

Posición inicial	Longitud y tipo	Descripción
313	12 N	Valor catastral.
325	12 N	Valor catastral del suelo.
337	12 N	Valor catastral de la construcción.
349	1 A	Clave de uso, según la codificación del CGCCT.
350	3 A	Clave de destino, según la codificación del CGCCT.
353	8 N	Número/año de la última liquidación de ingreso directo o notificación de nuevo valor catastral efectuada.
361	2 N	Año de alta en Padrón.
363	2 N	Mes de alta en Padrón.
365	2 N	Año de baja en Padrón.
367	2 N	Mes de baja en Padrón.
369	1 A	Tipo de movimiento (A-Alta, B-Baja, M-Modificación).
370	4 A	Motivo/origen del movimiento.
374	6 N	Fecha de movimiento (formato AA MM DD).
380	6 N	Fecha de movimiento (formato HH MM SS).
386	2 N	Año del expediente origen variación.
388	13 A	Referencia del expediente origen de la variación.
401	40 A	Relleno de espacios.

Registro de cola: Es igual en tipo, contenido y formato al registro de cola del fichero de remisión del Padrón del IBI de naturaleza urbana (tipo 90), excepto que el segundo campo (posiciones 3-9) contendrá el número total de registros de tipo igual a 41.

26646 RESOLUCION de 2 de noviembre de 1993, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de «El Gordo de La Primitiva», celebrado el día 31 de octubre de 1993, y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.

En el sorteo de «El Gordo de La Primitiva», celebrado el día 31 de octubre de 1993, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 31 de octubre de 1993.

Combinación ganadora: 42, 24, 8, 7, 44, 1.

Número complementario: 35.

Número de reintegro: 9.

El próximo sorteo de «El Gordo de La Primitiva», que tendrá carácter público, se celebrará el día 28 de noviembre de 1993, a las doce horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 2 de noviembre de 1993.—El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

26647 RESOLUCION de 2 de noviembre de 1993, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto) celebrados los días 25, 26, 27 y 29 de octubre de 1993 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto) celebrados los días 25, 26, 27 y 29 de octubre de 1993 se han obtenido los siguientes resultados:

Día 25 de octubre de 1993.

Combinación ganadora: 47, 4, 16, 22, 38, 28.

Número complementario: 27.

Número del reintegro: 2.

Día 26 de octubre de 1993.

Combinación ganadora: 20, 25, 41, 37, 28, 49.

Número complementario: 16.

Número del reintegro: 3.

Día 27 de octubre de 1993.

Combinación ganadora: 28, 16, 21, 14, 46, 20.

Número complementario: 19.

Número del reintegro: 0.

Día 29 de octubre de 1993.

Combinación ganadora: 18, 24, 4, 17, 1, 19.

Número complementario: 32.

Número del reintegro: 5.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 8, 9, 10 y 12 de noviembre de 1993, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 2 de noviembre de 1993.—El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

26648 RESOLUCION de 23 de julio de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Benavente-Porriño. Tramo Villavieja-Orense. CN 525 de Zamora a Santiago, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 23 de julio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA BENAVENTE-PORRIÑO. TRAMO VILLAVIEJA-ORENSE. CARRETERA N-525 DE ZAMORA A SANTIAGO, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 14 de junio de 1990, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria resumen del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es, dentro del II Plan de Carreteras, la realización de la autovía de Benavente-Porriño, tramo Villavieja-Orense.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de octubre de 1990, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Villavieja-Orense, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 8 de mayo de 1992, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Orense», el 16 de mayo de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 2 de octubre de 1992, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

Posteriormente, la Dirección General de Política Ambiental formuló consultas al ICONA, a la Secretaría General de la Comisión Gallega de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia y a la Dirección General de Estructuras y Desarrollo Rural de la Xunta de Galicia, debido a ciertas dudas surgidas en el análisis de la documentación presentada. El resumen de las respuestas recibidas se recoge en el anexo V.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía Benavente-Porriño, tramo Villavieja-Orense.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que, de las soluciones incluidas en ella, la opción formada por:

Subtramo Orense-Taboadela: Solución Centro;

Subtramo Taboadela-Trasmiras: Solución Norte con la modificación de trazado propuesta por el Concello de Allariz, entre el punto kilométrico 13,500 y el 28,500, aproximadamente; y cambiando a la solución Sur entre el punto kilométrico 40,000 (Boado) y el 51,500 (Corbaceiras).

Subtramo Trasmiras-Fumaces: Solución Sur;

Subtramo Fumaces-Villavieja: Solución Norte;

Es la viable desde el punto de vista ambiental, estableciéndose por la presente declaración que, además de cumplir las medidas correctoras y recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, se ejecuten las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. En la restitución de las vías pecuarias se respetará el sentido del trazado primitivo y cuando ello no sea posible, por razones técnicas, se consultará al Organismo competente de la Administración Autónoma, la restitución más conveniente de las mismas.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas por la traza, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) Con objeto de mantener inalterables las características hidrológicas de la zona, se evitará la localización de cualquier tipo de instalación auxiliar, así como la acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar a los diferentes ríos y arroyos existentes a lo largo del trazado.

b) Se redactarán, a nivel de proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes, procedentes de la actividad de la obra ni procedentes de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

c) En la construcción de las estructuras de paso sobre los ríos y arroyos se cuidará su diseño y sus luces garantizarán, además de la evacuación de caudales, la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas. Con este fin los estribos de las mismas se situarán respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico de cinco metros.

d) El cierre por el sur del valle de Monterrey puede suponer la aparición de riesgos de inundabilidad. Por ello en el diseño de la variante de Verín deberá contemplarse el riesgo de aparición de un efecto de represa inducido por la autovía, a fin de dotar a ésta de la necesaria permeabilidad.

3. *Protección de ecosistemas.*—Con el fin de alterar mínimamente los ecosistemas existentes se llevarán a cabo las medidas siguientes:

a) Dado el alto valor del paisaje del corredor a utilizar por la nueva infraestructura, se realizará, previamente a la construcción de la obra, el jalonado temporal del trazado, en tanto dura la misma, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada, especialmente en las zonas de interés indicadas en el estudio de impacto ambiental, así como en las riberas de los ríos. En todos los cruces de los ríos se mantendrá la franja de protección en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

En los casos que fuese necesario realizar caminos de obra provisionales, fuera del tronco principal, se justificará su necesidad en el proyecto.

En el proyecto de trazado se delimitarán las siguientes áreas de interés natural sobresaliente por sus características ecológicas y paisajísticas:

Bosque de A Padela.

Veiga de Limia.

