL MONTE. CONSELLERÍA DE MEDIO RURAL. XUNTA DE GALICIA (*).	No
DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO RURAL. CONSELLERÍA DE MEDIO RURAL. XUNTA DE GALICIA (*).	No
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSELLERÍA DE CULTURA Y TURISMO. XUNTA DE GALICIA (*).	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. CONSELLERÍA DE SANIDAD. XUNTA DE GALICIA (*).	No
DIRECCIÓN GENERAL DE EMERGENCIAS E INTERIOR. VICEPRESIDENCIA Y CONSELLERÍA DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y JUSTICIA. XUNTA DE GALICIA.	No
AGENCIA GALLEGA DE EMERGENCIAS. VICEPRESIDENCIA Y CONSELLERÍA DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y JUSTICIA. XUNTA DE GALICIA.	No
AGUAS DE GALICIA. CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD. XUNTA DE GALICIA (*).	No
AGENCIA GALLEGA DE INFRAESTRUCTURAS. CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD. XUNTA DE GALICIA.	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA Y MINAS. CONSELLERÍA DE ECONOMÍA, EMPLEO E INDUSTRIA. XUNTA DE GALICIA (1).	Sí
INSTITUTO ENERGÉTICO DE GALICIA – INEGA. CONSELLERÍA DE ECONOMÍA, EMPLEO E INDUSTRIA. XUNTA DE GALICIA.	No
ASOCIACIÓN PARA A DEFENSA ECOLÓXICA DE GALIZA (ADEGA).	No
WWF/ADENA.	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN.	No
GREENPEACE ESPAÑA.	No
INSTITUTO INTERNACIONAL DE DERECHO Y MEDIO AMBIENTE (IIDMA).	No
SOCIEDADE GALEGA DE ORNITOLOXIA.	No
SOCIEDAD GALLEGA DE MEDIO AMBIENTE.	No
FEDERACIÓN ECOLOXISTA GALEGA (FEG).	No
ASOCIACIÓN GALEGA DE AMIGOS DO CAMIÑO DE SANTIAGO.	No

(1) Se han recibido dos respuestas de la Xefatura Territorial da Consellería de Economía, Emprego e Industria, una en referencia a las infraestructuras eléctricas y otra en relación a la minería.

Ante la falta de respuestas en el plazo ordinario de consultas previas, con fecha 8 de agosto de 2020, se requiere informe de contestación a la consulta sobre decisión de

evaluación de impacto ambiental a los órganos jerárquicamente superiores de los marcados con un asterisco (*) en la tabla anterior.

También han participado en el trámite de consulta, aunque no fueron directamente consultados, la Asociación Vecinos Pontesionlla, Financiera Maderera S.A. (FINSA) y diversos particulares.

A la vista de las respuestas recibidas, con fecha 12 de enero de 2021 se remiten a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dichos escritos, para que se complete la documentación aportada con las indicaciones que éstos incluyen. Finalmente, el 9 de febrero de 2021 se recibe la contestación expresa del promotor al requerimiento realizado.

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

a. Características del proyecto.

El inicio del proyecto se encuentra aproximadamente en el p.k. 57,6 de la carretera N-550, donde se prolonga la vía de servicio existente, en la margen derecha, incorporándose a la misma el ramal del Enlace Tambre, que comunica la SC-20 con la carretera nacional. Esta vía se convierte en el segundo carril de la N-550 a partir del p.k. 57,1, pasando la sección del tronco a dos carriles por sentido.

Esta sección se mantiene durante 200 metros aproximadamente, en la que el carril derecho forma un carril de salida a una nueva intersección, en «T», que da acceso a la fábrica de Financiera Maderera S.A. (FINSA). La salida de la misma no se conecta directamente al tronco, sino que lo hará a través de una vía colectora a través de la cual se podrá acceder al viario existente perteneciente al planeamiento SUNP-37 y que luego se conectará al ramal de entrada de la glorieta del enlace «Orbitaliño».

