

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**16953** *Resolución de 13 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía A-54. N-547 enlace de Arzúa Oeste-enlace de Palas de Rei Oeste, A Coruña-Lugo.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 6) a.1 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero; por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

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

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

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

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

Antecedentes.—Con fecha de 16 de diciembre de 2004, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» la Resolución de 5 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula la declaración de impacto ambiental (DIA) del estudio informativo Autovía Santiago-Lugo, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Como resultado del proceso de evaluación del proyecto, la citada Secretaría General no se pronuncia sobre la viabilidad ambiental del trazado propuesto para la autovía en el tramo entre Arzúa y Palas de Rei, debido a que en el estudio se analiza una única alternativa para este tramo, la cual presenta importantes implicaciones ambientales. En consecuencia este organismo insta a estudiar nuevas alternativas de trazado entre Arzúa y Palas del Rei que discurran lo más próximas posible a la carretera N-547.

En este contexto, el 22 de febrero de 2005, se aprobó definitivamente el estudio informativo Autovía Santiago-Lugo, seleccionando, como opciones más recomendables las denominadas: alternativa Arzúa sur (tramo I) desde Lavacolla hasta el enlace de Arzúa Oeste con la N-547, alternativa Palas de Rei norte-Guntín norte (tramo II), desde el enlace de Palas de Rei oeste hasta el final del tramo y alternativa Nadela sur (tramo III). El tramo Arzúa-Palas de Rei no se aprueba, a la espera de un estudio adicional que recoja las consideraciones de la Resolución de 5 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, antes mencionada.

La evaluación de este tramo es el objeto de la presente DIA.

Objeto y justificación.—El proyecto tiene por objeto la realización del tramo enlace Arzúa Oeste-Palas de Rei Oeste, de la autovía A-54, que unirá las ciudades de Lugo y Santiago de Compostela.

Esta autovía está dividida en siete tramos; los seis restantes (que ya cuentan con DIA positiva), se encuentran en servicio, en construcción o en proyecto. Esta nueva autovía servirá como alternativa a la carretera N-549.

Localización.—El área de actuación se ubica en los municipios de Arzúa, Santiso y Melide, en la provincia de La Coruña, en el municipio de Angolada, en la provincia de Pontevedra y en los municipios de Antas de Ulla y Palas de Rei, en la provincia de Lugo.

El origen del tramo se sitúa al oeste de la localidad de Arzúa, en el denominado enlace de Arzúa oeste de la autovía A-54. El final del tramo está situado al oeste de Palas de Rei, en el denominado enlace de Palas de Rei oeste de la autovía A-54.

Descripción sintética.—Las principales características del proyecto son:

| Clase de obra                   | Número | Características                   |
|---------------------------------|--------|-----------------------------------|
| Velocidad de proyecto . . . . . | —      | 100 km/h.                         |
| Longitud total . . . . .        | —      | 28,12 km.                         |
| Calzadas. . . . .               | 2      | 7,00 metros.                      |
| Arcenes interiores. . . . .     | 2      | De 1 m a 1,5 m según visibilidad. |
| Arcenes exteriores . . . . .    | 2      | 2,50 metros.                      |

Los movimientos de tierra previstos para la alternativa seleccionada, se resumen en la siguiente tabla:

Superficie de ocupación (m<sup>2</sup>): 1.574.335.  
 Desmonte tierra vegetal (m<sup>3</sup>): 757.481.  
 Desmonte suelo (m<sup>3</sup>): 2.726.327.  
 Desmonte roca (m<sup>3</sup>): 3.347.840.  
 Terraplén (m<sup>3</sup>): 6.464.887.

Alternativas.—Las alternativas estudiadas parten de las alternativas seleccionadas en el estudio informativo del año 2003 y de las definidas en el estudio inicial de corredores compatibles con el LIC Serra do Careón elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia en 2005. Tomando esto como base, en una primera fase de la evaluación (fase A) se definen 9 corredores, a partir de los cuales se definen 10 alternativas de trazado que son sometidas a un proceso análisis para seleccionar las opciones más adecuadas. Como resultado de este estudio se seleccionan dos alternativas de trazado, por considerarse las más favorables, las cuales serán analizadas al detalle en la fase B y serán comparadas con la que figura en el estudio informativo Autovía Santiago-Lugo (alternativa 5), modificada y mejorada. De este modo las tres alternativas estudiadas en la fase B son las siguientes:

Alternativa 3: Comparte corredor en la primera parte de su recorrido, hasta el punto kilométrico (P.K.) 9 + 500, con el trazado propuesto en el estudio informativo Autovía Santiago-Lugo del año 2003, aunque se ha mejorado en el P.K. 5 + 299 (entorno de San Miguel-San Migueliño), y en el P.K. 8 + 300, (cruce con el río Boente). Esta alternativa tiene su origen en el enlace de Arzúa oeste de la autovía A-54, cruza el regato Ladrón y se dirige hacia el sur pasando al norte de los núcleos de Gato y Riva; a continuación, se dirige al este entre los núcleos de Pastoriza A Vella y Pastoriza a Nova, y sigue en dirección sudeste cruzando el río Iso (al sur de San Migueliño) y los de Vilantine, Barros y Pedrosa. Posteriormente, cruza el río Boente al este de los montes de Casavella y al sur de los núcleos de Riazón y Liñares, cruza la carretera C-540 entre Melide y Agolada y el río Catasol y se acerca a la carretera N-547 a la Altura del parque empresarial de A Madalena. A continuación, se dirige hacia el sur, alejándose de la N-547, para cruzar el río do Vilar, dejando al norte el núcleo de Andemil. Posteriormente, intercepta el río Pambre, al noroeste del núcleo de San Xulian y finaliza en el enlace de Palas de Rei, que conecta la autovía A-54 con la N-547.

Alternativa 4: Coincide en inicio y final con la alternativa 3, arriba descrita. Tras su inicio, cruza el regato ladrón y pasa al norte de los núcleos de Gato y Riba; discurre entre

los núcleos de Pastoriza A Vella y Pastoriza Nova, cruza el río Iso y discurre al sur del núcleo de San Migueliño y entre los núcleos de Vilantine, Barros y Pedrosa. Cruza los ríos Boente y Catasol y la carretera C-540 entre Melide y Agolada; posteriormente, intercepta al río Villar, dejando al norte el núcleo de Andemil; después, cruza el río Pambre, dejando al noroeste el núcleo de San Xulián, para finalizar en el mismo punto que el resto de las alternativas.

Alternativa 5. Esta alternativa coincide en origen y final con las anteriores. Cruza el regato Ladrón, pasa al norte de los núcleos de Gato y Riva discurrendo entre los núcleos de Pastoriza A Vella y Pastoriza Nova; posteriormente, entre los núcleos de San Miguel y San Migueliño y los de Vilantine (al norte) y Barros y Pedrosa (al sur). Posteriormente, cruza el río Boente y el rego Valverde, al este de los montes de Casavella, continuando entre los núcleos de Belmil, Casares Penaposta, Santiño y Casas Novas, entre otros. Intercepta al río Ulla y a algunos de sus afluentes, dejando al norte el Monte de Viduedo, para finalizar en el mismo punto que las anteriores opciones.

Tras realizar un análisis multicriterio de las tres alternativas, atendiendo a factores funcionales, ambientales, territoriales y económicos, el promotor selecciona la alternativa 4 como la más favorable.

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

Espacios protegidos.—El trazado intercepta el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES1110014 Serra do Careón, también declarado como zona de especial protección de los valores naturales (ZEPVN) por Decreto 72/2004, de 2 de abril, por el que se declaran determinados espacios como zonas de especial protección de los valores naturales. Este espacio se caracteriza por ser un sistema montañoso con cumbres aplanadas de baja altitud y pendientes suaves como resultado de su antigüedad.

En el área de actuación se han detectado, tanto dentro como fuera del LIC, diversos hábitats de interés comunitario, entre los que destacan los de código 4020\* Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*, 91E0\* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior-Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*, 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea* (hábitats prioritarios), 4030 Brezales secos europeos, 9230 Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*, y 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

Vegetación.—La vegetación potencial de la zona de actuación es la serie colina galaico-portuguesa acidófila del roble o *Quercus robur* (*Rusco aculeati-Querceto roboris-sigmatum*).