Chopera de Verín.

Fraga de Lobos.

Laguna de Antela.

Cualquier afección a estos espacios deberá justificarse en base a la imposibilidad técnica de establecer trazados alternativos e irá acompañada de las medidas de protección y restauración necesarias a nivel de proyecto de construcción.

b) Con el fin de determinar el efecto barrera inducido por el trazado, en las poblaciones de mamíferos existentes en la zona, se elaborará un estudio, de acuerdo con el órgano competente en medio ambiente de la Xunta de Galicia, que analice y valore las características de dichas poblaciones y los impactos derivados de su posible aislamiento. En su caso, este estudio incorporará una propuesta de localización y tipología de los pasos de fauna u otras medidas a adoptar con objeto de minimizar este impacto.

c) En las áreas mencionadas en el epígrafe a) de este apartado, existen especies animales protegidas en base al Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo. Por tanto, la programación y ejecución de las obras, especialmente la realización de voladuras, limpieza y desbroce del área a ocupar por la autovía, se realizará de acuerdo con el órgano competente en medio ambiente de la Xunta de Galicia, con objeto de evitar que estas actuaciones se realicen durante el período de reproducción y cría de la fauna protegida, de manera muy especial en las zonas de la Laguna de Antela y Veiga de Limia, considerada de importancia para las aves según la ICBP/SEO.

d) Los proyectos de trazado tendrán en cuenta la legislación vigente en materia de protección de la fauna y flora silvestres. Deberá tomarse como uno de los criterios de diseño el minimizar la afección a las masas y bosquetes de carballo, melojo, castaño y vegetación de ribera existentes a lo largo del recorrido de la autovía.

e) Los proyectos de trazado estudiarán las afecciones que origine el trazado en relación con la prevención y control de los incendios forestales. Se delimitarán las zonas de riesgo generadas por la autovía así como las modificaciones que ésa pueda inducir en los cortafuegos, puestos de vigilancia y accesibilidad del territorio. Esta información se comunicará a los servicios forestales de la Xunta de Galicia.

4. *Protección específica del valle de A Padela.*—El valle de A Padela representa uno de los principales espacios botánicos y faunísticos del ámbito de estudio. Con el fin de evitar su afección por la solución denominada en el estudio informativo, solución Norte, entre los puntos kilométricos 22,500 y 26,000, el proyecto de trazado desarrollará la alternativa propuesta por el Concello de Allariz entre los puntos kilométricos 13,500 y 28,500, respectivamente.

5. *Protección específica de la laguna de Antela y Veiga de Limia.*—Entre el enlace de Sandiás y el de Trasmiras aparecen suelos de alto valor agrícola, junto a otros de muy alto interés ecológico, incluidos en el catálogo de la ICBP de áreas de importancia para las aves. Es notable la presencia de numerosas especies protegidas, ligadas a fenómenos de hidromorfismo en el entorno de la antigua laguna de Antela que, como indica el ICONA, sería conveniente abordar su regeneración parcial.

El trazado entre los referidos enlaces se ajustará a las siguientes condiciones:

a) No interferir con las soluciones que pudieran plantearse para la recuperación de la laguna de Antela como zona húmeda de interés natural.

ajustando el trazado a la zona industrial actualmente ocupada en la deseada laguna.

b) No afectar a los sistemas de drenaje transversal y longitudinal de la zona.

c) Minimizar la ocupación de suelos agrícolas con alto potencial productivo.

Por tanto, el proyecto de trazado incorporará un estudio de caracterización hidrológica, ecológica y agronómica de la zona que justifiquen la solución definitiva.

6. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado de la nueva vía supone un alejamiento general de los núcleos de población, con relación a la actual N-525, éste pasa próximo a algunas zonas pobladas.

En consecuencia, se realizará, a nivel de proyecto, un estudio prospectivo de los niveles sonoros, en núcleos poblacionales previsiblemente afectados por el nuevo trazado, que se producirán en la fase de explotación de la nueva vía y se diseñarán las medidas correctoras que se deberán realizar, en su caso, para garantizar que los niveles de inmisión sonora, originados por esta actuación y medidos en las edificaciones existentes en el entorno, a 2 metros de las fachadas, para cualquier altura, entre las veintitrés y las siete horas y entre las siete y las veintitrés horas, no superasen los 55 dB Leq(A) y 65 dB Leq(A), respectivamente.

Cuando el resultado de la aplicación de las medidas correctoras, sea la instalación de pantallas acústicas, se integrarán paisajísticamente en el entorno de actuación.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se inferirá la necesidad de complementar las medidas correctoras realizadas.

7. *Protección del patrimonio cultural.*—El tramo de autovía sobre el que se formula la presente declaración presenta un solapamiento, entre el enlace de San Ciprián y el enlace de Orense-Centro, con el tramo Orense-Porriño, para el que la Dirección General de Política Ambiental formuló la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, con fecha 13 de marzo de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de mayo). En la condición 1 de dicha declaración se requiere alejar el trazado de la autovía entre los puntos kilométricos 4,900 y 7,450 del polígono de suelo urbanizable del casco histórico de A Valenza, situado en el municipio de Barbadas.

El trazado propuesto por el estudio informativo a que se refiere la presente declaración es viable desde el punto de vista ambiental si se aleja del casco histórico una distancia aproximada de 200 metros, fijándose en todo caso como límite mínimo de aproximación los 100 metros, y no se superan los niveles acústicos señalados en la condición 6.

Por otra parte, considerando el informe sobre el impacto del proyecto en el patrimonio arqueológico, aportado por la Dirección General del Patrimonio Histórico y Documental de la Xunta de Galicia, y teniendo en cuenta la existencia de numerosos yacimientos conocidos y la posibilidad de aparición de otros desconocidos que puedan verse afectados, en mayor o menor medida, por los trazados definitivos, se adoptarán las siguientes medidas:

a) El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, en coordinación con la Dirección General del Patrimonio Histórico y Documental de la Xunta de Galicia.

b) Durante la ejecución de las obras se realizará, sobre el terreno a ocupar por la solución adoptada, la prospección arqueológica de campo para la delimitación, reconocimiento y catalogación de restos no inventariados en la fecha, realizándose los sondeos y excavaciones oportunas de cualquier vestigio que pudiera aparecer, con los permisos y supervisión del organismo competente.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.*—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, para la reducción de los impactos ambientales y la restauración de los terrenos afectados por las mismas.

