

es 0,92 milímetros. Respecto a las posibilidades de obtención de arena del fondo marino, se conocen yacimientos próximos a la zona del proyecto con volúmenes de extracción superiores a 1.500.000 metros cúbicos y un D_{50} de 0,42 milímetros. Por lo que se refiere a la presencia de finos en estos materiales, el caso más desfavorable es el del «sauló», con un contenido aproximado del 7 por 100, lo cual, dado el volumen a aportar, la longitud del frente de costa y la distancia a las praderas de posidonia oceánica, hace que los efectos sobre éstas sean poco significativos.

Consultas realizadas

Organismos y asociaciones consultadas:

Departament de Medi Ambient (Generalitat de Catalunya); Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (Generalitat de Catalunya); Ayuntamiento de Cambrils; Departamento de Ecología (Universidad de Barcelona); Fundación Eco Mediterránea; Depana.

A continuación se resume el contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

Departament de Medi Ambient (Generalitat de Catalunya): Indica que debe garantizarse la total protección de las praderas de posidonia oceánica. Informa de que la zona correspondiente a la desembocadura de la riera de Riudecanyes está incluida en el inventario de zonas húmedas, las cuales están destinadas a actuaciones de recuperación y conservación, por lo que cualquier actuación que se realice en su entorno ha de tener en cuenta la importancia de esta zona húmeda y los impactos que sobre ella puede generar.

Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (Generalitat de Catalunya): Sugiere que las extracciones de arena de fondos marinos no incidan negativamente en el sector pesquero ni en las praderas de fanerógamas marinas. Señala la conveniencia de cartografiar las praderas de fanerógamas próximas a la zona de actuación, y de realizar un seguimiento de su evolución.

Ayuntamiento de Cambrils: Manifiesta su apoyo a la ejecución del proyecto.

Departamento de Ecología (Universidad de Barcelona): Afirma que, al no estar definida la zona de préstamo, no es posible hacer una correcta valoración del impacto de la extracción. Echa en falta algún análisis de riesgo para evaluar la estabilidad de la futura playa, de la cual dependerá la incidencia del proyecto sobre las praderas de posidonia oceánica próximas a la playa.

12414 *RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-frontera portuguesa» (provincia de Pontevedra), de la Dirección 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 13 de diciembre de 1994, a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo de la «Autopista del Atlántico. Tramo: Puxeiros-frontera portuguesa», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Información y Evaluación 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 7 de marzo de 1995, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Con fecha 11 de marzo de 1996, la Dirección General de Carreteras rectificó la Orden de Estudio inicial, resolviendo que el Estudio Informativo de fecha 5 de agosto de 1994 pasase a denominarse «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-Frontera portuguesa», estableciendo así su origen en el enlace de Rebullón en lugar de en Puxeiros.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio, que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 14 de febrero de 1998, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de agosto de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

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 Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-frontera portuguesa» (Pontevedra).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con la visita a la zona de proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que la alternativa 3 del estudio informativo de la «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-frontera portuguesa», puede ser ambientalmente viable, si se cumple lo establecido en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado: El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Con objeto de minimizar los impactos producidos por el trazado sobre los cursos de agua se realizará lo siguiente:

En la zona de cruce del río Pereiras (punto kilométrico 5,300), para no desviar su curso, se modificará el trazado cruzando el cauce por medio de una obra de fábrica.

Entre los puntos kilométricos 6,500 y 7,100, aproximadamente, la traza discurre superpuesta al Regato das Laxes. Por ello se proyectará el trazado de la autopista de manera que no haya que desviar el cauce de dicho regato; el cruce con el mismo se realizará por medio de un viaducto que se diseñará para que sirva como paso para la fauna. También se dispondrá una balsa de decantación para depurar las aguas recogidas de las cunetas de la carretera.

Con objeto de minimizar la afección al río Miñoteira (punto kilométrico 11,600) y el efecto barrera para la fauna se desplazará el área de servicio proyectada en esta zona preferentemente hacia el norte, y se acondicionará la obra de fábrica de cruce sobre el río como paso de fauna, sin perjuicio de lo indicado más adelante para minimizar la afección a la llanura de inundación del río Louro.