En cuanto a la actual, destacan los siguientes elementos: vegetación de ribera integrada por especies como *Alnus glutinosa* (aliso), *Betula alba* (abedul), *Quercus robur* (roble), *Salix sp* (sauce), *Fraxinus sp* (fresno) y *Coryllus avellana* (avellano); bosque mixto en el que se entremezclan especies de repoblación forestal como *Pinus pinaster* (pino) y *Eucaliptus globulus* (eucalipto), con algunos ejemplares de caducifolias, especialmente *Quercus robur*; matorral con *Erica sp* (brezo), *Ulex sp* (tojo), y *Genista sp* (genista), entre otras especies; cultivos agrícolas forrajeros y dedicados al consumo humano y, por último, prados y praderas.

Además, en la zona de estudio existen superficies pobladas por algunas especies endémicas entre las que destacan: *Armeria merinoi*, *Santolina melidensis*, *Leucanthemum gallaecicum*, *Eryngium viviparum*, *Centaurea janeri*, *Fontinalis squamosa* y *Narcissus triandrus*.

Fauna.—El inventario realizado por el promotor, diferencia en la zona de actuación 5 hábitats faunísticos. Éstos se corresponden con los hábitats vegetales arriba indicados y se encuentran, en general, alterados por la actividad antrópica. En cuanto a los grupos identificados en el inventario, se han detectado siete especies de anfibios, cinco de reptiles, 59 de aves y 32 de mamíferos. 20 de estas especies están protegidas por encontrarse

incluidas en los Catálogos Nacional o Gallego de Especies Amenazadas, en la Directiva Aves (79/409/CEE) y/o en la Directiva Hábitats (92/43/CEE).

Geología, geotecnia y edafología.—En el área de actuación aparecen una serie de materiales geológicos idénticos con diferente grado de alteración; entre ellos, destacan los esquistos de órdenes (de tipo cuarcítico), los ortogneis de Sobrado (con contenido granítico), las rocas del complejo de Melide (con ortogneis y granitos en afloramientos meteorizados), las rocas ultrabásicas serpentizadas (formadas por olivino y piroxeno), las anfibolitas, las rocas sedimentarias, las rocas graníticas y los depósitos cuaternarios de tipo aluvial, coluvial y antrópico. De entre las formaciones geológicas del área de actuación, destaca la presencia del punto de interés geológico (PIG) C-17 Pliegues tumbados en el complejo ultrabásico de Melide.

En relación a la edafología, existen en la zona una gran variedad de suelos en su mayoría ácidos. En las laderas su profundidad es escasa, pues están sometidos a procesos de erosión y arrastre; en las zonas más llanas, su profundidad es mayor, poseen horizontes más desarrollados y se encuentran cultivados.

Hidrología.—El ámbito de actuación pertenece a la cuenca principal del río Ulla, incluida en la Demarcación Hidrográfica Galicia Costa. Los principales afluentes del río Ulla son, de oeste a este, los ríos Pambre, Seco, Fuerlos, Beseña, Catasol e Iso. Este último, baña la parte oeste de la zona de estudio.

Paisaje.—En el estudio de impacto ambiental (EsIA) se ha realizado un análisis paisajístico del ámbito del proyecto en el que se han diferenciado paisajes tipo ríos y riberas, con una alta calidad paisajística en todas las unidades territoriales a excepción de Santiso, tipo bosque mixto con calidad paisajística alta en las unidades de Catasol, Melide, Beseña y Ulla y paisajes tipo matorral, cultivo forestal, mosaico agrario y medio urbano, con calidad paisajística de media a baja. En cuanto a la fragilidad, el EsIA concluye que los paisajes tipo ríos y riberas, son los más sensibles.

Patrimonio cultural.—Según el EsIA, en los municipios situados en el interior del ámbito de actuación, se localizan numerosos yacimientos arqueológicos pertenecientes a las distintas épocas pre y protohistóricas; al igual que en el resto de Galicia y, a grandes rasgos, se repiten los patrones de emplazamiento diferencial entre los distintos tipos de yacimientos. De este modo, en las zonas altas y dedicadas a monte, aparecen túmulos megalíticos y necrópolis tumulares datados entre los milenios IV y V antes de Cristo (a.C.). Entre éstos, destacan los túmulos de Pastoriza, el de San Migueliño, la Necrópolis de Monte Grande en Melide, así como varias mamoaas en Santiso. La presencia de estos enterramientos hace prever la aparición de poblados de la misma cronología en el entorno.

Por otra parte, en los bordes de las aldeas actuales, afloran asentamientos castreños; se trata de poblados fortificados de la Edad del Hierro (siglos IX a.C. al III d.C.), muy abundantes en Melide y Arzúa. Es posible además, la existencia de villas romanas en un entorno más o menos próximo, debido a presencia de minería aurífera en las proximidades del río Iso. Por último, cabe mencionar los numerosos ejemplos de elementos del medioevo, como son las iglesias y capillas situadas en los alrededores del Camino de Santiago.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial.—La tramitación se inició el 10 de marzo de 2008, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la documentación inicial procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas.—Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 12 de mayo de 2008 la DGCEA estableció un periodo de consultas de 30 días hábiles, desde la recepción de la documentación por parte del consultado, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria resumen:

| Organismos consultados  | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio del Medio Ambiente . . . . .   | —                    |
| Confederación Hidrográfica del Norte . . . . .  | X                    |
| Delegación de Gobierno en Galicia . . . . .   | —                    |
| Subdelegación del Gobierno en La Coruña . . . . .   | —                    |
| Subdelegación de Gobierno en Lugo . . . . .   | —                    |
| Subdelegación de Gobierno en Pontevedra . . . . .   | —                    |
| Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia . . . . .                                  | —                    |
| Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia . . . . .                         | X*                   |
| Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia . . . . .  | —                    |
| Dirección General de Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Política Agroalimentaria y Desarrollo Rural de la Xunta de Galicia . . . . . | —                    |
| Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia . . . . .                         | X                    |
| Aguas de la Cuenca del Norte (ACUANOR) . . . . .  | X                    |
| Diputación Provincial de la Coruña . . . . .  | —                    |
| Diputación Provincial de Lugo . . . . .   | X                    |
| Diputación Provincial de Pontevedra . . . . .   | X                    |
| Ayuntamiento de Arzúa . . . . .   | —                    |
| Ayuntamiento de Melide . . . . .  | X                    |
| Ayuntamiento de Santiso . . . . .   | X                    |
| Ayuntamiento de Antas de Ulla . . . . .   | X                    |
| Ayuntamiento de Palas de Rei . . . . .  | X                    |
| Ayuntamiento de Agolada . . . . .   | X                    |
| SEO . . . . .   | —                    |
| ADENA . . . . .   | —                    |
| Ecologistas en Acción . . . . .   | —                    |
| Greenpeace . . . . .  | —                    |
| Colectivo Ecologista Protección Naturaleza (EPORNA) . . . . .   | —                    |

\* Este informe fue recibido en el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) con fecha 3 de agosto de 2008, con posterioridad al traslado de consultas al promotor.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones son:

**Hidrología.**—El Ayuntamiento de Palas de Rei considera que el EsIA debe realizar un análisis de afecciones al río Pambre.

La Confederación Hidrográfica del Norte y Acuanor, señalan en sus informes que las aguas de su competencia no serán afectadas por el trazado.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia indica que la actuación se encuentra en la cuenca fluvial del río Ulla y menciona sus principales afluentes. Insta a que en el diseño de las obras de drenaje se evite la afección a la red hidrográfica, conservando su régimen actual; considera que las pilas de los viaductos deben colocarse fuera de los cursos de agua, con los estribos lo más alejados posible de los mismos. Por otra parte, esa Dirección general indica que, en el caso de que las obras de drenaje sirvan de paso para cauces permanentes, deberán ser de tipo pórtico.