El citado proyecto incluirá, además, las siguientes medidas:

a) Una clasificación del territorio afectado por las obras, a efectos de ubicación de escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parques de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras, instalaciones temporales, etc., con un plano a escala al menos 1:25.000, en tres categorías:

1.ª Zonas excluidas: Comprenderán las áreas de interés natural señaladas en la condición 3 a), las zonas ocupadas por vegetación arbórea de cualquier tipo, los suelos de alta capacidad de uso agrícola, los yacimientos arqueológicos y las zonas relacionadas con los cauces permanentes o temporales existentes a lo largo del trazado. En estas zonas se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente,

acopios de materiales, viario o instalación al servicio de las obras, salvo aquellas actuaciones de carácter estrictamente puntual y momentáneo, que resultarán de inexcusable realización para la ejecución de las obras. Ello deberá ser debidamente justificado ante el Director de la obra y autorizado por el mismo. En cualquier caso, esta ubicación queda condicionada a la restitución íntegra del espacio afectado a sus condiciones iniciales.

2.ª Zonas restringidas: Comprenderán las zonas o elementos calificados, según los criterios establecidos en el capítulo 5 del estudio de impacto ambiental, como de vegetación de medio valor y capacidad de uso agrícola media. En estas áreas se admitirá la localización de instalaciones al servicio de las obras, con carácter temporal, exclusivamente durante la realización de las mismas, debiéndose retirar por completo a la finalización de éstas, restituyendo al terreno sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal.

3.ª Zonas admisibles: Constituyen el resto del territorio, con menores méritos de conservación. En estas zonas se podrán localizar aquellas instalaciones y elementos que por sus especiales características tengan un carácter permanente, como son los vertederos de los excedentes de excavación resultantes. La existencia de estos elementos permanentes debe ir acompañada de la realización de actuaciones para lograr su integración en el entorno.

b) Las obras de restauración paisajística y ecológica de todos los terrenos afectados, de forma temporal o permanente, por las obras. También se incluirá tanto su ejecución material como, en su caso, el plan de conservación a seguir una vez finalizado el plazo de garantía de las mismas. Estas obras se ajustarán en su formalización a lo dispuesto en las «recomendaciones para la redacción de proyectos de plantaciones» de la Dirección General de Carreteras.

c) Debido a que la ejecución de la autovía generará previsiblemente un importante volumen de excedentes de excavación, la programación de las obras atenderá a lograr una gestión eficaz de los áridos, con el fin de minimizar el volumen de los vertederos y lograr la máxima integración ambiental. Para ello, se establecerá un plan de coordinación, para la totalidad del trazado, entre Villavieja y Orense, que ordene la ejecución de los diferentes tramos de construcción. El objetivo de este plan será reducir el número y volumen de las escombreras y aprovechar el material de las zonas de préstamos, utilizando los excedentes de excavación de los tramos excedentarios en aquellos otros deficitarios. El plan estudiará igualmente la posibilidad de utilizar los sobrantes de excavación en la restauración ambiental de las abundantes explotaciones de minería a cielo abierto de la zona.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

9. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Informe sobre los resultados de la prospección arqueológica en todo el trazado y sobre las eventuales excavaciones, traslados y medidas de protección del patrimonio arqueológico al que se refiere la condición 7.

b) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de ecosistemas y la fauna, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de corrección acústica ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del patrimonio cultural, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y de los planes que se incluirán en el proyecto a que se refiere la condición 8.

c) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Evolución de los niveles sonoros en los puntos de muestreo propuestos por el programa de vigilancia.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 8 así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de conservación.

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.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

10. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras emitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones. Las medidas correctoras establecidas por la Declaración de Impacto Ambiental deberán estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de las medidas y obras en relación con el mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

Medidas y precauciones para la protección del sistema hidrológico indicadas en la condición 2.

Medidas y estudios a que se refiere la condición 3, relativa a la protección de ecosistemas.

Estudio de caracterización hidrológica, ecológica y agronómica en el entorno de la laguna de Antela y Veiga da Limia y consiguientes ajustes de trazado a que se refiere la condición 5.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras a que se refiere la condición 6.

Programa de actuación relativo a la protección de yacimientos arqueológicos a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 9.

11. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas condiciones figurarán en la Memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 23 de julio de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el Impacto Ambiental del Proyecto

Relación de consultados	Respuestas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia	—
Presidencia de la Junta de Galicia	—
Dirección General de Calidad, Medio Ambiental y Urbanismo	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural (Consejería de Agricultura de la Junta)	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela	—
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia (CSISC)	—
Comisión Biológica de Galicia (CSIC)	—
Departamento de Geografía (Facultad de Filosofía y Letras). Universidad de Santiago de Compostela	—
Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela	—
Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza	—
Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología	—

Relación de consultados	Respuestas
Asamblea Ecologista e Naturalista de Galiza (AGENC)	—
Unión de Consumidores de Galicia (UCE)	—
Gobierno Civil de Orense	X
Diputación Provincial de Orense	—
Colectivo Ecologista da Protección da Natureza (CEPRO-NA)	—
Sociedade Galega de Historia Natural	X
Movimiento Ecoloxista da Limia (MEL)	—
Grupo Ecologista Ciconia	—
Ayuntamiento de Orense	X
Ayuntamiento de Allariz	—
Ayuntamiento de Sandiães	—
Ayuntamiento de Ginzó de Limia	—
Ayuntamiento de Trasmiras	—
Ayuntamiento de Cualedro	—
Ayuntamiento de Monterrey	—
Ayuntamiento de Verín	—
Ayuntamiento de Castrelo	—
Ayuntamiento de Fumaces	—
Ayuntamiento de Ventas de la Barrera	—
Ayuntamiento de La Gudiña	—
Ayuntamiento de El Cañizo	—
Ayuntamiento de Villavieja	—
Ayuntamiento de Canda	—

La respuesta del ICONA fue la siguiente;

La actual carretera nacional que enlaza las localidades identificadas en la Memoria-resumen atraviesa o discurre próxima a los espacios de elevado interés nacional, indicados en el anexo, y que presumiblemente pueden verse afectados por la futura autovía.

Por otra parte, se ha constatado la presencia de algunas especies animales catalogadas «de interés especial» (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), cuyos hábitats pueden ser alterados. Entre ellas, destacan: La nutria (*Lutra Lutra*, presencia posible), el desmán de los pirineos (*Galemys Pyrenaicus*), el sisón (*Tetrax Tetrax*) y la cigüeña blanca (*Ciconia Ciconia*). Además, el lobo (*Canis Lupus*) y varios ungulados cinegéticos, serán también afectados por el trazado.

