

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

3865 *Resolución de 24 de marzo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Autovía Ourense-Lugo (A-56), tramo Ourense - enlace de Cambeo.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Autovía Ourense-Lugo (A-56), tramo Ourense-enlace de Cambeo se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley de evaluación ambiental.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El Estudio Informativo del proyecto Autovía Ourense-Lugo (A-56) cuenta con declaración de impacto ambiental favorable (DIA) formulada por resolución de 5 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, que fue publicada en el BOE del 10 de mayo de 2006.

Con fecha 28 de junio de 2006 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo Autovía Ourense-Lugo, A-56.

El 9 de febrero de 2011 se publica en el BOE, el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia sobre Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se aprueba provisionalmente y se ordena la incoación del expediente de información pública del proyecto de trazado Autovía Ourense- Lugo (A-56), tramo Ourense - enlace de Cambeo.

Por resolución de 26 de junio de 2013 el Ministerio de Fomento aprueba el expediente de información pública del citado proyecto de trazado, en la cual se propone estudiar un nuevo ajuste de trazado entre los pp. kk.100+750 y 105+750, mejorando las características geométricas y de seguridad, minimice los impactos sobre el territorio: afección a edificaciones, fundamentalmente el colegio Concepción Arenal, niveles sonoros, superficie de masas arbóreas autóctonas afectadas y movimientos de tierras.

El objeto del proyecto de referencia es definir una solución alternativa al trazado aprobado por la DIA para el tramo Ourense - enlace de Cambeo, concretamente para el subtramo Ourense - enlace de Coles, para que mejorando las características geométricas y de seguridad minimice los impactos sobre el territorio (afecciones a edificaciones, incluido el Colegio Concepción Arenal, niveles sonoros, y movimientos de tierra) puestos de manifiesto en la información pública del Proyecto de Trazado.

Se han propuesto dos alternativas de trazado:

Alternativa I: desarrolla el encaje geométrico del trazado aprobado por la DIA.

Alternativa II (seleccionada): en respuesta a las alegaciones recibidas durante el proceso de información pública del trazado planteado en la alternativa I.

El tramo del proyecto constituye el inicio de la autovía A-56 en su salida del núcleo urbano de Ourense hacia el norte. Tiene su origen en el enlace de A Casilla, en la entrada de la N-525 en la ciudad de Ourense, y finaliza en el enlace de Coles, donde se conecta con la N-540, atravesando los términos municipales de Ourense y Coles, en el norte de la provincia de Ourense.

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

2. Tramitación y consultas

En el apartado decimocuarto de la Declaración de Impacto Ambiental formulada mediante resolución de 5 de abril de 2006, se indica que cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En consecuencia en febrero de 2014, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, consulta a la Subdirección General de Evaluación Ambiental sobre la necesidad o no de que el nuevo trazado sea sometido a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, presentándose para ello la correspondiente documentación ambiental.

Comprobándose que el contenido de dicho documento no se adaptaba a lo regulado en el art. 45 de la nueva Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se solicita sean subsanadas por el promotor dichas deficiencias, mediante oficio de 10 de marzo de 2014. Además, en la exposición del objeto del citado documento, se indicaba que con dicha documentación se pretendía solicitar el inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada, cuestión que debía aclarar el promotor.

Una vez examinada la nueva documentación, presentada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el 28 de marzo de 2014, se comprueba que la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Junta de Galicia, había emitido un informe con fecha 29 de enero de 2014, en el que se señala, que según lo establecido en la Ley 8/1995, de 30 de octubre, del patrimonio cultural de Galicia y el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica en la Comunidad Autónoma de Galicia, se advierten una serie de deficiencias que se deben corregir, estableciendo por tanto la Dirección General de Patrimonio Cultural que el promotor le facilite una serie de documentación complementaria.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental, informa al promotor que el art. 7.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental establece que serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, entre otros una afección significativa al patrimonio cultural.