Siguiendo por esta margen, se conecta a la glorieta también el tramo del Cinturón Norte ya construido, y un ramal de salida hacia el tronco de la nacional, sentido A Coruña, de dos carriles que se bifurca permitiendo, por un lado, la entrada directa al tronco, y el carril exterior se conecta con la nueva glorieta proyectada junto al núcleo urbano de A Sionlla.

A esta segunda glorieta, de acceso a A Sionlla, se conecta la reposición del vial urbano existente que conectaba la población directamente con la N-550, y de la que sale otro ramal que, por un lado, da acceso a la gasolinera, y por otro, de nuevo a la carretera, aproximadamente en el p.k. 55,45.

En la otra margen, del tronco sale el ramal de incorporación a la glorieta de A Sionlla, que permitirá hacer los movimientos de entrada al núcleo urbano de los vehículos que vengan de A Coruña.

El ramal de salida de glorieta de A Sionlla, permite continuar hasta el siguiente núcleo de Fomarís, que se sitúa en esta margen derecha. Este ramal de salida forma la vía de servicio que dará acceso a las viviendas e instalaciones que en la actualidad se realizan directamente desde la carretera.

A su vez, del tronco sale, aproximadamente en el p.k. 55,80 el ramal de entrada a la glorieta de Orbitaliño, que será de dos carriles ya que se incorpora al mismo la vía de servicio procedente de Fomarís.

A partir de la glorieta, sale un ramal de un solo carril que se incorpora al tronco, formando el segundo carril en esta margen y que mantendrá esta sección hasta el p.k. 57,6 aproximadamente.

Se plantean 4 alternativas:

Alternativa 0. Corresponde a no realizar ninguna actuación.

Alternativa 1. La glorieta se proyecta a cota de la carretera N-550 existente y el tronco se deprime bajo la misma aproximadamente unos 7,0 metros.

Alternativa 2 (seleccionada). El tronco de la carretera N-550 se deprime aproximadamente unos 4,0 metros por debajo de su nivel actual, a la vez que se proyecta la glorieta elevada, aproximadamente 4,0 metros por encima de la actual cota de la carretera.

Alternativa 3. El tronco de la carretera N-550 se eleva aproximadamente 7,0 metros dejando la glorieta a cota actual de la misma.

El documento ambiental selecciona la alternativa 2. No obstante las diferencias entre las alternativas son mínimas ya bien sea desde el punto de vista técnico como de las valoraciones ambientales, implicaciones e impactos.

En relación con el estudio de alternativas, tanto en el escrito de la Asociación de vecinos Pontesiolla como en los de diversos particulares se destaca que el estudio está incompleto porque no analiza, como una alternativa más, la ejecución de la glorieta a nivel de la N-550 y el mantenimiento de la N-550 en la rasante actual y tampoco justifica la necesidad de la implantación de la segunda glorieta de acceso a A Sionlla ni estudia alternativas. Por su parte el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, con respecto a la segunda glorieta, le parece suficiente establecer un paso inferior.

El promotor, en su escrito de 9 de febrero de 2021, incluye un detallado estudio de alternativas por fases para el enlace de Orbitaliño, entre las que se incluye la glorieta a nivel, descartándose debido fundamentalmente a que se produciría el colapso del tráfico en los accesos para el año horizonte y a que no cumple el artículo 102.8 del Reglamento General de Carreteras (IMD 17.000 vehículos). Respecto a la segunda glorieta justifica su necesidad, ya que el actual acceso al núcleo de A Sionlla se realiza mediante un giro a la izquierda que no cumple el artículo 102.8 del Reglamento General de Carreteras, supone una superficie de afección similar a la propuesta del Ayuntamiento, pero permitiendo realizar todos los movimientos necesarios, y asegura los itinerarios peatonales de forma segura.

b. Ubicación del proyecto.