Con objeto de minimizar el impacto derivado de las obras y posterior uso de la autovía sobre los ecosistemas afectados sería conveniente que su trazado discurren mayoritariamente sobre el de las correspondientes carreteras nacionales. Sin embargo, en el tramo próximo a Xinzó de Limia el trazado debería discurrir por el suroeste de esta población, garantizando la no afección al territorio ocupado antiguamente por la laguna de Antela. Este espacio natural podría ser recuperado en breve como zona húmeda, al amparo de los artículos 282 y 283 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

El control de los desmontes, escombreras y vertidos deberá realizarse de tal forma que no alteren sensiblemente las características naturales de los hábitats afectados, muy especialmente en lo que se refiere, en el caso de los cauces fluviales, a la vegetación riparia y palustre, y al caudal y calidad de las aguas. El deterioro de las condiciones actuales de los ríos y arroyos originaría una pérdida de su riqueza biológica, en muchos casos actualmente amenazada. A este respecto, hay que destacar la importancia del río Limia, designado por el Estado español ante la CE en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejorada para ser aptas para la vida de los peces.

El medio biótico se ve particularmente afectado por el proyecto, en cuanto supone un riesgo para la supervivencia de algunas especies. Perturbaciones durante la época de cría que pueden influir en un decremento del éxito reproductivo de las poblaciones, la mortalidad de animales en la calzada, la restricción o imposibilidad de dispersión o de efectuar los obligados desplazamientos estacionales, así como el favorecer la fragmentación de las poblaciones animales principalmente, y la contaminación por gases y metales pesados, influyen, en último extremo, en una merma de la diversidad genética.

Los riesgos aludidos adquieren mayor importancia en el contexto más amplio de la futura red de autovías. En este sentido, es evidente que deben tomarse las medidas oportunas para garantizar:

El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente desde mediados de abril a finales de junio.

Una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.

El preceptivo estudio de impacto ambiental debería contemplar como aspectos primordiales una evaluación de las posibles afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública, además de a los espacios y especies aludidos anteriormente, la identificación de los lugares de paso de las distintas especies o grupos de organismos, así como los emplazamientos y las especificaciones técnicas del acondicionamiento de pasos efectivos, tanto como de las vallas de seguridad de la autovía. En cualquier caso, en lo referente a los últimos aspectos mencionados, se sugieren las siguientes medidas:

Evitar las medianas que obstaculicen un presumible paso de animales a través de la calzada, con objeto de evitar el riesgo de accidentes.

En el caso de que el trazado sea vallado se deben aprovechar los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales, sin deterioro de los hábitats afectados; véase, como ejemplo, puentes en los arroyos y vaguadas y túneles para las estructuras montañosas.

En los lugares en los que las características del terreno no permitan la construcción de pasos adecuados, y sean éstos necesarios, deben dejarse tramos de calzada sin vallar.

Aunque se carece actualmente de información suficiente sobre tipología de pasos y su aceptación por la fauna, se recomiendan, en términos generales, bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de seis a ocho metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberían tener una altura mínima de cuatro metros.

Por último, se considera muy interesante realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos, integrando en un control general del impacto de la autovía sobre los seres vivos afectos.

Anexo

Espacios de interés natural

1. Espacios incluidos en el proyecto Biotipos/CORINE/ICONA/CEE.
 - 1.1 Garantía del río Bibey.
2. Espacios de importancia para las aves, reconocidas por el Consejo Internacional para la Conservación de las Aves (ICBP), no mencionadas anteriormente.
 - 2.1 La Limia.
3. Otros espacios naturales de interés.
 - 3.1 Queixa-Invernadeiro.
 - 3.2 Veigas de Limia.
 - 3.3 Veiga de Ponteliñares.

La respuesta dada por la Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes menciona la no afección por el trazado propuesto a ninguno de los espacios incluidos en el Inventario Abierto de Espacios Naturales a proteger de la Comunidad Autónoma de Galicia.

El Gobierno Civil de Orense remitió un informe, redactado por la Dirección Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sobre las consideraciones a tener en cuenta para disminuir la incidencia ambiental del estudio indicado, que, resumidas, son:

El informe presentado estudia tres zonas diferenciadas desde el punto de vista agrícola:

1. Zonas altas del macizo oriental y puerto de Las Estivadas:

A) Macizo oriental: Zona forestal donde predomina el pinar, estando representadas todas las clases de edad del pino. Existen amplias zonas desprovistas de vegetación arbórea debido a incendios forestales, donde predomina el matorral. En el tramo de carretera que pasa por los términos de Ríos y La Gudiña, hay bosquetes de frondosas formados por castaños y robles. Destacan en las inmediaciones de los núcleos urbanos huertos familiares para productos de autoconsumo y forraje. En los bosques cer-

canos a los núcleos urbanos de Verín y La Gudiña, hay gran afluencia de personas a las áreas recreativas.

B) Puerto de Las Estivadas: Zona forestal con predominio del pinar existiendo algún rodal de roble y castaño.

2) Laguna de Antela y valle de Monterrey. Son las zonas de mayor interés agrícola:

A) Laguna de Antela: Zona declarada de alto interés nacional por Ley Especial de 27 de diciembre de 1966. Esta laguna fue desecada y transformada a agrícola, y a partir de 1964 comenzaron a desarrollarse los trabajos de explotación y las adjudicaciones a cultivadores de la zona. La zona está sometida a un plan general en el que se establecen los distintos usos y tamaños de las parcelas a explotar. Existe además una explotación directa de carácter agrícola con fines demostrativos y experimentales. En la zona existen 608 hectáreas de regadíos y 2.200 de secano.

B) Valle de Monterrey: Se extiende por los municipios de Verín, Monterrey, Ombra y Castrelo del Valle. Existen en la zona 3.758 hectáreas de viñedos y 7.872 de labor intensiva.

3. Zonas agrícolas de la comarca de Orense. Existen en la zona huertos familiares para autoconsumo, además se señala la presencia de áreas forestales donde predominan las frondosas (Quercus Robur y Q. Pyrenaica), asociada en algunos casos con P. Pinaster.

Las principales consideraciones dadas en la respuesta de la Confederación Hidrográfica del Norte fueron:

Respecto a las obras en cauces y márgenes sujetas a algún tipo de servidumbre, se señala:

Se adoptarán las medidas necesarias para evitar un enturbiamiento apreciable de las aguas durante la ejecución de las obras.

Se protegerán de la erosión los terraplenes próximos a los ríos, mediante hidrosiembras y protección con escollera de los que puedan ser afectados por avenidas.

En la ejecución de cortas y desvíos de cauces se adoptarán medidas para la protección de la fauna piscícola.

Se dejará expedita una zona de servidumbre de cinco metros de ancho a ambos lados de los cauces.