Por tanto, se solicita al promotor el 9 de abril de 2014, que facilite a esta Subdirección General el pronunciamiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia relativo a la subsanación por parte del promotor a las deficiencias señaladas por dicha Dirección, así como la adopción de las medidas correctoras pertinentes. El 22 de abril de 2014 la Dirección General de Carreteras, informa que la documentación complementaria que solicitó la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Junta de Galicia, fue remitida a dicha Dirección por el arqueólogo que realizó la Prospección Arqueológica el 9 de abril de 2014 y por parte de la Demarcación de carreteras del Estado de Galicia el 14 de abril de 2014. Asimismo,

dicha documentación complementaria fue remitida a la Subdirección General de Evaluación Ambiental teniendo entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el 24 de abril de 2014.

El 28 de enero de 2015 el promotor remite a esta Subdirección el acuse de recibo de documentación de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria, en el que se señala que la memoria técnica enmendada fue remitida por la demarcación de Carreteras del Estado en Galicia del Ministerio de Fomento, recogándose en la misma la prospección realizada y una evaluación del impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, indicando que es correcta la incorporan al expediente. Asimismo, se indica que dicha memoria técnica y el estudio de evaluación del impacto sobre el patrimonio cultural deben anexarse al proyecto de construcción correspondiente.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita, el pronunciamiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, al respecto de si las medidas correctoras adoptadas por el promotor, subsanan las deficiencias detectadas.

En julio de 2015 la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Junta de Galicia, remite un informe en el que se indica que el Servicio de Arqueología de la Dirección General de Patrimonio Cultural, estima idóneas y correctas las medidas correctoras establecidas en la memoria técnica de la prospección arqueológica remitida por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia del Ministerio de Fomento en fecha 23.04.2014.

A la vista de la documentación que conforma el expediente, la Subdirección General de Evaluación Ambiental decide iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Simplificada, iniciándose el 18 de agosto de 2015 la fase de consultas previas en relación al proyecto. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica Miño-Sil del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X*
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia.	
Delegación del Gobierno en Galicia.	
Diputación Provincial de Ourense.	X
Ayuntamiento de Coles.	
Ayuntamiento de Ourense.	X
Ecologistas en Acción.	
SEO/BirdLife.	
WWW/España.	

* Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental e Instituto de Estudios del Territorio.

El contenido más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil informa que en la zona están registradas numerosas concesiones/ usos privativos de aguas y que consultado el visor cartográfico del Sistema de Información del Agua Miño - Sil la zona de actuación coincide con polígonos codificados como aguas minerales o termales, con zonas tipificadas en el inventario de

Presiones e impactos (IMPRESS II) y con la Zona sensible del río Miño. Del mismo modo destaca que el arroyo Val do Regueiro figura dentro del Área con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) de Ourense, código ESOIO-OU-01-05-25801.

Solicita que en la ejecución del proyecto el promotor cumpla las indicaciones estipuladas en el apartado 3 protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas de la Declaración de Impacto Ambiental formulada a través de resolución de 5 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático y publicada en el BOE del 10 de mayo de 2006.

Este organismo considera que en el apartado de caracterización y valoración de impactos no se analizan la calidad de las aguas y cursos fluviales, a pesar de que sí se identifican impactos sobre ellos. Para minimizar el impacto establece una serie de indicaciones:

Cruzamientos y obras.

Garantizar que las pilas y apoyos de los viaductos se ubicarán fuera de los cauces y sus zonas de servidumbre, no pudiendo modificar en ningún caso el trazado de los mismos. Las cimentaciones de las pilas deberán quedar por debajo de la rasante original del terreno y correctamente protegidas, de forma que el perfil natural del cauce no varíe.

Evitar la colocación de estructuras de paso (tipo marco o tubo) sobre la red hidrográfica superficial, aportando en su defecto, medidas para que las obras de paso de agua (tipo marco o tubo) busquen las mismas condiciones del río en el interior de la obra de drenaje, al objeto de impedir cualquier alteración del lecho fluvial que evite los desplazamientos de la fauna piscícola en épocas de estío.