El ámbito de actuación se localiza en las cercanías de un polígono industrial situado en la parte noreste de las afueras de la ciudad de Santiago de Compostela, en el término municipal de Santiago de Compostela, provincia de A Coruña, en la comunidad autónoma de Galicia.

Hidrología. La zona de estudio se encuentra en el interior de la cuenca del río Tambre, sobre la masa de agua subterránea 014.007 Tambre, en terrenos de permeabilidad baja. La actuación no afecta de manera directa a ningún cauce, identificándose en las cercanías el rego Salgueiro, río Sionlla, río Reboredo y río Sar, entre otros.

Vegetación y usos del suelo. Además del entorno urbano e industrial en el que se desarrolla la mayor parte del proyecto, los principales usos del suelo existentes en su ámbito se han clasificado como arbolado forestal, matorral y cultivos. Las formaciones de mayor interés son las frondosas caducifolias, compuestas fundamentalmente por *Quercus robur* y *Quercus petraea* con presencia de *Pinus pinaster*, *Pinus radiata* y *Eucalyptus globulus*.

Fauna. La presencia de fauna es baja y no se localizan especies de mamíferos ni avifauna protegidos, al tratarse de un trazado fundamentalmente urbano. Las especies más amenazadas, según la información de los catálogos nacional y autonómico, potencialmente presentes en el ámbito de estudio son: *Chioglossa lusitanica*, *Discoglossus galganoi*, *Hyla arborea*, *Rana iberica*, *Rana temporaria*, *Circus pygargus*, *Anguis fragilis*, *Natrix maura* y *Natrix natrix*. En cuanto a los posibles corredores de fauna, es el río Salgueiro, fuera del ámbito estricto de estudio, el que va a dirigir los movimientos locales de la fauna.

Espacios naturales protegidos. En el área de influencia directa no hay ningún espacio natural protegido, el más próximo es la Zona Especial de Conservación (ZEC)

ES1110016 «Río Tambre», catalogado también como Zona de especial protección de los valores naturales (ZEPVN), estando su punto más cercano a 740 m.

Hábitats de interés comunitario. De acuerdo con la cartografía de la Xunta de Galicia, el trazado afecta al hábitat 9230, «Carballeiras galaico-portugueses con *Quercus robur* e *Quercus pyrenaica*».

Patrimonio. El promotor ha realizado un estudio de los yacimientos arqueológicos, patrimonio arquitectónico y elementos etnográficos localizados en el ámbito inmediato del proyecto, donde se destaca la presencia del Camino de Santiago Inglés, la Estación de A Sionlla y el Castro de Formariz.

Paisaje. Las actuaciones proyectadas no se localizan en el interior de ningún área de especial interés paisajístico.

c. Características del potencial impacto.

Efectos sobre la calidad del aire y cambio climático.

Durante la ejecución de las obras, tendrá lugar un aumento en la emisión de gases y partículas en el aire. Con objeto de tener un orden de magnitud de la emisión de contaminantes durante la fase de obras se ha realizado una estimación de CO₂ equivalente para cada alternativa, resultando un total de 1.912,27 toneladas para la alternativa seleccionada, valorando el impacto como compatible. La principal medida para minimizar este impacto consiste en asegurar el buen estado de funcionamiento de la maquinaria (correcto ajuste de los motores, adecuación de la potencia de la máquina al trabajo a realizar, empleo de catalizadores, etc.).

Durante la fase de explotación el impacto se produce como resultado de la circulación de los vehículos, que conlleva unas emisiones de CO₂ asociadas al consumo de combustibles fósiles. Para tener un orden de magnitud del impacto, en el documento ambiental recibido se han estimado las emisiones de Gases de Efecto Invernadero por la circulación de los vehículos para los años 2021 (10.097,30 tCO₂e/año) y 2041 (9.845,01 tCO₂e/año), valorando el impacto como compatible. Hay que destacar que el objeto del proyecto es resolver los problemas funcionales de una infraestructura ya operativa, consiguiendo mejorar la fluidez de la circulación y minimizar congestiones, que redundarán en una reducción de las emisiones relativas, a pesar del incremento en la densidad de vehículos.