**Fauna y Vegetación.**—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia señala que las obras de drenaje transversal que sirvan de paso para cauces permanentes deberán ser, si es posible, tipo pórtico evitando los pasos tipo tubo o

marco para no dificultar el desplazamiento de la fauna piscícola por el río. Además recomienda el acondicionamiento de las estructuras de drenaje transversal al paso de la fauna terrestre y acuícola

Este organismo añade que, ante la riqueza ambiental de la zona de actuación, habrán de realizarse estudios detallados de la posible afección del proyecto sobre especies y hábitats presentes, al objeto de preservarlos y establecer las correspondientes medidas protectoras y correctoras. Las medidas deberán ser específicas para cada proyecto.

Medio socioeconómico.—El Ayuntamiento de Palas de Rei indica en su informe que debe analizarse la afección a las explotaciones ganaderas y al polígono industrial presentes en el ámbito de estudio.

El Consejo Regulador de Agricultura Ecológica de Galicia, manifiesta que en la zona de actuación se localiza una empresa agraria de producción de leche ecológica que podría verse afectada por el trazado.

Patrimonio Cultural. Montes de Utilidad Pública. Según la Dirección General de Montes de la Xunta de Galicia, en el área de estudio no se encuentra ningún monte catalogado de utilidad pública, o de convenio o consorcio en vigor con la administración forestal.

El Ayuntamiento de Palas de Rei considera que en el EsIA debe profundizar en el análisis de afecciones al Camino de Santiago.

Alternativas.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia considera que las alternativas más favorables son las que se encuentran más próximas a la carretera N-547.

La Diputación Provincial de Pontevedra considera que la alternativa 5 es más adecuada que el resto porque se trata de la más alejada del LIC mencionado en apartados anteriores y la considera más respetuosa con el medio. Los Ayuntamientos de Antas de Ulla y Agolada coinciden con la selección de la alternativa 5. Este último señala que los trazados propuestos se encuentran alejados de los núcleos urbanos de Agolada y Rodeiro.

El Ayuntamiento de Melide, por su parte, prefiere la alternativa 4; la justifica como la más favorable por su mejor inserción territorial y por cruzar un área más degradada que el resto. El Ayuntamiento de Santiso también considera más adecuada la alternativa 4 por la posible repercusión del resto de opciones sobre el Camino Francés.

La Diputación Provincial de Lugo no se decanta por ninguna de las alternativas estudiadas ni formula observaciones al documento presentado por el promotor; destaca, sin embargo, que los corredores norte y centro recogen bandas de trazado que pueden corresponderse con la alternativa cuyo estudio se proponía en el informe de 10 de marzo de 2003 del servicio de vías y obras de esta Diputación.

El Ayuntamiento de Palas de Rei tampoco descarta ninguna de las opciones estudiadas.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Con fecha 10 de septiembre de 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó al promotor la amplitud y el nivel de detalle necesarios para el estudio de impacto ambiental, adjuntando copia de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas.

3.2. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado.—Con fecha 28 de mayo de 2009, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» número 129 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia por el que se somete a información pública la aprobación provisional del estudio informativo: E11-E-211 Autovía A-54. N-547 Enlace de Arzúa oeste-Enlace de Palas de Rei oeste A Coruña-Lugo. Además, este anuncio se publica en El Correo Gallego el 9 de junio de 2009 y en La Voz de Galicia, en la misma fecha.

Con fecha 9 de diciembre de 2009, se recibe en la DGCEA del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el expediente completo, (que incluye el resultado de la información pública y el EsIA), procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio

de Fomento, en el que se adjuntan tanto las alegaciones recibidas como los informes resultado del cumplimiento del artículo 9.3 del citado Real Decreto Legislativo 1/2008.

Durante el período de información pública se recibieron 60 escritos (sumando informes de organismos y alegaciones), de los cuales 16 corresponden a organismos oficiales (Aguas de la Cuenca del Norte —ACUANOR—, Confederación Hidrográfica del Cantábrico, Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, Dirección General de Infraestructuras de la misma Consejería, Aguas de Galicia, Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, Dirección General de Montes de esta última Consejería, Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia, Diputación Provincial de Lugo y Ayuntamientos de Arzúa, Santiso, Melide, Palas de Rei, Agolada y Antas de Ulla); los restantes escritos proceden de la Federación Ecologista Gallega, la Comunidad de usuarios de Agua del Lugar de Castro-Burres, la asociación de vecinos «A Lagoa Vilar de Remonde» y diversos particulares de los Ayuntamientos de Arzúa, Melide, Santiso y Palas de Rei. A continuación, se resumen los aspectos ambientales más destacados, así como la respuesta del promotor a los mismos.

Espacios naturales.—La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia, envía información sobre los espacios naturales del entorno, aportando también observaciones de la zona y proponiendo diversas medidas correctoras. El promotor señala que estas observaciones serán incorporadas al proyecto.

Aguas de Galicia recoge en su informe una serie de prescripciones destinadas a la protección, conservación y recuperación del LIC Serra do Careón y otros espacios protegidos del entorno. El promotor responde que todas las prescripciones indicadas en este informe están recogidas en el Plan Hidrológico Galicia Costa y serán tenidas en cuenta en la redacción del proyecto.

Los Ayuntamientos de Agolada y Antas de Ulla consideran que no deben contemplarse alternativas que intercepten el LIC antes mencionado, al no haberse aprobado el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del mismo. El promotor responde que, dado que el citado PORN no ha sido redactado, no puede ser objeto de controversia; además, indica que la selección de opciones de trazado se ha realizado según criterios funcionales, ambientales, territoriales y económicos, de los que se desprende que la número 4 es la alternativa más idónea.

Atmósfera.—La Secretaría General de Calidad y Evaluación ambiental de la Xunta de Galicia, envía un informe sobre la calidad del aire y otras observaciones acerca de la zona de estudio. El promotor señala que estas observaciones quedan incorporadas al proyecto.

Hidrología.—Aguas de Galicia aporta información en relación con la planificación de los recursos hídricos, una definición de las principales cuencas afectadas por el trazado y otros aspectos específicos a considerar, entre los que destaca el respeto a los cauces y sus márgenes. El promotor responde que todas las prescripciones indicadas están recogidas en el Plan Hidrológico Galicia Costa y serán tenidas en cuenta en la redacción del proyecto constructivo.

Medio socioeconómico.—El Ayuntamiento de Arzúa solicita que el trazado considere la existencia de depósitos de agua en el trazado de la autovía a su paso por el Lugar de Castro, en la parroquia de Burres.

El Ayuntamiento de Santiso solicita que se mantengan todos los caminos públicos afectados y que se garantice el acceso a todas las fincas.

El Ayuntamiento de Palas de Rei insta a preservar la calidad de vida de los vecinos que habitan en las proximidades de la vía. Además, requiere que se habiliten pasos de ganado, vías alternativas y caminos de servicio a las explotaciones ganaderas.

La Comunidad de usuarios de Agua del lugar de Castro Burres señala que el trazado afecta a un depósito de distribución de agua situado en el lugar Camiño da Cadea, del núcleo rural Castro de la Parroquia de Burres; solicita su reposición.

El promotor asegura la reposición de todos los servicios afectados, respuesta que es de aplicación a lo indicado por los Ayuntamientos de Arzúa, Santiso y Palas de Rei, así como a lo manifestado por la Comunidad de usuarios de Agua del lugar de Castro Burres.

Las alegaciones particulares se refieren a impactos sobre terrenos o industrias ganaderas, cultivos, accesos, caminos o sobre algunos edificios que se ven afectados directa o indirectamente por la traza. El promotor indica que sólo podrán ser tenidas en cuenta en el trámite de información pública las observaciones relativas a las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado. No obstante, durante la redacción del proyecto constructivo, se aplicarán las medidas preventivas y correctoras oportunas, definidas por los organismos públicos competentes, así como las que se desprendan de la declaración de impacto ambiental (DIA). Además, se asegura la reposición de servicios afectados.