Con objeto de minimizar la afección al río Penedo y a su vegetación de ribera y facilitar el tránsito de la fauna en el cruce de la autopista sobre el mismo (punto kilométrico 13,275 aproximadamente) se dispondrá un viaducto, cuyas características, altura sobre el cauce, distancia de los estribos, etc., se diseñarán con dicho objeto.

Entre los puntos kilométricos 14,000 y 14,500 aproximadamente, con objeto de minimizar la afección al río San Simón, que discurre muy próximo al trazado, y evitar la modificación de su cauce, se desplazará la traza hacia el oeste de forma que cruce lo más perpendicularmente posible dicho curso de agua, disponiéndose un viaducto que se acondicionará como paso

de fauna. En esta zona se dispondrá una balsa de decantación para depurar las aguas procedentes de las cunetas de la autopista.

Para minimizar la afección a la llanura de inundación del río Louro, se realizará lo siguiente:

Con objeto de alejar el trazado de la autopista de la llanura de inundación del río Louro y no afectar a la zona de brezales, a la comunidad ripícola ni al pinar, tanto durante la fase de construcción como durante la fase de funcionamiento, se modificará la traza entre los puntos kilométricos 8,000 y 12,500 aproximadamente, siempre que sea técnicamente viable, de forma que discorra por el corredor situado al oeste de los núcleos urbanos de San Andrés, Barreiro, Centeans y Quintela, y al este de los núcleos de O Calvario, Pontellas y A Cochilra. Caso de que el anterior trazado no fuese viable, se desplazará la traza al Oeste entre los puntos kilométricos 8,500 y 11,000 aproximadamente, fuera de la llanura de inundación, una distancia no inferior a 250 metros en el punto de máxima separación.

Entre los puntos kilométricos 16,500 y 17,500 el trazado deberá discurrir lo más cerca posible de la carretera PO-342, con objeto de minimizar la afección a la zona de bosque allí existente.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación: Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. En concreto, se evitará su ubicación en las vegas fluviales, zonas de cultivos, praderas, pastos, frutales, viñedos, etc., bosques y superficies arboladas (en especial de carballos y comunidades mixtas de especies autóctonas y forestales), cauces de ríos y arroyos, turberas, zonas húmedas y áreas con vegetación de ribera.

3. Medidas sobre la protección del sistema hidrológico y el impacto sobre las aguas:

3.1 Con objeto de no impactar significativamente sobre las características de los sistemas fluviales formados por los ríos Pereiras, da Miñoteira, Penedo y San Simón, los arroyos de Seixo y Casalmorto, y los regatos das Laxes, de Folón y de Rebordans, no se afectará a los cauces ni se desviarán los cursos de agua. Asimismo, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía se afecte a dichos sistemas fluviales.

Asimismo, en el paso de los ríos, arroyos y regatos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros a cada lado del cauce.

3.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y regatos. Si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos; si el agua no cumple estos requisitos deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

3.3 En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Medidas de protección de la fauna: Teniendo en cuenta que el estudio de impacto ambiental indica en el capítulo 3.10 la presencia en la comunidad de ribera de ardeidas, como el Avetoro, anátidas y limícolas, y en las comunidades de bosque caducifolio y de pinar la existencia de Azor, Gavilán, Milano real y Halcón peregrino entre otras rapaces, se extremarán las precauciones durante la época de nidificación y cría, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las voladuras desde primeros de febrero a últimos de junio.

Además, con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales a lo largo del trazado de la vía, y se proyectarán los pasos artificiales para vertebrados en las zonas de cruce con el Regato das Laxes, río Miñoteira, río Penedo, río San Simón y viaducto de Rebordans. Además se construirán otros pasos de fauna en la zona entre los puntos kilométricos 9,000 y 11,000, y entre 14,500 y 17,000. Todo ello se realizará en consulta con el órgano competente de la Xunta de Galicia.

5. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas: Deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por la autopista no sobrepase los 55 db (A) Leq entre las veintitrés y las siete horas y los 65 db (A) Leq entre las siete y las veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura de las edificaciones, especialmente en el entorno de los lugares de Baixiña, Pereiras, Gándara, A Noval, A Abeleira y Bouzón, enclaves afectados de forma más significativa por el ruido del tráfico, tal como indica el capítulo 5.3.1, Impactos sobre el Medio Atmosférico, del estudio de impacto ambiental, así como en las diversas viviendas diseminadas próximas a la traza.

En estas zonas, siempre que sea técnicamente viable, se procurará que el trazado discorra en trinchera para disminuir tanto el efecto del ruido como la intrusión visual.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá la necesidad de complementar, en su caso, las medidas previstas en el estudio.

6. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico: El estudio de impacto ambiental manifiesta en su capítulo 5.3.15, Impactos sobre el Patrimonio, la absoluta necesidad de articular algún tipo de medida correctora del impacto sobre el patrimonio arqueológico, que prevenga la posible destrucción de yacimientos arqueológicos que en el momento actual se desconocen.

Por ello se realizará una prospección intensiva de la superficie que comprende una banda de 200 metros a lo largo de todo el recorrido de la traza de la autopista, y se llevará a cabo un seguimiento y control de la obra por parte de arqueólogos durante el período de tiempo en el que se efectúen movimientos de tierras.

Teniendo en cuenta lo anteriormente indicado, el proyecto de construcción incorporará un programa, elaborado en consulta con el órgano competente de la Xunta de Galicia, de protección del patrimonio histórico y arqueológico, compatible con el plan de obra.

7. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra: Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 6, Medidas Correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes. También incluirá las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, especialmente los ríos Pereiras, Miñoteira, Penedo y San Simón, así como de los afluentes de los mismos, arroyos y regatos; la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes; la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos, para extracciones de áridos, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que for-

marán parte del proyecto de restauración, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

Las zona de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

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

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

8. Seguimiento y vigilancia: Se redactará un programa de vigilancia para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta Declaración.

En el programa se detallará el 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 Calidad y Evaluación Ambiental por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de un Director Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

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

Informe, visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Xunta de Galicia, de las eventuales afecciones a las aves rapaces nidificantes, a que se refiere la condición 4, y un informe sobre las medidas de protección de la fauna realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas, a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 7.

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 General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

9. Documentación adicional: La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de modificación del trazado, en planta y en alzado, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la Condición 3.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3:

Proyecto de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la condición 8.

10. Definición contractual de las medidas correctoras: Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 10 de mayo de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relaciones de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia. Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas y Turismo en la Comunidad Autónoma de Galicia. Gobierno Civil de Pontevedra. CEDEX.	X
Instituto Tecnológico Geominero de España. Secretaría General de la Comisión Gallega de Medio Ambiente. Consejería de Presidencia y Administración Pública de la Xunta de Galicia.	X X
Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Xunta de Galicia.	X
Consejería de Cultura y Juventud de la Xunta de Galicia. Diputación Provincial de Pontevedra.	X X
Ayuntamiento de Vigo.	X

Relaciones de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Mos.	
Ayuntamiento de Porriño	X
Ayuntamiento de Tui.	X
Ayuntamiento de Salceda de Caselas.	
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela.	
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. A Coruña.	
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia.	
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Santiago de Compostela.	
Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela.	
Don Jesús Izco Sevillano. Departamento de Biología Vegetal. Facultad de Farmacia. Universidad de Santiago.	
Don José Guitián Rivera. Director del Grupo de Bioespeleología de la Federación Gallega de Espeleología y del Museo de Historia Natural «Luis Iglesias». Universidad de Santiago de Compostela.	
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA). Sociedad Gallega de Historia Natural.	
Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología. Ecología y Medio Ambiente. (EMA).	
Seminario de Ciencias Naturales. Grupo Ecologista. Pontevedra.	
Grupo Erva.	X
Asociación Naturalista Bajo Miño. (ANABAM).	
CODA.	
AEDENAT.	X
FAT.	
ADENA.	
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Madrid.	