Efectos sobre la geología y geomorfología.

Los principales efectos se producen como consecuencia de los movimientos de tierras necesarios para ejecutar el nuevo enlace y por la necesidad de préstamos y/o vertederos. Los movimientos de tierras tienen lugar en terrenos que ya fueron modificados durante la ejecución de la carretera actual, por lo que las afecciones se limitan a las glorietas, ramales y caminos de servicio. Se propone utilizar como depósito de excedentes de tierras explotaciones en activo o zonas degradadas, y para la obtención de materiales se utilizarán instalaciones autorizadas en explotación. El promotor valora estos impactos como compatibles.

Efectos sobre los suelos.

En la fase de construcción el principal efecto se produce con el desbroce y los movimientos de tierras, sobre toda la superficie de ocupación, temporal o permanente. En fase de explotación, el impacto de mayor relevancia se derivaría de la generación de nuevos procesos erosivos, consecuencia de las nuevas formas de relieve introducidas y de la eliminación de la cubierta vegetal. Teniendo en cuenta las pendientes propuestas para los taludes y la magnitud total de las nuevas superficies generadas, se considera que los riesgos de erosión no son elevados, lo cual unido a la aplicación de medidas preventivas y correctoras (cunetas, tratamientos de restauración vegetal, etc.) minimizan aún más el impacto. El promotor valora estos impactos como compatibles.

Las principales medidas propuestas son la delimitación de perímetros de actividad de las obras, el acondicionamiento de suelos compactados, la recuperación de la capa superior de tierra vegetal y la prevención de la contaminación de los suelos.

Efectos sobre la hidrología.

La actuación no afecta de manera directa a ningún cauce, identificándose en las cercanías el rego Salgueiro, río Sionlla, río Reboredo y río Sar, entre otros.

Los principales efectos sobre la hidrogeología van asociados a una disminución de la permeabilidad del suelo (afecciones a la zona de recarga) y a episodios de contaminación. Los terrenos sobre los que se sitúa el proyecto son de permeabilidad baja por lo que sería poco probable que un contaminante se infiltrase y afectase a las aguas subterráneas. No obstante, la presencia del nivel freático a cotas relativamente superficiales (3,10-5,75 m) implica riesgos e impactos asociados no sólo a un episodio de contaminación, sino a su intercepción por parte de la actuación (cota de excavación 4 m). Durante la fase de explotación, la presencia permanente de la infraestructura supone una superficie de impermeabilización que puede limitar los aportes de agua a los acuíferos subyacentes. No obstante la superficie ocupada, que se ha estimado en unas 6 ha, no es significativa con respecto al área total de la masa de agua subterránea 014.007 Tambre. El promotor valora estos impactos como compatibles.

Las principales medidas propuestas para aplicar durante la fase de construcción son: adecuado mantenimiento de la maquinaria, zonas de parque de maquinaria o de instalaciones auxiliares completamente impermeabilizadas, separadores de grasas en las zonas de instalaciones auxiliares, puntos de limpieza de canaletas de hormigón, adecuado sistema de saneamiento en la zona de obras, y tratamiento y gestión de residuos.

Efectos sobre la vegetación.

El despeje y desbroce del terreno durante la construcción ocasiona la eliminación de la vegetación. De acuerdo con la información contenida en el documento ambiental, se verán afectadas un total de 3,73 ha, de las cuales 3,60 ha corresponden a cultivos y monte desarbolado y 0,13 ha corresponden a robledal. En relación a los hábitat de interés comunitario, el documento ambiental indica que se afectarán 78,64 m² del 9230 «Carballeiras galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*». Durante la fase de explotación no se considera que la actividad prevista (circulación de vehículos) suponga alteraciones nuevas que agraven o introduzcan nuevas afecciones sobre la vegetación, por lo que el documento ambiental califica el impacto como compatible.