Patrimonio Cultural. Montes de Utilidad Pública.—La Dirección General de Montes de la Xunta de Galicia, envía información acerca de los montes vecinales, en mano común y particulares. El promotor incorporará esta información al proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia solicita una planimetría a escala adecuada para el estudio del Patrimonio cultural, así como el catálogo de elementos documentados, dado que la documentación revisada por esa Dirección General no recoge yacimientos correspondientes al tramo afectado por la actuación. El promotor responde que, con fecha 14 de octubre de 2009, se ha enviado a esa Dirección General el resultado de la prospección arqueológica solicitada; la prospección ha tenido lugar en cada una de las tres alternativas valoradas.

Los Ayuntamientos de Agolada y Antas de Ulla indican la existencia de posibles errores en la valoración de impactos arqueológicos para un mismo punto kilométrico, según sean los trazados estudiados, adjuntando una serie de ejemplos comparativos entre las alternativas número 3 y 4. El promotor indica que estas divergencias se presentan únicamente en aquellos lugares donde las alternativas 3 y 4 presentan diferentes trazados, dándose la misma valoración para aquellos impactos identificados donde el trazado es coincidente.

Alternativas y modificaciones del trazado.—La Dirección General de Infraestructuras de la Xunta de Galicia, informa favorablemente la alternativa 4, seleccionada por el promotor. Solicita además que el enlace de la autovía con la carretera AC-240 sea completo y que las conexiones con las carreteras AC-905 y AC-840 sean aprobadas por la Dirección General de Carreteras. El promotor señala que las infraestructuras solicitadas se incluirán en la redacción del proyecto.

La Diputación Provincial de Lugo, por su parte, considera la alternativa 5 la más desfavorable, decantándose por la 3 o la 4, ya que ambas se adecuan al interés general de las localidades afectadas. El promotor señala que, tras el análisis multicriterio, la alternativa seleccionada es la 4.

El Ayuntamiento de Arzúa solicita lo siguiente:

Construcción de un viaducto para salvar el río Ladrón atendiendo al posible impacto causado por el terraplén que se va a levantar en su lugar. El promotor indica que no existen condicionantes que hagan necesario disponer un viaducto en este punto, que además implicaría la modificación del enlace Arzúa Sur, afectando al tramo Lavacolla-Arzúa, actualmente en obras; se analizará la posibilidad de ampliación del pórtico dispuesto.

Desplazamiento del enlace de Santiño al P.K. 6 + 871 o al P.K. 7 + 414, o bien disponer de pasos transversales en los citados PP.KK. El promotor no considera oportuno el cambio de enlace, pues implicaría aproximarlos demasiado al enlace anterior, desplazándolo del municipio de Santiso al de Arzúa, sin mejorar la conexión con la red viaria del entorno.

El Ayuntamiento de Melide propone modificar el trazado llevándolo hacia el sur, con el fin de separarlo del núcleo de A Veiga; también solicita que se tengan en cuenta las alegaciones presentadas por los vecinos del municipio. El promotor señala que no es posible este cambio, pues el trazado está condicionado por la presencia del castro Santa

María de Campos (GA 15046007), por el cementerio municipal y por un afluente del rego Ponticela; sin embargo, señala que sí es posible alejar ligeramente el trazado del núcleo de A Veiga, del elemento patrimonial y del cementerio. El Ayuntamiento de Santiso se muestra conforme con la alternativa 4, aunque considera que el enlace de Remonde debería situarse a la altura del Polígono Industrial de Melide, en el P.K. 19 + 250. Además, solicita la construcción de dos pasos en los PP.KK. 12 + 300 y 19 + 250. El promotor responde que la ubicación de un enlace en el P.K. 19 + 250, implica situarlo en el LIC Serra do Careón, por lo que no lo considera necesario.

Los Ayuntamientos de Agolada y Antas de Ulla manifiestan su conformidad con la alternativa 5 por considerarla la más idónea desde el punto de vista funcional y medioambiental. El promotor responde que, a consecuencia de la DIA del año 2003, en la que se indica que se hace necesario estudiar, al menos, una alternativa entre Arzúa y Palas de Rei, que discurra lo más cercana posible a la N-547, para poder compararla con la que figuraba en el EsIA sometido a evaluación de impacto ambiental, se han planteado dos alternativas más cercanas a la N-547, que a la vista del EsIA realizado, resultan más adecuadas desde el punto de vista medioambiental que la anterior. El análisis multicriterio realizado dota de mayor puntuación a la alternativa 4.

La Federación Ecologista Gallega solicita que se contemple la posibilidad de modificación del trazado para evitar afecciones ambientales. El promotor responde que, en todo caso, durante la redacción del proyecto constructivo, se podrán realizar desplazamientos del trazado dentro de la banda de fluctuación para minimizar las afecciones del mismo, aplicándose las medidas oportunas para minimizar las distintas afecciones.

Impactos y medidas correctoras.—El Ayuntamiento de Arzúa solicita el empleo de medidas correctoras que minimicen el impacto visual y medioambiental en los núcleos próximos a la traza. El promotor señala que se establecerán las medidas protectoras y correctoras oportunas que se desarrollarán en el proyecto constructivo, de acuerdo con los informes emitidos por las diversas consejerías.

El Ayuntamiento de Palas de Rei, también solicita medidas correctoras que permitan la protección de la riqueza paisajística, arquitectónica, patrimonial y de interés sociocultural del entorno. Además, señala que deberán respetarse la flora, la fauna, los cotos de caza y los fluviales y pide que se adopten medidas específicas para evitar inundaciones en las proximidades de los ríos y en las zonas de regadío. El promotor responde que, durante la redacción del proyecto constructivo, se aplicarán las medidas preventivas y correctoras oportunas para minimizar las posibles afecciones visuales, acústicas y medioambientales.

La Federación Ecologista Gallega considera que el documento presentado contiene numerosas deficiencias y solicita un nuevo EsIA riguroso, que garantice una correcta valoración del medio. El promotor, sin embargo, considera que el EsIA se desarrolla según la metodología habitual para este tipo de estudios, contemplada en la bibliografía, y de acuerdo con la legislación vigente. Según la Dirección General de Carreteras, la documentación considerada para la caracterización del LIC Serra do Careón ha sido facilitada por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia. La riqueza ambiental de la zona de actuación motivó la realización, por personal cualificado, de estudios detallados sobre las posibles afecciones del proyecto sobre las especies y hábitats presentes, al objeto de preservarlos y establecer las correspondientes medidas protectoras y correctoras. Las alternativas analizadas en el Estudio Informativo se consideran suficientemente estudiadas, habiéndose realizado un exhaustivo EsIA, dando así cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto.—Consultas complementarias e información solicitada al promotor por el órgano ambiental. Debido a las importantes implicaciones ambientales del proyecto la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita un informe a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.

El informe tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 8 de marzo de 2010 y señala que, teniendo en cuenta los componentes de la biodiversidad y geodiversidad presentes en el área de estudio y debido al bajo grado de definición de la información empleada en el documento aportado, tiene que concluir que las alternativas consideradas por el promotor, incluida la opción seleccionada —A4—, tienen una afección significativa sobre los valores por los que el LIC Serra do Careón fue protegido. En consecuencia, propone el estudio y comparación de la afección de las alternativas propuestas con otras cuyo trazado discorra lo más cerca posible a la N-547 pero al norte de ésta por albergar una menor abundancia de valores por los que el espacio Serra do Careón fue declarado. Además, recomienda que se tengan en cuenta una serie de consideraciones ambientales para el estudio de las nuevas alternativas, que se resumen a continuación:

Se realizará un estudio exhaustivo sobre la afección a las especies protegidas, así como a los hábitats naturales y hábitats de especies, con especial referencia a los hábitats de interés comunitario prioritarios, a escala 1:5.000.

En el desarrollo de las alternativas se evitará la fragmentación de hábitats, para lo que se analizarán los corredores fáusticos en el territorio y se preverá la disposición de pasos de fauna en los puntos que funcionen como corredores ecológicos. En este sentido, se estará a lo dispuesto en las publicaciones realizadas por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en relación a los pasos de fauna.