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

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que la variante número 3 es medioambientalmente muy impactante, ya que incide directamente sobre espacios naturales protegidos de gran valor, como es el caso del ecosistema de Las Gándaras.

La variante número 2 discurre próxima a estos espacios por lo que es previsible un impacto importante sobre ellos. Además, cruza varias veces el río Louro, afectando a su vegetación de ribera, donde se concentra una importante flora y fauna silvestre.

Por ello, considera desde un punto de vista medioambiental que la variante de menor impacto es la número 1.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que se debe prestar especial atención a los aspectos siguientes: Justificación del proyecto, efecto barrera, valoración del interés y estado de conservación actual del espacio natural Gándaras de Budiño, posibles afecciones al espacio natural Monte Aloia, y el diseño y restauración de desmontes, terraplenes y vertederos.

Recuerda que la apertura de nuevas canteras precisa la aprobación de los respectivos planes de restauración.

Por último, considera como más aceptable la alternativa 2, salvo que la conservación del espacio natural Gándaras de Budiño sea incompatible con esta alternativa.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Xunta de Galicia remite un extenso informe en el que analiza el proyecto, y señala las principales características de los espacios naturales del Monte Aloia y de las Gándaras de Budiño. Como conclusión, y después de analizar las tres alternativas presentadas, considera no viables medioambientalmente a todas ellas.

Recomienda el estudio de otras alternativas que no incluyan la agresión al Espacio Natural de Las Gándaras de forma directa o indirecta.

Sugiere la posibilidad de estudiar una cuarta alternativa que no suponga el paso por esta zona de alto interés ecológico, aprovechando la autovía ya existente y evitando la duplicidad del trazado realizando el entronque en las proximidades de Rebordans, al Norte de Porriño.

La Dirección General del Patrimonio Histórico y Documental de la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia indica que en el plano a escala 1:50.000 sobre el Inventario del Patrimonio Histórico y Artístico

de la Memoria no aparece localizado ningún yacimiento arqueológico, aun cuando en la zona los hay muy importantes, según manifiesta.

Considera que el estudio debe contemplar la prospección arqueológica exhaustiva de los terrenos afectados por el proyecto de trazado, la identificación de impactos y la propuesta de medidas correctoras, y la incorporación, si es necesario, de un programa de actuaciones arqueológicas compatibles con el plan de obra.

El Ayuntamiento de Vigo sugiere que entre los aspectos ambientales a considerar en el estudio de impacto ambiental se incluyan los siguientes: Protección del sistema hidrológico, protección del patrimonio cultural, análisis paisajístico, protección específica del paisaje en la zona perimetral del Parque Forestal de Bembrive, minimización de la tala de árboles, minimización del efecto barrera para la fauna, gestión del material de excavación de la obra, restauración de las áreas ocupadas temporalmente durante la ejecución de la obra, vigilancia ambiental y seguimiento del impacto sonoro, y previsión de la realización de informes de las actuaciones realmente ejecutadas.

El Ayuntamiento de Porriño remite el acuerdo del Pleno de la Corporación Municipal, en el que se recoge el informe del Técnico Municipal de Obras Públicas, donde se considera que la denominada alternativa 1 es la más desfavorable para el municipio, ya que discurre por el territorio sometido a una intensa presión edificatoria, afectando a los núcleos de Os Eidos, Covelo, Lourina, Cochilra, Cadaval, Madorraz y Quintela.

Señala que las alternativas 2 y 3 tienen un tramo común entre el límite del Ayuntamiento de Mos y el barrio de A Ribeira, afectando desfavorablemente a los barrios de San Salvador, Noval y Ribeira de la Parroquia de Torneiros.

El Ayuntamiento de Tui remite un completo informe de sugerencias a la evaluación de impacto ambiental del proyecto. Asimismo, indica que las alternativas 1 y 2 afectan fundamentalmente al paisaje. El trazado cercaría las Gándaras de Budiño, quedando encerradas entre las grandes vías de comunicación y un polígono industrial, lo cual dificultaría su existencia.