Las principales medidas preventivas y correctoras son el jalonamiento en todo el perímetro de las zonas de obras y de instalaciones auxiliares, la restricción del desbroce y protección de la vegetación, y el establecimiento de un Plan de Prevención y Extinción de Incendios.

Efectos sobre la fauna.

Durante la ejecución de las obras los principales impactos que se producen son la destrucción de hábitats faunísticos por eliminación de la vegetación y movimientos de tierras y la generación de molestias, lo que puede provocar la huida de especies de los lugares donde habitualmente desarrollan sus actividades o bien ocasionar cambios en su comportamiento habitual. El promotor considera el impacto compatible ya que el proyecto se desarrolla en una zona industrializada con altos niveles de ruido, y a que la superficie de afección es pequeña.

Durante la fase de explotación los posibles impactos sobre la fauna serán el posible aumento de molestias, el incremento del riesgo de colisión y el efecto barrera. El promotor considera compatibles estos impactos ya que la abundancia de fauna es baja, no se localizan especies de mamíferos ni avifauna protegidos, la fauna presente está acostumbrada a la presencia de la infraestructura, la obra de drenaje transversal (ODT)

1+240 se va adaptar para permitir el paso de la fauna y, aunque el trazado no se va a proyectar con cerramiento perimetral, el cerramiento de FINSA y los tramos de pantallas acústicas proyectadas realizan parcialmente su función.

Las principales medidas para la protección de la fauna son, además del acondicionamiento de la ODT 1+240, el control de la superficie de ocupación, el control de vertidos, adecuado mantenimiento de la maquinaria y limitación de velocidad de la maquinaria a 30 km/h.

Efectos sobre el paisaje.

Los principales efectos que la construcción de la nueva infraestructura ejercerá sobre el paisaje son la modificación de la calidad de las unidades del paisaje y la intrusión visual, al añadir un nuevo elemento antrópico a la situación actual. La modificación consistirá en una disminución de la calidad paisajística por eliminación u ocupación de los elementos territoriales preexistentes, y su sustitución por otros nuevos de carácter menos «natural». En este caso, la carretera ya existe por lo que los impactos generados tendrán una magnitud inferior. En ambos casos el promotor califica los impactos como significativos compatibles.

Durante la fase de explotación la mayor afección sobre el paisaje será la producida por la existencia de la propia infraestructura y su actividad (circulación de vehículos). Dada la zona en la que se localiza el trazado, y a pesar del gran número de observadores potenciales de la zona, la presencia de infraestructuras lineales y núcleos de poblaciones rodeados de paisajes transformados y antropizados, hace que el impacto se valore como no significativo.

Las medidas previstas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de las actuaciones proyectadas incluirán la integración paisajística de los taludes resultantes de la actuación, así como las zonas auxiliares en caso de que fuera necesario.

El promotor ha estudiado el efecto de las pantallas acústicas proyectadas sobre el paisaje, concluyendo que no es significativo desde los puntos de observación asociados al Camino de Santiago, como consecuencia de la presencia de la vegetación, y que este impacto aumenta en observadores situados a pie de la infraestructura, junto a las edificaciones sobre todo de uso residencial. Las medidas para minimizar este impacto sobre la población residente irán desde la implantación de medidas que disminuyan el efecto intrusivo, como por ejemplo reforzar la pantalla con setos, a la sustitución de las mismas por pantallas transparentes de metacrilato. No obstante, la idoneidad en la implantación de dichas medidas no puede ser generalizada, pues son altamente subjetivas a la apreciación e intereses de los sujetos afectados. Por tanto, el promotor indica que las medidas concretas a adoptar para minimizar la afección paisajística de las pantallas acústicas se consensuarán en cada caso con los afectados.

Generación de ruido.