En atención a la Ley 5/2006, de 30 de junio, para la protección, mejora y conservación de los ríos gallegos y la Ley 7/1992, de 24 de julio, de pesca fluvial, se estima que se deben respetar los cursos fluviales y la vegetación que sean interceptados por el trazado previsto. En consecuencia deberá primar el uso de los viaductos y puentes en las intersecciones entre los trazados y los sistemas fluviales ya que son las estructuras más respetuosas. Además, para proteger la vegetación y facilitar el tránsito de la fauna, se deberá primar la colocación de estribos y pilas a más de 5 m a cada lado del cauce.

Se considerará en el diseño de la infraestructura la necesidad de evitar alteraciones sobre la escorrentía disponiéndose tantos pasos de agua como vaguadas tenga el terreno. Estos pasos habrán de dimensionarse adecuadamente para evitar el efecto presa y permitir el paso de fauna de pequeño tamaño.

Como consecuencia de lo anterior, el 12 de abril de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remite al promotor el informe emitido por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia y le solicita información complementaria sobre el proyecto.

En respuesta a ello, en octubre de 2010, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la siguiente documentación remitida por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia:

1. Estudio informativo.—Autovía Lugo-Santiago (A-54). Tramo enlace de Arzúa oeste-enlace de Palas del Rei oeste. Adenda alternativa 4 a través del LIC Serra do Careón. E11-E-211. Mayo 2010
2. Estudio informativo.—Autovía Lugo-Santiago (A-54). Tramo enlace de Arzúa oeste-enlace de Palas del Rei oeste. Documentación complementaria alternativa 5. E11-E-211. Mayo 2010

Esta nueva documentación justifica que la alternativa 4 es la única posible ya que la alternativa 5 genera importantes impactos ambientales, patrimoniales y sociales en el Valle del Río Ulla y la alternativa norte N-547 es técnicamente inviable y medioambientalmente más desfavorable, por afectar a zonas del LIC Serra do Careón con un valor ambiental alto y menor grado de alteración que la alternativa seleccionada.

Por otro lado la documentación da respuesta al informe emitido por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia. Para ello en primer lugar realiza una prospección ambiental (apoyada en trabajos de campo) de la alternativa 4 a su paso por el LIC Serra do Careón en la que analiza al detalle las afecciones a los hábitats de interés comunitario interceptados por la traza, en el interior y en el exterior del LIC, lo que documenta mediante 19 fichas explicativas y una cartografía a escala 1:5.000. En segundo

lugar propone varios ajustes a la alternativa propuesta para minimizar los impactos sobre el LIC, entre los que destacan los siguientes:

Ajuste del trazado en planta para minimizar las afecciones a la cola del embalse de Quintas y a las instalaciones de explotación agropecuaria de producción ecológica situadas en el límite del LIC.

Ajuste del trazado en alzado para adaptarlo lo máximo posible al terreno y minimizar la ocupación de la infraestructura.

Construcción de un viaducto de 360 m de longitud de dos tableros para minimizar la afección sobre la zona de mayor valor ambiental (hábitats prioritarios 4020\* y 6220\*); y prolongación del viaducto proyectado sobre el río Furelos en 100m, para evitar la afección sobre el hábitat prioritario 91EO\* existente en la ribera este.

Con estos ajustes resulta una longitud total en viaducto en el paso por el LIC de 1.000 m (un tercio del total), minimizándose la superficie afectada de zonas de mayor valor ambiental (un 10% de la superficie total de paso por el LIC), y aumentándose la permeabilidad de la infraestructura para la fauna (el 33% del trazado que atraviesa el LIC es totalmente permeable). Además se realiza un estudio y una propuesta de pasos de fauna adicionales, de manera que se obtiene un ratio de un paso de fauna para grandes mamíferos cada kilómetro y un paso para pequeños vertebrados cada 430 m, cumpliendo lo especificado en la publicación del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales.

Finalmente, en cuanto a la colocación de pilas y estribos a más de 5 m del canal fluvial y a la necesidad de evitar el efecto presa en los cruces de vaguadas, el promotor señala que ambas eran prescripciones de la Resolución de 5 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula la declaración de impacto ambiental (DIA) del estudio informativo Autovía Santiago-Lugo y en consecuencia se mantendrán como criterio de diseño en los correspondientes proyectos de trazado y de construcción.

Esta información es analizada por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, quien emite un nuevo informe el 4 de agosto de 2010, que tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en octubre de 2010 y cuyas conclusiones son:

Que la alternativa 5, a pesar de no cruzar el LIC Serra do Careón, produce una afección significativa sobre hábitats prioritarios y especies catalogadas en peligro de extinción en una zona que está propuesta para su inclusión en la ampliación de la Red Natura 2000 y que, ante la inviabilidad técnica de otro trazado para unir el tramo Arzúa oeste-Palás del Rei oeste, se considera que la única opción posible, entre las presentadas, es la alternativa 4 que, aunque cruza el LIC lo hace por el lugar en el que causaría un menor impacto a los valores por los que el espacio fue declarado.

Que la repercusión que este proyecto produce sobre los hábitats de interés comunitario es compatible con el mantenimiento de su estado de conservación ya que, a la vista del porcentaje de afección de dichos hábitats en relación con su superficie en el LIC «Serra do Careón», se determina que esta repercusión no produce un deterioro de estos hábitats, los cuales, por tanto, no ven comprometido su estado de conservación favorable.

En consecuencia de todo lo anterior estima que la alternativa 4 seleccionada no afecta a la integridad del LIC Serra do Careón, por lo que se considera viable siempre y cuando se desarrollen y apliquen, como norma general, el conjunto de medidas consignadas en la resolución de 5 de noviembre de 2004, así como las medidas contenidas en la documentación presentada por el promotor y, previo análisis e informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, otra serie de medidas detalladas en el informe.

Las información complementaria aportada por el promotor y las conclusiones de los informes emitidos por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia han sido integradas en los apartados correspondientes de la presente Resolución.

#### 4. Integración de la evaluación

Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.—Se resumen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la realización de la alternativa seleccionada, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas para paliarlas a lo largo del proceso de evaluación de impacto ambiental.

Espacios naturales protegidos.—La ejecución de las obras proyectadas dará lugar a impactos sobre el LIC Serra do Careón y sobre varios hábitats de interés comunitario situados dentro y fuera de este espacio, fundamentalmente derivados de la eliminación de la vegetación y la destrucción de hábitats faunísticas para la construcción de la infraestructura.

Para paliar estos impactos y minimizar la afección sobre los hábitats el promotor, por un lado, propone la construcción de un viaducto de dos tableros (que permitirá el paso de la luz a su través) de 360 m sobre el hábitat prioritario 4020\* para evitar su afección casi por completo. Por otra parte, propone prolongar la longitud inicialmente proyectada del viaducto diseñado sobre el río Furelos para minimizar la afección sobre los hábitats ribereños y especialmente sobre el hábitat 91EO\*. Tras la adopción de estas medidas, según el informe de la Xunta de Galicia, los hábitats afectados por el trazado son el hábitat 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopercus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) y el hábitat 4030 Brezales secos europeos, que se verán afectados en un 0,027% y un 0,33% de su superficie respectivamente. Ninguno de los dos es un hábitat prioritario. Además existe una afección muy puntual y poco significativa al hábitat 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*.

Además, las medidas descritas en los siguientes apartados (vegetación, paisaje, fauna, hidrología, etc.) se aplicarán dentro del LIC y de los hábitats de interés comunitario con especial rigor y cuidado.

Vegetación.—Las principales afecciones que se prevén sobre la vegetación natural son: eliminación de la cubierta vegetal por desbroce, acumulación de polvo sobre la superficie foliar por los movimientos de maquinaria y aumento del riesgo de incendios.

Para minimizar los impactos sobre la vegetación el promotor prevé el establecimiento de un plan de protección que incluirá varias medidas. En la fase de replanteo y de forma previa al desbroce, se procederá al jalonamiento de la zona de obras con el fin de evitar deterioros innecesarios; se respetará todo tipo de vegetación que no esté afectada directamente por la ejecución de la obra; en el caso de requerirse la corta de arbolado, se hará con autorización previa del organismo competente; se procederá al riego de las superficies foliares impregnadas de polvo para facilitar la transpiración vegetal y, tras la realización de los trabajos, se desarrollará un proyecto de restauración vegetal e integración paisajística. Además, el promotor ha establecido una serie de medidas específicas para la protección frente a incendios (establecimiento de procedimientos especiales, dispositivos de extinción a pie de obra, prohibición de quemas incontroladas, prohibición del tabaco en las inmediaciones de acopios de material inflamable, etc.).