La extracción de áridos y los aprovechamientos de aguas, precisarán necesariamente de autorización administrativa, en la que se recogerá el condicionado correspondiente. A la hora de establecer las zonas de áridos deberán abandonarse las zonas densamente pobladas de arbolado o consideradas como de freza.

Además recuerda la prohibición de arrojar vertidos sólidos a los ríos ni depositarlos en sus márgenes, precisando autorización administrativa para los vertidos de aguas residuales que se prevea realizar.

En el proyecto final deberán analizarse, caudales de avenida de las cuencas afectadas y capacidad de desagüe de las obras de fábrica.

El Ayuntamiento de Orense manifiesta que debido a la falta de definición del proyecto no puede realizar sugerencias de carácter ambiental.

Las Sociedad Galega de Historia Natural, propone una serie de recomendaciones de carácter genérico, debido a la fase de elaboración en la que se encuentra el proyecto en el momento de realizar las consultas. Estas recomendaciones son:

- A) Elección del trazado de menor impacto sobre parajes de interés.

Se preservarán los espacios con protección dada por las normas subsidiarias de Orense, y valle del río Pentes (sur de A Gudiña), Roquedo de Fraga de Lobos (sureste de Verín), entorno del Castillo de Monterrey y valle A Padela (sureste de Allariz).

Se propone, con objeto de proteger el entorno fluvial, alejar de las riberas fluviales la autovía y sus enlaces a una distancia de 50 a 100 metros, y aprovechar las áreas más degradadas para hacer discurrir por ellas el trazado.

- B) Disminución del efecto barrera y partición del territorio.

Se recomienda que las dos calzadas de la autovía discurran adyacentes sobre la mayor parte del recorrido de la actual N-525.

Respetar incluso los más pequeños cursos de agua, conservando su naturalidad. Sustitución de tajeas y canalizaciones por pequeños puentes de 1,5-2 metros.

- C) Reducción del impacto durante la ejecución de la obra.

Aprovechamiento de los árboles que haya que talar para madera. Retención y mantenimiento de la capa de tierra vegetal para su posterior reutilización en taludes, los cuales deberán ser limitados en extensión y superficie para facilitar su revegetación.

Restricción o eliminación de utilización de cargas explosivas muy potentes que puedan afectar a cauces y acuíferos.

Control de la ejecución de las obras de la empresa adjudicataria para evitar daños ecológicos perfectamente evitables.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El Estudio Informativo define las características generales para la realización de la autovía Benavente-Porriño, en su tramo Villavieja-Orense, con una longitud aproximada de 125 kilómetros. Este recorrido ha sido dividido en el estudio informativo en los siguientes subtramos, cada uno con diversas soluciones alternativas:

El subtramo Orense-Taboadela propone tres soluciones con origen y final común. Discurren paralelas entre sí de norte a sur y muy próximas unas a otras. Se ordenan según su posición con respecto a la carretera actual. Así se denominan solución Oeste, solución Centro, que corresponde fundamentalmente al pasillo de la N-525, y solución Este.

En el alto de Taboadela se inicia el subtramo Taboadela-Trasmiras. Se estudian dos soluciones básicas. La solución Norte se dirige hacia el este hasta cruzar el río Arnoya, donde gira hacia el sur para ir a través del valle de A Padela y paralelamente a la N-525, alcanzar la llanura de la laguna de Antela al sur de Sandiás. Desde aquí cruza a la Veiga de Antela, rebasa Xinzo de Limia por el norte y recorre la llanura de A Limia hasta Trasmiras. La solución Sur se inicia, a partir del alto de Taboadela, en la CN-525 dirigiéndose hacia el sur a través del monte de Penamá hasta alcanzar el río Limia al sur de Villar de Santos. Aquí gira hacia el este y al cruzar Xinzo de Limia al norte se acerca de nuevo a la actual N-525 en las veigas.

El siguiente subtramo es el Trasmiras-Fumaces. Aquí la solución Norte continúa hacia el este hasta superar el puerto de Estivadas, donde gira hacia el sur para dirigirse al valle de Monterrey. Este se cruza en sentido este-este por el norte de Verín. La solución Sur sigue paralela a la N-525, al oeste de ella, hasta llegar a Labarellos donde sigue hacia el sur para alcanzar el valle cerca de Villaza. La Fosa de Verín se cruza por el sur planteándose para ello dos posibilidades, una más al norte y cercana a la ciudad de Verín, y otra más meridional optándose finalmente por esta última. Ambas se unen cerca de Fraga de Lobos dirigiéndose hacia el norte hasta Fumaces.

El último subtramo es el Fumaces-Villavieja. La solución Norte sigue el recorrido muy paralelo al de la actual N-525, acompañándola al sur de ésta. Para el paso de A Gudiña se plantean dos soluciones, una cercana al núcleo y otra más al sur por el arroyo de la Rivera, eligiéndose la primera de ellas. La solución Sur se dirige directamente hacia Villavieja en sentido noreste a través de los valles del Serranova y el Pereira, alejándose notablemente del trazado actual. Se plantea un posible enlace entre la solución Norte y la Sur a través del valle del Pente que, finalmente, se descarta.

Del análisis de todas las alternativas, el estudio informativo selecciona como preferible el trazado formado por las siguientes soluciones:

- Subtramo Orense-Taboadela: Solución Centro.
- Subtramo Taboadela-Trasmiras: Solución Norte.
- Subtramo Trasmiras-Fumaces: Solución Sur.
- Subtramo Fumaces-Villavieja: Solución Norte.

La velocidad prevista es de 100 kilómetros/hora, con una calzada de 12 metros por 7 metros y arcenes, exterior de 2,5 metros e interior de 1 metro. Este tramo tiene previsto conectar en Villavieja con la autovía Benavente-Villanueva y en Orense con la Orense-Porriño.

Ninguna de las soluciones estudiadas aprovecha en ningún punto la actual N-525, preservándose ésta de toda afección, así como las restantes carreteras existentes, reponiéndose y ordenándose en cada caso los diferentes accesos.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El estudio recoge todos los epígrafes de contenido incluidos en el artículo 7, capítulo II del Real Decreto 1131/1988 a excepción de la valoración de los impactos ambientales, que se realiza, sin justificar, sólo en el documento de síntesis. Se realiza la descripción del proyecto, examinándose las diversas alternativas propuestas y describiéndose las acciones del mis-

mo susceptibles de producir alteraciones. Un resumen de su contenido se expone a continuación por epígrafes.