Durante la construcción se prevé un incremento de los niveles sonoros y vibratorios, cuyos principales focos son el funcionamiento de la maquinaria de construcción y demolición, el tráfico de vehículos de transporte de tierras y materiales de obra, y los trabajos en la zona de instalaciones auxiliares. El promotor ha estimado los niveles sonoros que generan los equipos a emplear durante las obras concluyendo que a partir de aproximadamente 60 metros todos los equipos generarán niveles sonoros inferiores a los límites legales diurno y vespertino (no está prevista la realización de trabajos en horario nocturno). Se han identificado un total de 23 edificaciones de uso residencial potencialmente afectadas, por lo que el impacto se considera moderado.

Para garantizar la calidad sonora durante la fase de obras, se ha propuesto un cerramiento fonoabsorbente móvil para la protección de los receptores, que se desplazará protegiendo a los receptores potencialmente afectados por el ruido de obra a medida que ésta avance. Además, se establecerán limitaciones en las actuaciones

ruidosas y en el horario de trabajo, y se llevará a cabo el control estricto de la maquinaria y de las emisiones sonoras durante todas las obras.

El documento ambiental incluye un estudio con la predicción de los niveles acústicos en la fase de explotación, con el objetivo de determinar los niveles de ruido y vibraciones en el futuro en las áreas próximas, y determinar aquellos puntos donde se deben tomar acciones de control. De acuerdo con el citado estudio, se estima que es necesario instalar 9 pantallas acústicas con una longitud total de 1.133 metros con alturas que van desde los 2 a los 4,5 metros. Las localizaciones y dimensiones definitivas de las pantallas se concretarán en fases posteriores del proyecto constructivo. El impacto se considera compatible, puesto que, aunque precisa de medidas preventivas o correctoras, una vez implementadas no existe superación de los objetivos de calidad acústica o valores límite de inmisión en ninguna de las edificaciones identificadas en el ámbito de estudio.

Efectos sobre el Patrimonio histórico-cultural.

El promotor ha realizado un estudio de los yacimientos arqueológicos, patrimonio arquitectónico y elementos etnográficos localizados en el ámbito inmediato del proyecto, donde se destaca la presencia del Camino de Santiago Inglés, la Estación de A Sionlla y el Castro de Formariz. La única afección sobre los elementos catalogados se produce por la ocupación de una mínima superficie (425,75 m²) del contorno de protección Camino de Santiago Inglés. Aunque el promotor considera el impacto sobre el Camino de Santiago moderado, globalmente califica el impacto sobre patrimonio cultural durante la fase de construcción como compatible, mientras que para la fase de explotación lo considera nulo.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia considera viable cualquiera de las alternativas al no generar impacto significativo. En todo caso, deben tenerse en cuenta las medidas protectoras y correctoras previstas en el documento ambiental y todas las consideraciones del escrito de dicha Dirección General, cuyas principales medidas son:

- Control arqueológico de las obras, prestando especial atención a los elementos del patrimonio cultural existentes y a sus ámbitos de protección. Dicho control se realizará en coordinación con la administración competente, al objeto de implantar las medidas de conservación más oportunas en el caso de que apareciesen hallazgos no previstos.
- Los elementos del patrimonio cultural y sus ámbitos de protección deben permanecer balizados cuando sea posible y figurar en los planos de obra.
- Las áreas de protección deben permanecer libres de cualquier actuación de obra, tránsito de maquinaria fuera de las vías existentes, acopio o vertido de material, o actuaciones que supongan su menoscabo, a excepción de las que autorice la Dirección General de Patrimonio Cultural.

En la documentación enviada por el promotor el 9 de febrero de 2021, se observa un nuevo camino situado en Formarís aproximadamente en el pk 2+000 sentido Santiago de Compostela, con posible afección al perímetro de protección del Camino de Santiago. Por ello, durante la redacción del Proyecto de Construcción se consultará expresamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, quien determinará si es necesario adoptar medidas complementarias de protección del patrimonio cultural.