Las zonas más sensibles en relación a la afección a la vegetación son los márgenes de los cauces interceptados por la alternativa seleccionada, la superficie de LIC interceptada por el trazado y las proximidades de las superficies habitadas por especies endémicas. En estos lugares se extremarán las precauciones arriba indicadas.

Por otra parte, según el informe de la Xunta de Galicia, el proyecto podría causar afección a tres especies endémicas presentes en el entorno de la vía (*Santolina melidensis*, *Armeria merinoi* y *Leucnathemum gallaecicum*) pero solamente la primera se verá afectada directamente por la traza. Para minimizar dicha afección, el mismo informe propone varias medidas que se detallan en el apartado 5 (condiciones al proyecto) de la presente resolución.

Fauna.—Los principales impactos previstos sobre la fauna son la fragmentación del hábitat por el efecto barrera de la infraestructura, el aumento de atropellos y colisiones, las molestias a la fauna por emisión de ruidos, polvo y contaminación lumínica y la destrucción de hábitats para la fauna por las labores de desbroce.

Para minimizar estos impactos se evitará realizar las labores de despeje y desbroce de la vegetación en el periodo de cría de la mayoría de las especies de fauna presentes (de marzo a junio). Las instalaciones auxiliares de obra se ubicarán lejos de las áreas de anidamiento. Para limitar la perturbación acústica, se realizarán las voladuras necesarias fuera de las horas de mayor actividad de las aves y en cualquier caso fuera del período de reproducción (de febrero a julio) y se emplearán las mejores tecnologías disponibles para minimizar el ruido generado. Así mismo se evitarán los trabajos nocturnos siempre que sea posible.

Con el fin de favorecer la movilidad de las especies faunísticas y reducir el efecto barrera de la infraestructura, el promotor, siguiendo las recomendaciones establecidas por el Ministerio de Medio Ambiente en su publicación de 2006 Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de fragmentación de hábitats causadas por infraestructuras de transporte número 1, prevé la incorporación a lo largo de la vía de las siguientes estructuras:

Cerramiento perimetral a lo largo de todo el trazado.

Rampas de escape.

Pasos de fauna.—Para la alternativa seleccionada, se proponen los siguientes:

| Tipología de paso  | P.K.              | Tipo de estructura                                    |
|--|-------------------|---|
| Obra de fábrica 0-3.0.                                   | 0 + 300           | Pórtico 4,00 × 3,00.                                  |
| Viaducto río Brandeso.                                   | 1 + 860 – 2 + 240 | Viaducto, 380 × 31.                                   |
| Paso multifuncional.                                     | 2 + 580           | Paso inferior.  |
| Obra de Fábrica 2-6.2.                                   | 2 + 625           | Tubo, diámetro 1,80.                                  |
| Obra de Fábrica 3-8.4.                                   | 8 + 845           | Tubo, diámetro 1,80.                                  |
| Paso multifuncional.                                     | 3 + 930           | Paso inferior.  |
| Viaducto río Iso.  | 4 + 150 – 4 + 670 | Viaducto, 520 × 31.                                   |
| Obra de Fábrica 6-7.5.                                   | 6 + 755           | Tubo, diámetro 1,80.                                  |
| Viaducto río Boente.                                     | 8 + 000 – 8 + 660 | Viaducto, 660 × 31.                                   |
| Viaducto rego Valverde.                                  | 8 + 970 – 9 + 300 | Viaducto, 330 × 31.                                   |
| Obra de fábrica 9-9.4.                                   | 9 + 945           | Tubo, diámetro 1,80.                                  |
| Paso multifuncional.                                     | 10 + 115          | Paso inferior.  |
| Obra de fábrica 11-3.3.                                  | 11 + 335          | Marco 2 × 2.  |
| Obra de fábrica 11-4.0.                                  | 13 + 400          | Pórtico 5 × 3.  |
| Paso multifuncional.                                     | 13 + 750          | Paso inferior.  |
| Viaducto río Catasol.                                    | 15 + 460-15 + 780 | Viaducto 320 × 31.                                    |
| Paso específico para anfibios.                           | 16 + 000          | L = 50m, sección rectangular 2 × 2.                   |
| Paso específico para anfibios.                           | 16 + 290          | L = 50m, sección rectangular 2 × 2.                   |
| Paso adaptado para anfibios y reptiles.                  | 16 + 605          | Pórtico drenaje 2 × 2 Obra de fábrica 16-6.0.         |
| Viaducto río Furelos.                                    | 17 + 660-17 + 890 | Viaducto 330 × 31.                                    |
| Paso específico para anfibios.                           | 18 + 140          | L = 70m, sección rectangular 2 × 2.                   |
| Paso adaptado para reptiles.                             | 18 + 345          | Marco drenaje 3 × 2. Obra de fábrica 18-3.5.          |
| Paso multifuncional adaptado para carnívoros.            | 18 + 660          | Paso inferior.  |
| Paso específico para anfibios.                           | 18 + 800          | L = 50m, sección rectangular 2 × 2.                   |
| Viaducto Finca de Quintáns.                              | 19 + 800-20 + 160 | Viaducto 360 m.                                       |
| Viaducto Rego Seco.                                      | 20 + 500-20 + 800 | Viaducto 350 × 31.                                    |
| Paso específico para anfibios.                           | 21 + 380          | L = 50m, sección rectangular 2 × 2.                   |
| Paso adaptado para anfibios y reptiles.                  | 21 + 730          | Tubo drenaje 1,80 m Marco 3 × 2.                      |
| Paso multifuncional adaptado para reptiles y carnívoros. | 21 + 890          | Paso inferior.  |
| Paso multifuncional carnívoros.                          | 22 + 320          | Adecuación paso superior, a = 11m, h = 2m.            |
| Paso específico para anfibios.                           | 23 + 210          | L = 40m, sección rectangular 2 × 2.                   |
| Paso multifuncional carnívoros.                          | 23 + 580          | Adecuación paso inferior. L = 70m, a = 11m, h = 3,5m. |

Atmósfera.—Durante la fase de obras se generará un incremento significativo de partículas en suspensión y polvo atmosférico consecuencia de los movimientos de tierras, el trasiego de maquinaria, etc. Para eliminar estos efectos se realizarán riegos periódicos con camiones cuba, se evitarán las quemas que no hayan sido autorizadas, y se cubrirán los camiones que transporten materiales sueltos con lonas o mallas. Estas medidas se intensificarán en las proximidades de las zonas habitadas y en los lugares ambientalmente sensibles.

Por otra parte, se prevé la elevación de los niveles de presión sonora tanto durante la fase de obras como durante la explotación de la nueva vía. Para paliar esta afección, el promotor propone, durante la fase de ejecución, la realización de los trabajos en horario diurno (salvo necesidad y autorización expresa de la dirección de obra), la revisión periódica de la maquinaria, la realización de descargas de material siempre desde baja altura, la limitación de la velocidad de la maquinaria de obras, el apagado de motores durante las pausas prolongadas y el ajuste de las voladuras a la norma UNE 22-381-93, entre otras medidas. Para minimizar el ruido derivado del tráfico durante la explotación, tras realizar un estudio específico del ruido, el promotor asume la instalación de pantallas para el aislamiento acústico en aquellos puntos en que los niveles de presión sonora superen los límites establecidos por la legislación vigente. Del estudio de ruido se deduce que se verán afectadas 23 viviendas; para paliar el impacto sobre las mismas, se propone la instalación de 1.115 m de longitud total de pantallas acústicas.

Geología, geomorfología y edafología.—Las principales afecciones que se producen en estos componentes son el aumento de los riesgos de inestabilidad de laderas, la destrucción de puntos de interés geológico, la modificación del relieve original y la alteración del suelo por compactación, pérdida de horizontes superficiales y riesgo de contaminación.