La alternativa 3 afecta directamente a las Gándaras y tiene influencia sobre el río Louro, además de producir efectos negativos sobre importantes colonias de abedul, acebo y roble.

AEDENAT solicita de la Administración que paralice este proyecto y que si se realiza una evaluación de impacto ambiental, la alternativa del proyecto sea la «opción 0».

El grupo Erva considera que:

El proyecto está falto de sentido y es desproporcionado, no obediendo a una necesidad real de vías de comunicación.

Las alternativas 2 y 3 tienen las siguientes consecuencias:

1. Afectan gravemente al espacio natural «Ribeiras del Louro», amenazando su viabilidad y los valores naturales que comprende.
2. Significan la destrucción del sistema lacustre del Fial, así como de las graveras de Centeans, que constituyen el hábitat de especies como el Galápagos europeo.
3. Afectarían a la conservación de once especies animales incluidas en los anexos II y IV de la «Directiva de Hábitats» y a doce especies de aves incluidas en la «Directiva de Aves».
4. Suponen la destrucción de importantes masas de bosque de ribera perteneciente a la asociación Carici laevigatae-Alnetum glutinosae, que constituye en la actualidad una formación vegetal única en la Península Ibérica.
5. Se contraponen con los proyectos de conservación y restauración que se están llevando a cabo por parte de distintas administraciones.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El tramo se inicia en todas y cada una de las alternativas en el punto kilométrico 203,500 del estudio informativo, al sobrepasar el denominado Intercambiador del Rebullón, enlace que permite la conexión de la autopista del Atlántico con la autopista autonómica del Val Miñor y a través de ellas con el segundo cinturón de circunvalación de Vigo.

El kilómetro de inicio de todas las alternativas del presente estudio es el 2,500 (coincidente con el 203,500 del estudio informativo) y se corresponde con un punto del término municipal de Mos en las proximidades del límite con Vigo, ubicado exactamente a 2.500 metros del enlace de Puxeiros, final del tramo: Rande-Puxeiros, actualmente en construcción.

Alternativa 1: Se inicia en el punto kilométrico 2,500, después del enlace de Rebullón (puntos kilométricos 0,000). Sobrepasa el núcleo de Baixiña por el suroeste, y prosigue en dirección sur, descendiendo con pendientes del 5 por 100, con un trazado a media ladera y fuerte impacto paisajístico. Se trata de una zona con relieve muy accidentado y con elevada concentración de núcleos rurales (Balada, Roubllín, Pereiras), y por donde discurre la carretera PO-331, Porriño-Gondomar.

A partir del cruce con la PO-331, el trazado desciende por terrenos forestales atravesando los núcleos rurales de San Paio, Concros y A Bouza por el este, y Pousadela y Outerio por el oeste. Entre los puntos kilométricos 8,400 y 9,700 discurre por la margen derecha del río Miñotera, atravesando pastos y terrenos de cultivo, y dejando las edificaciones de Covelo y Lourina al oeste. En el punto kilométrico 9,900 se emplaza el enlace de Porriño, tras lo cual prosigue, rumbo sur, dejando al oeste las poblaciones de Louriña, Cochilra, As Medorras y A Sé.

En el punto kilométrico 11,200 atraviesa el denominado «Regato de Folón», con desmontes que superan los 20 metros. Pasados los núcleos de O Folón por el este y Bouzón por el oeste, el corredor se adentra en el término municipal de Tui, dejando al oeste Marxians y San Simón, atravesando el Alto de Montouto y sobrepasando Ribadelouro y A Fonte.

Superado Mallán, el trazado transcurre a media ladera al oeste de la PO-342 hasta la conexión con la circunvalación de Tui.

La longitud total de esta alternativa es de 14.618 metros.

Alternativa 2: Tiene el mismo origen que la anterior, siendo la opción más oriental. Desciende con una pendiente del 6 por 100, atravesando terrenos de monte hasta el punto kilométrico 6,978, deja Baixiña al oeste, cruza la vaguada existente y sobrepasa los núcleos de Fontarbela, Pedraucha, Ansar y Casalmorto por el oeste. Continúa descendiendo por la Vega del Regato das Laxes hasta el enlace de Porriño, con salida hacia la autovía Porriño-Tui.