Los cruces sobre el dominio público hidráulico se realizarán preferentemente mediante estructuras que no alteren el lecho fluvial. Dichos cruzamientos deberán presentar trazado perpendicular a la dirección del flujo, sin que su construcción pueda representar alteraciones en el mismo. La alineación de las obras de drenaje transversal respetará la del cauce natural y la superficie mojada de todos los elementos de los viaductos y de las obras de drenaje proyectadas en contacto con el agua se alineará con la dirección de la corriente.

Los cruzamientos de cauces, el trazado de la red de pistas propuestas, las obras de drenaje trasversal con los cauces y otras actuaciones se adaptarán a lo dispuesto para estas actuaciones en el Real Decreto 285/2013, de 19 de abril, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, especialmente en lo indicado en los artículos 48, 57 y 58; o en su defecto por la planificación hidrológica vigente en el momento de ejecución del proyecto.

Zonas de instalaciones auxiliares, acopio temporal y vertederos:

Las zonas de instalaciones auxiliares, zonas de acopio temporal de tierras y vertederos deberán integrar sistemas de drenaje, distinguiéndose las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la obra de las aguas de escorrentía que discurren por el interior. Para las aguas de escorrentía procedentes del exterior se preverán unas cunetas de guarda, que evitarán la contaminación de dichas aguas, desviándolas fuera de la actividad. Para las aguas interiores instalar unos canales que desaguarán en balsas de decantación construida a tal efecto.

Usos previos y autorizaciones necesarias en relación con nuevos usos:

En relación con el agua que pudiera ser necesaria para la realización de la obra deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 52.1 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, según el cual el derecho al uso privativo, sea o no consuntivo, del dominio público hidráulico se adquiere por disposición legal o por concesión administrativa. En este sentido y en base a lo dispuesto en el artículo 34 del Real Decreto 285/2013, de 19 de abril, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, la

Confederación Hidrográfica del Miño-Sil examinará la documentación presentada con la solicitud de concesión para apreciar la compatibilidad o incompatibilidad de la petición con el plan hidrológico.

Gestión de aguas residuales y vertidos:

Se deberán segregar las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la obra de las aguas de escorrentía que discurren por el interior. Para las aguas de escorrentía procedentes del exterior se dispondrán unas cunetas de guarda que evitarán la contaminación de dichas aguas, desviándolas fuera del recinto de la actividad. Para las aguas interiores se dispondrán unos canales de intercepción que desaguarán en balsas de decantación construidas a tal efecto.

En caso de que finalmente sea necesaria la ejecución de túneles, además de segregar las aguas de escorrentía exteriores de las aguas interiores de las plazas de los emboquilles, se deberán de recoger y depurar de forma independiente las referidas aguas pluviales interiores y las aguas drenaje y proceso del interior del túnel, aunque sus características pudiesen resultar similares. Asimismo, deberá de tenerse en cuenta la posible afección del empleo de explosivos en la calidad de las aguas del interior de la excavación.

Se deberá indicar la situación del espacio reservado para mantenimiento y cambios de aceite de maquinaria durante la obra, que deberá situarse alejado del medio hídrico. No se permitirá la incorporación de aguas de escorrentía de lluvia procedentes de zonas exteriores al recinto de la actividad en las redes interiores de las instalaciones de la actividad de mantenimiento. Por ello, el titular queda obligado a instalar cunetas perimetrales u otro medio de desvío de las aguas para evitar la contaminación de las mismas con motivo de las obras. Asimismo, en la medida de lo posible estas instalaciones serán cubiertas para evitar la incorporación de aguas de lluvia en su interior.

La construcción y dimensionamiento de las instalaciones de depuración queda condicionada a la autorización de vertido por parte del Organismo de cuenca.