En el EsIA, a partir de la caracterización geológica y geotécnica realizada de la zona de estudio, se establecen una serie de recomendaciones que garantizan la estabilidad de los taludes de desmonte y terraplén generados. Los taludes recomendados son 3H/2V para altura inferior a 20 m y 2H/1V para alturas superiores a 20 m en terraplenes y 1H/1V, 1H/2V y 2H/V para desmontes. En la medida de lo posible, los taludes presentarán una pendiente adecuada que permita su restauración e integración posterior mediante tratamientos vegetales.

Por otra parte, el promotor propone una serie de medidas destinadas a minimizar la afección al medio edáfico durante la etapa de ejecución, entre las que destacan: jalonamiento previo a las obras para evitar la ocupación excesiva de superficies; utilización de los caminos existentes evitando la apertura de nuevos viales de obra; creación de zonas debidamente impermeabilizadas para ubicar las instalaciones auxiliares, con el fin de evitar vertidos no deseados; realización de los movimientos de tierra de manera selectiva, retirando el suelo fértil y acopiando y conservando adecuadamente la tierra vegetal que será utilizada posteriormente para la restauración; exclusión de las zonas dotadas de suelos de elevado valor para la realización de acopios, vertidos o ubicación de las instalaciones auxiliares; y adecuado tratamiento de los residuos.

Hidrología.—Los impactos más significativos sobre la red hidrológica y la calidad de las aguas, que se producirán fundamentalmente durante la fase de construcción, son la afección a la naturalidad y funcionalidad de la red de drenaje y la contaminación de las aguas por sustancias químicas y sedimentos.

Para minimizar la afección sobre la calidad de las aguas se prohibirá verter cualquier tipo de material o sustancia a las aguas superficiales, debiendo extremarse las precauciones en lavaderos, talleres y zonas de acopio de productos peligrosos; se instalarán balsas de decantación de sólidos temporales y permanentes; se habilitarán superficies impermeabilizadas para la ubicación del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, que en ningún caso se ubicarán cerca de los cursos fluviales; se prohíbe expresamente la utilización de márgenes, riberas y zonas de servidumbres para realizar cualquier actividad que suponga un riesgo de contaminación de las aguas o alteración de los ecosistemas asociados; para evitar toda afección innecesaria a los sistemas fluviales, se realizará, previamente al comienzo de las obras, un jalonamiento de toda la red fluvial

susceptible de ser afectada por las obras; si se precisa operar cerca de los cursos de agua, se dispondrán elementos de retención de sedimentos y contaminantes; no se permitirán las captaciones de agua de los cursos, salvo explícita autorización; los viaductos y puentes se diseñarán de manera que no intercepten los valores ambientales asociados a los cauces, para lo cual se primará la colocación de pilas y estribos a más de 5 metros a cada lado del cauce y salvo justificación técnica, no se colocará ninguna pila dentro del cauce; se dispondrán tantos pasos de agua como vaguadas tenga el terreno y se dimensionarán adecuadamente para evitar el efecto presa en épocas de máxima precipitación; y se desarrollarán labores de revegetación y restauración vegetal en los márgenes afectados por las obras.

**Paisaje.**—La construcción de la infraestructura supondrá un impacto paisajístico por la introducción en el paisaje de elementos geométricos y cromáticos discordantes con el entorno.

Para minimizar este impacto se realizará un diseño de viaductos y estructuras análogas buscando la máxima integración estética posible; en el diseño de taludes se primará el redondeo de aristas y la reducción de pendientes; se buscará la máxima adecuación del trazado a las curvas de nivel; se protegerá la vegetación cercana a la zona de obras mediante balizamiento; se realizarán plantaciones e hidrosiembras en isletas, medianas y resto de elementos de enlace de la infraestructura; y se desarrollará un proyecto de restauración vegetal e integración paisajística.

**Medio socioeconómico.**—Los principales impactos sobre el medio socioeconómico son la pérdida de renta que conllevará la ocupación de suelos productivos por la infraestructura y la afección sobre la permeabilidad territorial debido a la necesidad de cortar y desviar provisionalmente algunos de los accesos existentes, fundamentalmente durante la fase de obras.

En el primer caso las medidas correctoras se centrarán en la compensación económica de las personas afectadas por la pérdida de renta. En el segundo caso, para asegurar la permeabilidad territorial, el promotor asegura la reposición de todas las vías de comunicación, accesos, y demás servicios afectados por la construcción de la infraestructura.

**Patrimonio cultural.**—En virtud de lo establecido en la Ley 8/1995, de 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia y en el Decreto 199/1999, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica en la Comunidad Autónoma de Galicia, el promotor ha realizado un trabajo de gabinete consistente en la consulta y volcado de información y posteriormente ha realizado una prospección arqueológica de la zona de estudio. A la vista de los resultados de dicha prospección, propone una serie de medidas preventivas y correctoras. En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia se realizará un seguimiento arqueológico de las distintas etapas de las obras y especialmente durante los trabajos de remoción de tierras y en la fase de reposición de terrenos, se prestará especial atención a los puntos donde han sido localizados bienes de interés cultural en las prospecciones previas; y se realizará un control efectivo de las etapas de desbroce y desmonte de tierras para detectar posibles nuevos impactos sobre elementos no visibles en las fases iniciales. Además, el promotor ha propuesto medidas correctoras específicas para cada uno de los elementos del patrimonio cultural detectados en las prospecciones previas y que son susceptibles de afección por la realización del proyecto.

### 5. Condiciones al proyecto

Se deberán cumplir todas las medidas protectoras y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental. Tanto estas medidas, como las derivadas de la aplicación de lo estipulado en la presente declaración, irán en consonancia con lo establecido por la resolución de 5 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo Autovía Santiago-Lugo, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, cuyas prescripciones también serán de aplicación.

En el tramo de autovía que atraviesa el LIC Serra do Careón se respetará el último trazado propuesto y consensuado con la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia. Cualquier ajuste de trazado en dicho tramo deberá contar con la previa autorización de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia y con la conformidad de de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; todo ello sin perjuicio del sometimiento de cualquier modificación del proyecto a lo establecido en la legislación de evaluación de impacto ambiental.

Se someterán al preceptivo informe de la Confederación Hidrográfica del Norte todos los proyectos constructivos que afecten a los cauces fluviales. Si fuera necesaria la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se adoptarán todas las medidas necesarias para evitar la contaminación de las aguas durante las fases de ejecución y de explotación. En particular se realizará un adecuado mantenimiento de los drenajes y desagües y se dispondrá de un plan de emergencia para actuar en caso de que se produjeran vertidos accidentales de carácter tóxico en cualquier punto de la obra.

Para asegurar la adecuada protección de la fauna amenazada, previamente al comienzo de las obras, un equipo especializado realizará una inspección visual de toda la superficie afectada, incluyendo instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero y caminos de acceso, con objeto de detectar la presencia de ejemplares de especies protegidas con dificultad de movimiento (nidadas, camadas o puestas) que puedan ser afectadas por las obras. En caso de detectarse su presencia deberá diseñarse un plan de actuación en coordinación con la autoridad competente de la Xunta de Galicia. En coordinación con la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia se programarán las actividades de obra (desbroces, cortas, voladuras, etc.) de manera que se evite producir daños o molestias a la fauna en sus periodos de cría o nidificación.

En el ámbito del LIC Serra do Careón y de los hábitat de interés comunitario quedará prohibida la instalación de áreas de servicio, gasolineras y cualquier instalación análoga asociada a la autovía.

Se recomienda limitar la velocidad de circulación de vehículos y reforzar la señalización de advertencia en los lugares con alta probabilidad de cruce de fauna silvestre por la calzada, especialmente en el ámbito del LIC y en las proximidades de los pasos de fauna, con el objetivo de reducir el riesgo de accidentes por colisión y el número de atropellos, siguiendo las recomendaciones de las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 32, de la Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia, el proyecto constructivo definitivo deberá ser remitido a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, para obtener su aprobación.