Efectos sobre la población y las actividades económicas.

El promotor identifica como principales impactos durante la fase de construcción el incremento de mano de obra local, el consumo de recursos naturales, la generación de residuos, y las alteraciones en la accesibilidad y servicios afectados, calificándolos como compatibles o beneficiosos.

Durante la fase de explotación, la presencia de la carretera supone una barrera física y psicológica a los desplazamientos en dirección transversal a la misma. Esto puede provocar el aislamiento de núcleos de población en relación a otros y/o puntos de interés tales como: establecimientos comerciales, zonas de equipamientos, lugares de ocio, etc. Por otra parte, uno de los principales objetivos de la construcción del enlace es aportar fluidez al tráfico y mayor seguridad vial. Por tanto, el promotor considera que el impacto sobre la población en fase de explotación debido a la presencia del nuevo enlace en la carretera es beneficioso.

Del análisis de las diferentes contestaciones remitidas por las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se detectan posibles afecciones del proyecto sobre la población y el medio socioeconómico, por lo que mediante escrito de fecha 12 de enero de 2021 se requiere al promotor que complete la documentación aportada con los estudios que se indican a continuación:

- Análisis de la compatibilidad de la solución proyectada con la prolongación planificada del Cinturón Norte hacia el Oeste.
- Análisis de la alternativa de la ejecución de la glorieta a nivel de la N-550 y el mantenimiento de la N-550 en la rasante actual.
- Análisis de alternativas en la segunda glorieta y la justificación de su necesidad.
- Detalle y análisis de las afecciones producidas por las expropiaciones, las dificultades en los accesos, y el desvío de tráfico y camiones hacia los núcleos urbanos.
- Justificación de la necesidad, ubicación y número de paradas de autobús y pasarelas peatonales.
- Análisis de los cambios en el trazado propuestos por FINSA para minimizar las afecciones que se le causan.
- Análisis detallado de las propuestas del Ayuntamiento de Santiago de Compostela.

El promotor aporta la documentación solicitada mediante escrito recibido el 9 de febrero de 2021, justificando la elección de la alternativa seleccionada en el documento ambiental.

Para minimizar las posibles afecciones ambientales sobre la población y el medio socioeconómico, durante la redacción del Proyecto de Construcción se ajustará el trazado con el máximo detalle para minimizar las afecciones a las fincas colindantes en Formarís y A Sionlla de Abaixo, y se coordinará con el Ayuntamiento de Santiago de Compostela la disposición final de aceras, paradas de autobuses, pasarelas peatonales, aparcamientos, iluminación, etc.

Vulnerabilidad y riesgos.

El documento ambiental incluye un estudio y análisis de vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes.

En dicho estudio con respecto a los accidentes graves en la fase de obras, el nivel de riesgo es medio o bajo y la vulnerabilidad del proyecto es nula para todas las alternativas de trazado, por lo que el riesgo es asumible, no produciéndose impactos significativos. En cuanto a la fase de explotación, los trazados se encuentran identificados en los mapas de riesgos en Protección Civil de la Xunta de Galicia, por lo que el riesgo de accidentes con sustancias peligrosas durante la explotación de la infraestructura se considera elevado. No obstante, la ejecución de este proyecto supone la mejora de la infraestructura, lo que supondrá una disminución de este riesgo. Por otra parte, hay que destacar que a 587 metros del proyecto se encuentra un establecimiento al que le es de aplicación el Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Este establecimiento es de nivel inferior, por lo que no presenta plan de emergencia exterior.

Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a fenómenos sísmicos, inundaciones, incendios forestales, riesgos geológico-geotécnicos y catástrofes meteorológicas, no se consideran significativos.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Enlace de la Carretera N-550 con el Orbital de Santiago de Compostela (A Coruña)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2. apartado c) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Enlace de la Carretera N-550 con el Orbital de Santiago de Compostela (A Coruña)» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es) sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 8 de marzo de 2021.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