Inventario ambiental: Examina los factores tanto del medio físico (abiótico y biótico) como del socioeconómico (demografía, actividades económicas, estructura territorial y patrimonio arqueológico y cultural) y perceptual susceptibles de verse afectados por el proyecto. Este inventario va acompañado de una cartografía temática, presentándose un total de 16 mapas, tres de los cuales son valorativos.

De la información del inventario se deducen como aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental la existencia de los siguientes puntos o áreas sensibles:

Altos riesgos geológicos ligados a movimientos gravitatorios en los pasillos del Monte y de Veiguilla, franja NE del tramo Verín-Estivadas y entre las aldeas de Morgade y Boado.

Suelos de alta capacidad de uso agrícola, localizados en la fosa de Verín (viñas con denominación de origen Monterrey) y en la laguna de Antela.

Una densa red hidrográfica superficial.

Formaciones vegetales de muy alto valor de conservación, tales como melojares, carballeiras y bosques de ribera carentes de influencia antrópica localizados en A Podela, San Salvador en la vertiente norte del macizo de Penamá, las rebolleiras de Riós, A Gudiña y Monterrey, la chopera de Verín y en general todos los bosquetes de ribera y sus prados húmedos asociados, ocupando todo ello una extensión superficial reducida.

Áreas de interés faunístico sobresaliente: Bosques de Penamá y A Podela (Allariz), Vega de Limia (Trasmiras y Xinzo de Limia), chopera de Verín, Fraga de Lobos (Verín y Vilardevós), el bosque de Serranova y los valles de Barxa, Pentes y Pereiro.

Una población mayoritariamente en retroceso, espacialmente muy dispersa y ocupada fundamentalmente en el sector agrario, a excepción de los municipios de A Gudiña, Allariz y Barbadaz, que ligan su actividad a los servicios de la actual N-525.

Un patrimonio arqueológico y arquitectónico de interés, localizado fundamentalmente en Allariz, Xunqueira de Ambia, Monterrey y La Merca.

La existencia de un paisaje globalmente homogéneo y muy antropizado, en el que destacan por su especial valor la media ladera del valle del Arnoya y el fondo del valle del Pente.

Identificación y caracterización de impactos: Se definen 16 efectos con alta probabilidad de ocurrencia, 3 de media y 4 de baja, que se caracterizan mediante una matriz, común para todas las alternativas, en función de su carácter, duración, proyección en el tiempo y en el espacio, reversibilidad, posibilidades de recuperación y singularidad.

La descripción de alteraciones se lleva a cabo por factores ambientales afectados, expresándose en cada caso y para cada subtramo considerado cual es, dentro de las alternativas contempladas, la ambientalmente más adecuada.

El estudio establece como alteraciones más significativas las siguientes:

Pérdida de suelos de alta capacidad agrológica por ocupación temporal, pero sobre todo permanente, de la vía: Sobresalen dos áreas singulares por su potencial productivo: La laguna de Antela y el valle de Verín, de modo que en los subtramos Taboadela-Trasmiras y Trasmiras-Fumaces resultan más aconsejables las soluciones Norte, al ocupar una superficie menor de dichos suelos.

Afección al esquema hidráulico por interceptación y ocupación de cauces: Las opciones Sur plantean globalmente una mayor afección a los cauces existentes, llegando, en algunos casos a su ocupación permanente.

Destrucción de las formaciones vegetales de interés por actuaciones de desbroce y tala: En el subtramo Taboadela-Trasmiras la alternativa Norte produce un notable impacto sobre el bosque caducifolio de alto valor de A Padela, mientras que la Sur produce alteraciones semejantes en el bosque de Penamá.

En el subtramo Trasmiras-Fumaces, la alternativa Sur incide sobre la chopera de Verín y sobre el paraje de Fraga de Lobos.

Afección a comunidades faunísticas de interés por la alteración y pérdida irreversible de sus hábitats: Se manifiesta con especial intensidad en el tramo Taboadela-Trasmiras (con dos enclaves singulares afectados respectivamente por las soluciones Norte y Sur) y en el subtramo Fumaces-Villavieja con la afección al valle de Serranova, rico en avifauna y mamíferos, así como a las comunidades de los ríos Mente y Pereira.

Pérdida de calidad paisajística tanto por las obras necesarias para la construcción (desbroces, movimientos de tierra, etc.) como por la propia presencia de la vía: Especialmente fuerte en el último tramo y en especial en el caso de la solución Sur.

Medidas correctoras: Las medidas correctoras se establecen en función de los distintos factores ambientales, con el carácter genérico que corresponde a un estudio informativo.

Aire:

Medidas para el control de la emisión de polvo durante la fase de construcción.

Estudio de previsión de niveles fónicos por procedimientos empíricos en las siguientes fases del proyecto.

Geología:

Estudios de seguimiento de puntos con riesgos geológicos.

Pendiente máxima recomendada en desmontes 60° y 45° en terraplenes.

Estudio en fases posteriores de emplazamiento, características, afectación ambiental y programa de recuperación de las áreas de cantera y de los vertederos.

Suelos:

Reducción de las zonas a utilizar para la acumulación de materiales y maquinaria.

Restricción del movimiento de la maquinaria.

Control de la erosión mediante revegetación de taludes y terraplenes, con recomendación de especies a utilizar.

Retirada de la tierra vegetal.

Hidrología:

Instalación de obras de fábrica.

Control de vertidos a los cauces.

Plan de restauración con especies vegetales de ribera en los márgenes y cauces afectados por las obras.

Vegetación:

Minimización de la superficie alterada en zonas que posean las comunidades de mayor valor.

Respeto a los elementos arbóreos singulares.

Reducción del peligro de incendios mediante la eliminación del combustible vegetal en los márgenes de la calzada.

Recuperación de la cubierta edáfica.

Fauna:

Realización de las obras fuera de las épocas de reproducción de los grupos faunísticos.

Evitar los vertidos de sustancias contaminantes a los cauces.

Control de las poblaciones piscícolas de los cauces afectados.

Paisaje:

Ubicación de escombreras, vertederos, préstamos y parque de maquinaria en zonas de bajo valor paisajístico.

Restauración de las áreas afectadas por ocupación temporal.

Tratamiento de instalaciones permanentes.

Tratamiento de taludes en desmontes y terraplenes.

Tratamiento paisajístico de las desembocaduras de los túneles, de los viaductos, de los muros y de los nudos y medianas.

Limpieza y policía de las obras.

Socioeconomía:

Efectuar todos los trabajos necesarios para el buen aspecto y conservación de las características originales de las zonas alteradas, en proximidad de los núcleos.

Reposición del viario de comunicación.

Propuesta de A Gudiña como área de servicio.

Integración de la vía en el entorno del castillo de Monterrey.