Del mismo modo, cualquier tipo de obra, trabajo o afección fija o temporal que pueda afectar a los cauces o sus zonas de protección (zona de servidumbre y policía), así como cualquier aprovechamiento de aguas públicas superficiales o subterráneas, o cualquier vertido, directo o indirecto, que pueda afectar a las mismas precisará de la previa autorización y/o concesión de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil. En este sentido, para diferenciar los elementos que pueden verse afectados deberá tenerse en consideración, tal y como ha recomendado el organismo de cuenca, la cartografía derivada del visor cartográfico del Sistema de Información sobre el Agua Miño-Sil y del visor cartográfico del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas inundables, así como la posible existencia de otros cauces, acuíferos o manantiales detectados en campo y no reflejados en la cartografía del documento de consulta presentado.

Adicionalmente, en el marco de la autorización, la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil indica que se presentará para su validación la siguiente información:

Estudio de vegetación que refleje en una cartografía a escala adecuada los ecosistemas riparios y demás formas de vegetación cuya degradación suponga el deterioro del medio hídrico. Medidas de restauración de esta vegetación afectada con especies autóctonas

Cartografía y memoria descriptiva de los cruzamientos con todos los cursos fluviales teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 48 del Real Decreto 285/2013, de 19 de abril, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil.

Cartografía adecuada sobre la ubicación y características de las zonas de instalaciones auxiliares, de acopio temporal de tierras y de los vertederos propuestos para su evaluación, debiendo elaborar para aquellos tramos fluviales no incluidos en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) estudios de inundabilidad específicos.

Descripción de las medidas correctoras ambientales a desarrollar para minimizar los impactos de las instalaciones auxiliares, las zonas de acopio temporal de tierras y de los vertederos sobre el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía y así evitar que lleguen sedimentos a las aguas superficiales.

Estudio con cartografía y memoria descriptiva de las posibles surgencias naturales de agua afectadas y de la vegetación real afectada en todas las cabeceras de los cauces de la zona.

Estudio de la posible existencia tanto de acuíferos que pudieran verse afectados por las obras, como de masas de agua con presencia de elevadas concentraciones de sustancias contaminantes debidas a un enriquecimiento natural y que mediante su drenaje pudieran alcanzar las aguas superficiales provocando efectos negativos sobre las mismas o su degradación.

Planos de situación y detalle de las cunetas de guarda, de los canales interiores y de las balsas de decantación, de manera que no afecten al dominio público hidráulico y justificación de la construcción de las balsas garantizando la estabilidad e impermeabilidad de sus paredes.

Análisis de las características de los sustratos rocosos atravesados por la obra y de los materiales generados en las excavaciones por si los mismos no pudieran clasificarse como inertes y en consecuencia, no fuesen susceptibles de empleo para la ejecución de terraplenes o para relleno en otros puntos de la obra y resultase necesario adoptar alguna medida correctora o de sellado de los vertederos de destino de los mismos.

En el caso de la utilización de explosivos durante la ejecución de las obras, descripción de sus características y propuesta de medidas correctoras a desarrollar, para evitar que éstos causen afección al cauce y a la calidad de las aguas, por la posible incorporación de sustancias contaminantes contenidas en los mismos.

Descripción de las instalaciones de depuración previstas durante la fase de obra, definiendo los flujos de agua residual que se generarán.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia informa que los trazados de las distintas alternativas no se localizan dentro de ningún espacio natural protegido, declarado conforme a la Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza o a la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad, ni afectan a ningún espacio protegido perteneciente a la Red Natura 2000. Destaca la presencia a unos 200 m del trazado del Encoro de Velle, el cual está incluido en el Inventario de Humedales de Galicia.

Este organismo detalla en su informe los hábitats de interés comunitario interceptados por el trazado y las especies de fauna inventariadas en la zona de actuación. También informa que en el ámbito de estudio existe un espacio identificado en las normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de la provincia de Ourense, las Ribeiras do Miño.

Tras su análisis, este organismo considera que no es previsible que el proyecto provoque afecciones significativas directas o indirectas sobre el patrimonio natural y sus valores siempre y cuando se integren y desarrollen los condicionantes establecidos en la documentación de consulta, en la DIA del 2006, así como las siguientes prescripciones que indica en su informe:

Establecer métodos de erradicación de especies exóticas invasoras existentes en el área del proyecto para evitar su dispersión.