Después discurre paralela al cauce del río Louro, adentrándose en una zona con abundante vegetación ripícola muy deteriorada por la presión industrial, en la ribera de dicho río, desde el punto kilométrico 10,300 hasta el 12,300.

Sobrepasa el núcleo de A Fernal por el este, afectando a continuación a prados y cultivos en los límites de Porriño y Tui. En el punto kilométrico 13,450 atraviesa el río Louro. Después continúa paralela al río por su margen derecha dejando la población de Ribadelouro al este. Entre los puntos kilométricos 14,800 y 15,600 afecta a una comunidad ripícola y a un pinar en unos 200 metros de longitud. A partir de ahí el trazado gira, alejándose del río Louro, y cruza la carretera PO-342 en el punto kilométrico 16,225, coincidiendo ya con el trazado descrito en la alternativa 1 hasta llegar al enlace de Tui.

La longitud total de esta alternativa es de 15.093 metros.

Alternativa 3: Con el mismo origen que las anteriores, coincide con la alternativa 2 hasta el punto kilométrico 4,100. Después del punto kilométrico 4,800 sigue un nuevo corredor que salva los cruces de la PO-331 y de la carretera local que une Pazos, Pereiras y Balada. Este corredor produce menos afecciones, presentando, no obstante, desmontes de hasta 30 metros.

A continuación el trazado gira al sureste para cruzar la carretera de A Florida a Contrasto. A partir de ahí, esta alternativa discurre por un nuevo corredor, intermedio entre las alternativas 1 y 2, atravesando prados y cultivos en el valle del «Regato das Laxes», y alejándose desde el punto kilométrico 7,000 de las zonas más sensibles próximas al arroyo.

Sobrepasada la PO-342, se emplaza el enlace de Porriño, tras lo cual se aleja lo máximo posible del cauce del río Louro, sin aproximarse a los núcleos de Barreiro, Centeans y Quintela, que quedan ubicados al oeste de la traza.

Finalmente, en el punto kilométrico 11,900 se cruza el «Regato de Folón», concidiendo a partir de ahí, a la altura del punto kilométrico 12,300, con la alternativa 1 hasta el final del tramo, excepto en el subtramo que hay entre los puntos kilométricos 14,700 y 16,700, en que se bordea el núcleo de Mallán por el este.

La longitud total de esta alternativa es de 15.111 metros.

El estudio informativo considera la alternativa 3 como la opción más ventajosa en conjunto.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Climatología,

geología, geomorfología, edafología, cultivos y aprovechamientos, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales, sociodemografía, economía, planeamiento urbano y patrimonio histórico-artístico.

El estudio hace una identificación, descripción y valoración de los impactos que se producen como consecuencia de la ejecución del proyecto. La identificación de impactos se lleva a cabo mediante la elaboración de una matriz de doble entrada, en la que en el eje de abscisas se señalan las acciones del proyecto y en el eje de ordenadas los factores ambientales que presumiblemente se verán afectados por la actuación. Esta matriz de identificación realiza un chequeo para relacionar todos los impactos que pueden llegar a producirse sobre el medio como consecuencia de la puesta en práctica del proyecto.

Después se analizan los siguientes aspectos: Descripción de las alternativas, consideración de aspectos técnicos, sociales y económicos, análisis y comparación de las diversas opciones y conclusiones y elección de alternativa, tanto desde el punto de vista ambiental como socioeconómico y global, considerando conjuntamente la totalidad de los factores implicados.

El estudio considera que, como consecuencia de los análisis efectuados, resultaría elegida, como mejor opción de trazado para el tramo Rebullón-frontera portuguesa de la autopista del Atlántico, la alternativa 3.