Recuperación de los suelos de alta productividad.

Plan de vigilancia ambiental: Para la verificación del cumplimiento de las anteriores medidas correctoras se establece un sistema de vigilancia sobre vegetación, vertederos, ruido y cauces.

Documento de síntesis: Recoge un resumen del Estudio de Impacto añadiendo una selección de alternativas cuya justificación no se desarrolla adecuadamente en el contenido del Estudio.

Concluye con la siguiente propuesta de soluciones:

Subtramo Orense-Taboadela: Atendiendo al esquema hidrográfico y a las formaciones vegetales de la ribera del río Barbaña, como factores ambientales diferenciadores, y al mantenimiento actual de las comunicaciones, así como a lo no afectación al planeamiento urbanístico de San Ciprián das Viñas, se propone la solución Centro.

Subtramo Taboadela-Trasmiras: Se consideran como factores determinantes el riesgo de procesos gravitacionales, la ocupación de suelos productivos, las comunidades biológicas singulares y los aspectos paisajísticos y patrimoniales, aconsejándose la solución Norte.

Subtramo Trasmiras-Fumaces: Las variables ambientales más destacables en este caso son suelos, esquema hidrográfico, formaciones vegetales y entorno paisajístico, optándose por la solución Sur.

Subtramo Fumaces-Villavieja: Se consideran como factores ambientales determinantes: El esquema hidrográfico, las formaciones vegetales, singularidades paisajísticas y los focos dispersos de actividad económica, optándose por la solución Norte.

Análisis del contenido

El estudio es confuso e incompleto, no siendo posible deducir de manera clara los pros y contras de cada alternativa desde el punto de vista ambiental. No se indican los criterios en base a los cuales se realiza la selección que aparece en el documento de síntesis, que se contradice en varios puntos con los expuestos en otros apartados del estudio. Esta confusión y discrepancias puede propiciar que los criterios ambientales no sean considerados adecuadamente en la selección de alternativas que realiza el estudio informativo, cuya valoración ambiental de algunos tramos difiere de la del estudio de impacto ambiental, como ocurre en el subtramo Trasmiras-Fumaces.

Aporta abundante información que en cierta medida se considera irrelevante y reiterativa adoleciendo de otro tipo de datos que serían necesarios para la rigurosa evaluación. Así del estudio hidrológico no es posible deducir la categoría y características de los diferentes cauces afectados y los posibles riesgos de inundación o embalsamiento de aguas. El estudio del ruido no explica la metodología utilizada y resulta inadecuado, al homogeneizar datos de tráfico que varían notablemente entre diferentes tramos. No existe análisis de emisión o inmisión de contaminantes debidos al tráfico. No se trata la posible incidencia de la autovía sobre los incendios forestales y las obras existentes para su control y prevención. Al realizarse un análisis inicial exclusivamente por tramos no se analiza de forma completa el efecto barrera de la autovía sobre las poblaciones de macromiíferos, impacto que tampoco queda correctamente dimensionado con la matriz presentada para la totalidad de la traza.

Los argumentos utilizados para la valoración de algunos impactos no se justifican, en ocasiones son incoherentes y se utilizan diferentes criterios en cada tramo para un mismo factor ambiental. En concreto, en el tramo Trasmiras-Fumaces la preferencia por la alternativa Sur es contradictoria con el análisis de impactos realizado. Tampoco parece justificada la preferencia ambiental por la alternativa Norte en el tramo Taboadela-Trasmiras que, al menos entre Sandiás y Trasmiras, debería haber sido objeto de un tratamiento específico. En este tramo se priman criterios ligados a la mayor incidencia sobre los suelos agrícolas (en contradicción con lo expuesto en el inventario ambiental) y al mayor movimiento de tierras necesario en la alternativa Sur para optar por la Norte. Sin embargo, en esta última, además de una mayor afectación a suelos de alta productividad, concurren un mayor impacto sobre especies animales protegidas, sobre la red hidrológica, la ocupación de un espacio natural catalogado y la alteración de áreas de alto valor natural con un alto potencial ecológico actual y futuro que se vería hipotecado con la solución propuesta. No obstante, estos impactos se minimizarán considerablemente con las modificaciones de trazado, requeridas en esta declaración, en los espacios catalogados de A Padela y A Limia.

El estudio no jerarquiza ni valora el significado ambiental de las alternativas, justificando la propuesta de trazado ambientalmente más apta de una manera insuficiente en el documento de síntesis.

Metodológicamente el estudio presenta problemas de concepto que le resta peso como documento para la toma de decisiones: El análisis inicial efectuado para cada uno de los tramos no evalúa correctamente la incidencia ambiental de cada alternativa, en consecuencia, la matriz única aportada para la identificación y caracterización de impactos para el conjunto de las alternativas y para la totalidad de la traza presenta las mismas carencias. La cartografía que acompaña el estudio se haya a una escala aproximada 1:250.000, inadecuada para la adecuada localización e interpretación de los elementos mapeados.

El tratamiento realizado con respecto al ruido, en el estudio de impacto ambiental, no permite identificar las zonas afectadas, ni cuantificar la magnitud del impacto producido.

No se realiza juicio sobre los impactos producidos en el medio perceptual y en la socioeconomía.

Las medidas correctoras y el sistema de vigilancia propuestos no guardan relación con los impactos detectados apareciendo desvinculadas del territorio afectado. Así se establecen medidas para el tratamiento de los

túneles, no existiendo ninguno en el trazado propuesto. En relación con la localización de vertederos, instalaciones, canteras, etc. se atiende exclusivamente a criterios de paisaje ignorando factores ecológicos, agrícolas e hidrológicos de mayor importancia en la zona.

Respecto al documento de síntesis, éste añade, para cada variable del medio estudiada, una evaluación o juicio sobre los impactos, realizada de acuerdo con las categorías recogidas en el Real Decreto 1311/1988. Dicha evaluación no se realiza para cada alternativa ni para cada subtramo, sino, de manera general, sobre la variable afectada, discriminándose sólo en los casos de:

Alteración de la capacidad agrológica de los suelos (calificada de severa en la ocupación en los valles de Antela y Verín).

Afección al esquema hidráulico: Severa en la alternativa Sur, especialmente en el último subtramo.

Impacto severo sobre la vegetación en Penamá y A Podela.

Impacto severo sobre la fauna en Penamá, A Podela, chopera del valle de Támea, valle del Pente y de Pereira.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Al expediente de información pública correspondiente al estudio informativo «EI-1-E-32.B, autovía de Benavente a Porriño, tramo Villavieja-Orense, Orense», se han presentado distintas alegaciones procedentes de Instituciones, Asociaciones y particulares. A continuación se expone un resumen de las mismas.