En el diseño y construcción de la infraestructura se tendrá en cuenta lo expuesto en las publicaciones del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre fragmentación de hábitats:

<http://www.magrama.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragm-documentos-grupo-trabajo.aspx>.

En lo referente a las tierras sobrantes procedentes de los movimientos de tierras, primará su valorización, reutilización o reciclaje, siendo la última opción el depósito controlado, que se realizará en los vertederos autorizados.

Los restos vegetales que se generen durante las labores de desbroce deberán ser gestionados adecuadamente, prevaleciendo siempre su valoración. En el caso de depositarlos sobre el terreno, deberán ser triturados y esparcidos homogéneamente para permitir una rápida incorporación al suelo.

Se evitará modificar las zonas de escorrentía para no influir en los ecosistemas naturales aguas abajo de la infraestructura.

No se podrán depositar ni acumular escombros, tierras o materiales de las obras en ámbitos no afectados por estas. Los acúmulos temporales se harán en zonas autorizadas.

De forma complementaria se tendrá en cuenta que todas las acciones del proyecto que puedan afectar de forma directa o indirecta a especies incluidas en el Catálogo Gallego de Especies amenazadas y en la Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la Naturaleza, a hábitats de interés comunitario localizados fuera de la Red Natura 2000 y a cursos fluviales (en aplicación de la Ley 5/2006, de 30 de junio, para la protección y mejora de los ríos gallegos, de la Ley 7/1992, de 24 de julio, de pesca fluvial y del Decreto 130/1997, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de ordenación de la pesca fluvial y de los ecosistemas acuáticos continentales) deberán ser informados a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia para obtener las correspondientes autorizaciones. Tal y como ha comunicado ese organismo, la documentación que se presente a tal efecto deberá ir acompañada de cartografía en formato compatible con ArcGIS.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia considera necesario cuantificar el balance de movimientos de tierra y propone valorar soluciones constructivas alternativas que proporcionen un mejor balance de movimientos de tierras. En función del balance de movimientos de tierra tratará compatibilizar el excedente de tierras con otras actuaciones que se estuvieran ejecutando en el entorno.

El Instituto de Estudios del Territorio de la Xunta de Galicia considera que los diversos elementos del vial introducen una alteración en el carácter topográfico, visual y paisajístico del entorno. No obstante, opina que dado que la autovía discurrirá semiencerrada entre pequeñas elevaciones el trazado del mismo reduce su visibilidad desde los núcleos de población, por lo que concluye que el vial no implica una afección visual importante.

Respecto a las medidas propuestas considera correcta la recuperación de las zonas arboladas afectadas no obstante, recomienda una serie de medidas adicionales:

Se extremarán las precauciones en el diseño del viaducto, de modo que su singularización contribuya positivamente en la calidad visual del entorno.

Se ocultarán los muros previstos con plantación de matorrales arbustivos y arbolado autóctono. Se utilizarán muros verdes cuando las características del terreno lo permitan.

Se deberán adoptar medidas adecuadas para la mitigación visual del desmonte, producido por los taludes previstos en la zona de A Rega, desde la otra orilla el río Miño, en la N-120 y desde algunas zonas del casco histórico de Ourense.

Si se decide el sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental el estudio de impacto ambiental deberá incorporar un estudio de impacto e integración paisajística.

La Diputación Provincial de Ourense considera que el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental porque, en su opinión, se trata de una modificación que cumple por sí sola los umbrales establecidos en el anexo I de la Ley 21/2013. En consecuencia, recomienda una serie de cuestiones que debe incluir el estudio de impacto ambiental. En líneas generales, se refiere a un plano de capacidad de acogida de los distintos elementos de la obra; un plan de revegetación y restauración del medio afectado, un plan de gestión de residuos en consonancia con lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de producción y gestión de residuos de construcción y demolición; un plan de gestión de vertidos accidentales; un plan de incendios y la estimación del volumen

de tierras desglosado para cada elemento de la obra, indicando su destino. Por otro lado, recomienda ampliar la información sobre los vertederos ya previstos y los posibles sistemas de depuración de las aguas generadas durante las obras. La Diputación advierte que se deberá prestar especial atención a las obras de drenaje transversal y aquellos elementos que dificulten la salida de la fauna de los mismos y solicita tener en cuenta sus indicaciones respecto a los acopios temporales para tierra vegetal y materiales de relleno, al drenaje transversal, al diseño de los viaductos y al seguimiento ambiental.