Como impactos más significativos, producidos por el proyecto, el estudio señala el movimiento de tierras, la geología y geotécnica, y la accesibilidad transversal en la alternativa 1. La afección a la hidrología, vegetación, fauna, paisaje, medio natural (Gándaras de Budiño) y suelo urbano en la alternativa 2. La alternativa 3 presenta algunos problemas en cuanto a la ocupación de superficie y accesibilidad territorial.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados, y aporta un programa de vigilancia ambiental, que incluye una serie de recomendaciones y acciones a desarrollar durante la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Por último, el estudio contiene una serie de planos relativos a: Planta general de alternativas estudiadas, pendientes, unidades fisiológicas, cultivos y aprovechamientos, hidrología, vegetación, espacios de interés, planeamiento urbanístico y patrimonio histórico-artístico. Además, incluye un estudio de estimación de niveles sonoros producidos por la alternativa elegida y un reportaje fotográfico.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Diputación Provincial de Pontevedra.

Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Xunta de Galicia.

Aguas de Galicia (de la Xunta de Galicia).

Confederación Hidrográfica del Norte de España.

Ayuntamiento de Mos.

Ayuntamiento de Porriño.

Ayuntamiento de Tui.

Grupo Erva.

Asociación de afectados por el tramo de Puxeiros a Tui de la Autopista del Atlántico:

Comunidad de usuarios de aprovechamiento de Aguas de Sanguineada.

Asociación de Vecinos «Santa Columba».

Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de la Parroquia de Pereiras.

Don Jesús Martínez Souto (Tui).

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Diputación Provincial de Pontevedra informa favorablemente el trazado propuesto en el Estudio Informativo. También indica que en el cruce con las tres carreteras provinciales afectadas (Porriño-Torneiros, punto kilométrico 6,150; Porriño-Mosende, punto kilométrico 7,850, y Cerquido-Ribadelouro, punto kilométrico 7,000); los pasos deberán dejar un ancho mínimo libre de 10 metros.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Xunta de Galicia remite un escrito que es copia literal, traducida al gallego, del documento elaborado por esta Dirección General en la fase de consultas previas.

Aguas de Galicia de la Xunta de Galicia indica que la totalidad de las alternativas formuladas en el estudio Informativo corresponden a las cuencas de los ríos Louro y Miño, en las que las competencias del dominio público hidráulico son ejercidas por la Confederación Hidrográfica del Norte.

El Ayuntamiento de Mos remite el acuerdo del Pleno de la Corporación de 7 de abril de 1998, en el que señala lo siguiente:

Rechazar el Estudio Informativo por las carencias, incongruencias e infracciones respecto a la legislación vigente.

Demandar la elaboración de un nuevo proyecto de trazado y de impacto ambiental que garantice la reposición de todos los bienes afectados. El proyecto deberá justificar la necesidad de esta nueva autopista, incluir un completo y detallado plan hidrológico que garantice el abastecimiento de aguas, garantizar la comunicación de todas las parcelas, compensar a los afectados por la pérdida de valor urbanístico de sus parcelas, desarrollar un eficaz plan de reducción del impacto sónico.

Informar favorablemente la alegación presentada por la Comunidad de Usuarios de aprovechamiento de aguas de Sanguñeda.

Mejoras o actuaciones complementarias en la obra, relativas a estudios arqueológicos y nuevos enlaces.

Reducir la línea de edificación en zonas próximas a los núcleos de población.

Abonar al Ayuntamiento el 1 por 100 del presupuesto de ejecución material para destinarlo a inversión en materia cultural.

Solicitar que sean expropiadas en su totalidad determinadas propiedades.

El Ayuntamiento de Tui no acepta el trazado propuesto, por no ser el más adecuado para los intereses del municipio. Además, considera que no está prevista la reserva de suelo en el Plan General de Ordenación Urbana, no es necesaria la autopista en el municipio de Tui, produce un fuerte impacto ambiental en la zona y supone una desproporcionada afección a este municipio.

El Grupo Erva expone, entre otras, las siguientes objeciones:

El estudio de impacto ambiental no tiene en cuenta la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres, ni la Directiva 92/43/CEE, referente a la conservación de los hábitats.

Desde el Enlace de Porriño hasta su finalización, el trazado propuesto afecta a importantes comunidades biológicas existentes al este y norte de las riberas del río Louro.