Relación de alegantes

Alegaciones de Instituciones y Organismos:

Ayuntamiento de Barbadás.
Ayuntamiento de Allariz.
Ayuntamiento de Ginzo de Limia.
Ayuntamiento de Verín.
Ayuntamiento de Villardevós.

Alegaciones de Asociaciones y grupos políticos:

Sociedad Gallega de Historia Natural.
Asociaciones de vecinos de A Valenzá, San Lorenzo de Piñor, Parada de Piñor, Bentraces y Barbadás (totalidad de los pueblos del término municipal de Barbadás).

Grupo Popular del Ayuntamiento de Verín.

Don Alberto Blanco Casal, Concejal del Ayuntamiento de Verín, en representación del Bloque Nacionalista Galego (BNG).

Alegaciones de particulares:

Grupo de vecinos de Barbadás, representados por el primer firmante don Venerando Prado Guede.

Don Fernando Rodríguez Pérez, don Alfonso Canal Carrera, don Fidel Garrido Prol, doña María del Pilar López Araujo, don Gerardo Gómez Fidalgo y doña Generosa Pérez Cid, de San Ciprián de Viñas.

Cuatrocientos cuarenta y dos propietarios de San Ciprián de Viñas y Barbadanes.

Don José Manuel Aguirre Machado y 71 vecinos más de Verín.

Ciento diez vecinos de Cabreiroá (término municipal de Verín).

Veinticinco vecinos de A Trepá (término municipal de Ríos).

Contenido de las alegaciones más significativas ambientalmente:

El Ayuntamiento y las Asociaciones de vecinos de Barbadás proponen que la autovía se desvíe del término municipal de Barbadás, y de no ser ello posible, que se elija en el subtramo Orense-Taboadela la alternativa Centro, que es la propuesta por el estudio informativo.

El Ayuntamiento de Allariz accede a la alternativa propuesta en el subtramo Taboadela-Trasmiras, pero sugiere dos cambios de trazado: Que la autovía pase más al este de A Padela y que, en el tramo entre el monte da Moura y el límite municipal, cruce a la N-525 en un solo punto, evitando así pasar por los montes de Enfestella y do Padrón y aproximarse al Castro de Boa Madre.

El Ayuntamiento de Ginzo de Limia acepta la alternativa propuesta en el subtramo Taboadela-Trasmiras pero pide que se tenga en cuenta la proximidad de tres yacimientos arqueológicos. Además propone medidas minimizadoras de impacto ambiental.

En Verín, Ayuntamiento, grupos de vecinos, Concejales del Grupo Popular y del Partido Nacionalista Gallego informan que los impactos esperados según el trazado propuesto en el subtramo Trasmiras-Fumaces son: Pérdida de terrenos de cultivo de vides pendientes de ser denominación de origen, paso muy próximo al balneario de Cabreiroá, efecto embalse de las aguas del río Támea, impacto producido por el viaducto de Villaza, de 550 metros de longitud, y paso de la autovía por laderas de umbría con posibilidad de heladas. Para evitar todo esto, se propone o escoger la alternativa Norte o hacer dos variaciones en el trazado propuesto por el estudio informativo.

El Ayuntamiento de Villardevós sugiere un trazado nuevo para el subtramo Trasmiras-Fumaces a la altura de Verín que no afecte ni a la zona del balneario ni al paraje denominado «Pozo de Demo».

La Sociedad Gallega de Historia Natural rechaza todo el trazado propuesto por afección a espacios de interés sobresaliente al pasar por la base del «Roquedo de Fraga de Lobos» y atravesar el «Bosque de A Padela».

Los vecinos de Barbadás, representados por don Venerando Prado Guede, abogan por la alternativa Sur en el subtramo Orense-Taboadela y consideran que la solución propuesta afecta negativamente la río Barbañica y a la cañada de Bardas.

Vecinos de San Ciprián de Viñas y Barbadanes no desean la autovía por lo que supone de destrozo del paisaje y del medio natural, considerando que la solución propuesta en el subtramo Orense-Taboadela es la que más afecta al esquema fluvial y opinan que la alternativa que menos afecta a los ríos, a las formaciones vegetales y a la fauna es la Sur, descartando el ramal bidireccional análogo al de la variante Orense norte.

Los vecinos de A Trepá, del municipio de Ríos, señalan que la autovía en el subtramo Fumaces-Villavieja pasa por bosques de castaños, por lo que solicitan el paso de la autovía por la alternativa Sur en vez de por la Norte.

Fuera de plazo, el Concello de Allariz presentó una propuesta alternativa de trazado entre los puntos kilométricos 13,500 y 28,500, aproximadamente. Dicha propuesta discurre al sur de la seleccionada por el estudio informativo entre las localidades de San Fiz y Valverde, a partir de esta localidad adapta su trazado a la actual N-525, dejando al este la propuesta del estudio informativo para unirse a la misma en las inmediaciones de los núcleos de Casnaloba y Arcos. Este nuevo trazado minimiza la afección al valle de A Padela al discurrir en dicho entorno sobre la actual N-525.

También fuera de plazo el Concello de Xinzo de Limia presentó un informe en el que se detallan las diversas circunstancias que han propiciado el apoyo de dicho Concello a la alternativa propuesta por el estudio informativo en el tramo de afección a la antigua laguna de Antela.

ANEXO V

Consultas formuladas con posterioridad a la información pública

El contenido más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

El ICONA, en su respuesta, expone la importancia ambiental de la antigua laguna de Antela, del canal de Antela y del río Limia; indica la conveniencia de abordar la recuperación como zona húmeda de la antigua laguna al amparo del artículo 282 del Real Decreto 849/1986, del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Señala la presencia de edificaciones de carácter industrial en una franja de unos 2,5 kilómetros al norte de la N-525, y la existencia de una consolidada concentración parcelaria en la laguna drenada. Indica como solución menos gravosa, desde el punto de vista ambiental, la que, pasando por la antigua laguna, discurreria lo más próxima posible a la actual carretera. Destaca la necesidad de minimizar el movimiento de tierras, especialmente en el alto de Estivadas, y señala como punto de especial interés la zona de «La Limia», en el municipio de Trasmiras.

La Dirección General de Estructuras y Desarrollo Rural indica que la laguna de Antela, actualmente se encuentra desecada, nivelada y dividida en lotes para su utilización como terreno agrícola; expone la conveniencia de que el trazado definitivo de la autovía tenga en cuenta las alineaciones de las trazas de los viales construidos en la concentración parcelaria.