El proyecto constructivo incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de canteras, vertederos, zonas de préstamos, parque de maquinaria y todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión. En estas últimas quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. En todo caso se considerarán zonas de exclusión los cursos fluviales, la vegetación de ribera, las zonas ocupadas por vegetación de interés, las zonas protegidas por las distintas administraciones, los hábitats de interés comunitario presentes tanto dentro como fuera del LIC «Serra do Careon» y todas aquellas zonas identificadas como elementos de alto valor ambiental por el estudio de impacto ambiental.

El proyecto constructivo incorporará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que desarrolle lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de obras. Dicho proyecto considerará todos los elementos de la actuación (parque de maquinaria, caminos de acceso, desmontes, terraplenes, zonas de préstamo, vertederos y cualquier otra instalación temporal).

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

Se incorporarán al proyecto Constructivo las observaciones realizadas por los diversos organismos que han participado en el proceso de información pública y, en particular, lo indicado por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia, quien en su informe de 4 de agosto de 2010 señala que para el tramo de autovía que atraviesa el LIC Serra do Careon y con el objetivo de lograr una plena integración de la infraestructura con los valores del medio, se desarrollarán y aplicarán, previo su análisis y consenso con la citada Dirección General, las siguientes medidas:

Para reducir la afección directa sobre los núcleos de *Santolina melidensis* y reducir el grado de aislamiento de *Armeria merinoi*, *Santolina melidensis* y en menor medida de *Leucanthemum gallaecicum*, es necesario incrementar la permeabilidad de la autovía prolongando el viaducto que salva el río Seco hacia el este en la medida de lo técnicamente viable, tratando de salvar las zonas próximas a las áreas con presencia de flora protegida o las prioritarias de conservación definidas en el Plan Integral de Recuperación y Conservación de las especies amenazadas de las áreas de serpentinitas de Melide.

Las zapatas de los pilares de los viaductos irán enterradas para reducir la superficie que ocupan en el terreno.

Para la realización de las vías de acceso, paralelas a la alternativa 4, se estudiará la posibilidad de usar los caminos existentes y en caso de ser imprescindible la apertura de otros nuevos, su realización se llevará a cabo sin afectar a las áreas prioritarias de conservación de *Armeria merinoi* y *Santolina melidensis*. De ser necesarios tales caminos para la ejecución de los viaductos y la colocación de zapatas y pilas se procurará que éstos vayan por debajo de su proyección para afectar la menor superficie posible de suelo.

En las áreas de tierras removidas en las que posteriormente se realicen labores de recuperación-restauración deberán extremarse las medidas para evitar el semillado o la plantación de especies que pudiesen generar alteraciones sobre los hábitats y poblaciones de especies protegidas o facilitar la entrada de elementos vegetales con el mismo comportamiento. Por ello resulta necesario no emplear especies ajenas a la zona y en concreto *Lolium sp.*, *Dactylis sp.*, *Sporobolus sp.*, *Poa sp.*, *Tripholium sp.*, en las áreas removidas y en los terraplenes. Por tanto se deberá someter a los procesos de restauración a un control riguroso, tanto en periodo de ejecución, como en las fases iniciales de funcionamiento, siempre asesorados por especialistas en estas especies.

En el supuesto de producirse afecciones directas sobre ejemplares de *Santolina melidensis*, los terraplenes de la infraestructura se gestionarán respetando el sustrato de la zona para favorecer el asentamiento de nuevos individuos de la especie, sin utilización de herbicidas y controlando, en su caso, la proliferación de especies exóticas invasoras.

Con la finalidad de no influir en las condiciones de luz, humedad, temperatura, etc., se deberá estudiar la forma de simular dichas condiciones en el trazado de los viaductos en una o dos plataformas con espacio intermedio para el paso de la luz, lo que se aplicará en el proyecto constructivo.

En la ejecución de los trabajos se evitará la afeción sobre áreas de presencia de especies catalogadas/amenazadas, las cuales deberán ser balizadas correctamente a fin de que el personal y los vehículos necesarios para las obras no transiten sobre dichas áreas.

No se harán vertidos o depósitos de ningún tipo de material en áreas que puedan condicionar la viabilidad de las especies catalogadas/amenazadas, ni tampoco en el ámbito del LIC Serra do Careón.

Para asegurar el mantenimiento de un estado de conservación favorable de *Santolina melidensis* se deberá realizar un proyecto de conservación-gestión de esta especie mediante un refuerzo poblacional.

Se deberán realizar estudios específicos relacionados con la ecología de las especies amenazadas/catalogadas existentes dentro del LIC cuya área potencial pudiera verse afectada por la autovía para asegurar una adecuada gestión medioambiental de las mismas.

En los casos en que la destrucción de especies amenazadas/catalogadas sea inevitable o en los que sea previsible la pérdida de localidades en un futuro próximo como consecuencia de la ejecución de la infraestructura se deberá contar con planes y programas de refuerzo, que se desarrollarán a partir de material genético recogido previamente en las áreas afectadas y conservado en un banco de semillas o mediante técnicas de criogenización. Su introducción se llevará a cabo en terrenos de titularidad pública, cuya conservación sea garantizada por la administración competente y no se vea sometida a intereses económicos de particulares. En este sentido se deberán estudiar las posibilidades de aportaciones de terrenos para tal fin.

Todas las actuaciones que se desarrollen en el interior del LIC Serra do Careón, al tratarse de una Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN), o que afecten a especies catalogadas precisan autorización de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia

Previo al comienzo de las obras, la Dirección General de Carreteras pondrá a disposición de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia un Proyecto Constructivo presupuestado con todas las medidas correctoras necesarias para cumplir con lo dispuesto en la presente resolución.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se publica la DIA.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incorpora un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto detallar las operaciones necesarias para llevar a cabo la vigilancia y el seguimiento de los impactos y de la eficacia del conjunto de indicaciones y medidas correctoras y protectoras previstas. El PVA propuesto se estructura en dos fases:

1. Fase de construcción (desde la fecha del acta de comprobación del replanteo hasta la del acta de recepción).—Durante esta fase la vigilancia se centrará en garantizar y verificar la correcta ejecución de las obras del proyecto respecto a las incidencias ambientales y, de las medidas protectoras y correctoras propuestas, además de vigilar la aparición de impactos no previstos.

2. Fase de explotación (desde la fecha del acta de recepción hasta un periodo de tres años).—En esta fase la vigilancia se centrará en el seguimiento de la efectividad de las medidas correctoras durante el funcionamiento de la nueva infraestructura, lo que incluye el seguimiento de la efectividad del proyecto de restauración y el seguimiento de la calidad de las aguas.

El Programa de Vigilancia Ambiental presentado en el estudio de impacto ambiental es genérico y deberá ser desarrollado y completado en fases posteriores del proyecto. En este sentido el PVA deberá asegurar que se realice un seguimiento de todos aquellos elementos del medio para los que se han identificado impactos y que se tomen las medidas

adecuadas en caso de que se produzcan impactos no previstos. Para ello se considera necesario incluir, además de los propuestos por el promotor, los siguientes controles, que se aplicarán tanto en fase de construcción como en fase de explotación:

Seguimiento de la estabilidad de laderas y taludes.

Vigilancia y control de los procesos erosivos.

Seguimiento de las obras de drenaje y canalización y de su afección sobre la naturalidad de la red de drenaje.

Vigilancia de la protección de las comunidades de especies de flora protegida y seguimiento de su estado de conservación.

Control de la eliminación directa de individuos de especies de fauna durante el desarrollo de las obras.

Seguimiento y control de la efectividad de las medidas destinadas a evitar el impacto de la infraestructura sobre la fauna. En este sentido se deberán seguir los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino» (2008).

Vigilancia del mantenimiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios afectados.

Seguimiento de los niveles acústicos del tráfico rodado y de la efectividad de las protecciones acústicas, durante la fase de explotación.

De los informes propuestos por el promotor, como parte del Programa de Vigilancia Ambiental, deberán ser remitidos a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino el informe inicial, el final, y los especiales.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía A-54. N-547 enlace de Arzua Oeste-enlace de Paldas de Rei Oeste, A Coruña-Lugo, concluyendo que siempre y cuando se autorice la alternativa 4 modificada de acuerdo con las medidas incluidas en el EsIA y la información complementaria y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 13 de octubre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