En la caracterización de las comunidades vegetales se infravalora la presencia de turberas minerotrofas, al considerar sólo la de Cerquido y olvidar la situada al sur de este municipio.

El impacto sobre las comunidades de brezal hidrófilo y mesófilo son consideradas como impacto medio, cuando son tenidas por comunidades prioritarias en la Directiva 92/43/CEE.

El proyecto afecta a importantes masas de bosque, brezales hidrófilos y lagunas, hecho que ocurre entre el punto kilométrico 9,500, donde se afectaría al río Louro, bosque de ribera y otras comunidades asociadas.

En la descripción de la fauna no se define el criterio utilizado en la determinación del interés para la conservación de las especies.

En el escrito se realizan también alegaciones referentes a los impactos sobre los cursos fluviales, y sobre la utilización de canteras abandonadas como depósito de sobrantes.

El Grupo Erva considera que la autopista proyectada supone la duplicación de una vía ya existente, y solicita que se desestime el trazado propuesto a partir del enlace de Porriño y se estudie la posibilidad de establecer la conexión del tramo con la actual autovía a la altura del enlace del punto kilométrico 8,200 propuesto en Porriño.

La Asociación de afectados por el tramo de Puxeiros a Tui de la autopista del Atlántico centra su alegación en aspectos como el período de información pública, la autopista y su trazado y las deficiencias del proyecto. Incluye un amplio informe cuantitativo de las afecciones producidas por el proyecto y, por último, hace suyas las sugerencias realizadas al estudio informativo por el Ayuntamiento de Mos.

La Asociación de vecinos de Santa Columba indica que el trazado propuesto causaría graves perjuicios a la parroquia de Ribadelouro, produciría efectos muy críticos sobre la población, fauna, flora, vegetación de suelo, climas y paisaje. Ocasionaría la desaparición, en ese área, de carballos, abedules, melojos, alcornoques y acebos. Por otro lado, el trazado de la autopista cercaría las Gándaras de Budiño, quedando constreñidas entre dos grandes vías de comunicación.

La Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de la parroquia de Pereiras reivindica la titularidad de una parcela que, según manifiestan, se verá afectada por el trazado de la autopista proyectada.

Don Jesús Martínez Souto indica que el trazado más idóneo es la alternativa 3 o la 1, creando un enlace en Ribadelouro, para satisfacer la demanda industrial de la zona en plena expansión y crecimiento.

BANCO DE ESPAÑA

12415 RESOLUCIÓN de 1 de junio de 1999, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 1 de junio de 1999, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la introducción del euro.

CAMBIOS

1 euro =	1,0434	dólares USA.
1 euro =	126,35	yenes japoneses.
1 euro =	324,35	dracmas griegas.
1 euro =	7,4313	coronas danesas.
1 euro =	8,9675	coronas suecas.
1 euro =	0,65050	libras esterlinas.
1 euro =	8,2355	coronas noruegas.
1 euro =	37,563	coronas checas.
1 euro =	0,57803	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	249,20	forints húngaros.
1 euro =	4,1575	zlotys polacos.
1 euro =	194,3397	tolares eslovenos.
1 euro =	1,5928	francos suizos.
1 euro =	1,5405	dólares canadienses.
1 euro =	1,6187	dólares australianos.
1 euro =	1,9661	dólares neozelandeses.

Madrid, 1 de junio de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

12416 COMUNICACIÓN de 1 de junio de 1999, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.

Divisas	Cambios
1 dólar USA	159,465
100 yenes japoneses	131,687
100 dracmas griegas	51,298
1 corona danesa	22,390
1 corona sueca	18,554
1 libra esterlina	255,782
1 corona noruega	20,204
100 coronas checas	442,952
1 libra chipriota	287,850
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	66,768
1 zloty polaco	40,021
100 tolares eslovenos	85,616
1 franco suizo	104,461
1 dólar canadiense	108,008
1 dólar australiano	102,790
1 dólar neozelandés	84,627

Madrid, 1 de junio de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.