Asimismo, señalan que se determinará la responsabilidad de cada agente implicado en el seguimiento ambiental, lo cual deberá quedar reflejado en el pliego de condiciones. En los documentos contractuales del proyecto quedarán reflejadas las medidas de protección y las necesarias para asegurar el cumplimiento de los parámetros de calidad exigidos por la legislación vigente.

El Ayuntamiento de Ourense confirma que la alternativa II no afecta a valores ambientales diferentes a la solución del Estudio Informativo. Por ello, opina que las medidas de prevención y corrección ambiental que se contemplarán en el proyecto de construcción deberán ir encaminadas a cumplir las condiciones impuestas en la DIA del 2006, las establecidas en el estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo y las medidas propuestas en el documento ambiental. Opina además que dada la ubicación de la infraestructura, requiere una especial protección. Así, dada la proximidad de la autovía al río Miño el ayuntamiento recuerda que la actuación requerirá autorización previa y control de la Confederación Hidrográfica Miño-Sil. Asimismo, dada la posible afección a elementos arquitectónicos y etnográficos de interés patrimonial considera necesario realizar un control y seguimiento de las obras.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Xunta de Galicia informa, con fecha 28 de diciembre de 2015. Entre otros aspectos que, en relación a este proyecto, se autorizaron la realización de dos proyectos de prospección arqueológica: una en el año 2010 para evaluar la alternativa de trazado contemplada en la Declaración de Impacto Ambiental y la otra en el año 2013 del Modificado del proyecto de Construcción de la autovía A-56 Ourense-Lugo, tramo enlace de Cambeo (coles e Ourense), en la que se evaluó el trazado con las modificaciones llevadas a cabo en la alternativa de trazado proyectada inicialmente y que corresponde con la denominada alternativa 2 en el documento ambiental. En relación a estas prospecciones arqueológicas, la citada Dirección General informa que, de los documentos generados en las mismas, falta por incorporar en el apéndice XII: memoria del patrimonio, del documento ambiental, la memoria técnica enmendada del proyecto modificado (firmada el 24.03.2014).

En cuanto a la afección al yacimiento de Outeiro (GA32054023) (Ourense), que se trata de un elemento incluido en el Inventario general del patrimonio cultural de Galicia, la construcción de la nueva autovía supondrá afectar una parte del ámbito de protección del yacimiento, por ello informa que deben adoptarse las medidas establecidas en los informes emitidos por la Dirección General de Patrimonio Cultural, respecto al Estudio Informativo de la autovía Ourense-Lugo de fecha 01.12.2006 y 18.05.2007, y que ya han sido recogidas en el documento ambiental, consistente en la modificación del trazado y la busca de soluciones de diseño para que el desmonte no afecte al yacimiento, de tal manera que el nuevo trazado se distancie lo máximo posible del elemento, no afectando a su ámbito de protección legal.

En lo que respecta a la afección sobre el Camino de Santiago, se informa que deberá tenerse en cuenta el informe emitido por la Dirección General de Patrimonio Cultural de 15 de mayo de 2013 en el cual se establecían las medidas que se deben adoptar para la reposición del Camino de Santiago.

Asimismo la citada Dirección General considera necesario que, en la fase de redacción del proyecto de construcción, deben revisarse los ámbitos que no se pudieron prospectar debido a la vegetación, para contar con una valoración del impacto que el trazado puede general sobre el patrimonio cultural.

Finalmente establece, en su informe, una serie de consideraciones tanto para la fase previa al inicio de las obras como para las fases de replanteo, ejecución de las obras y seguimiento y control.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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

Características del proyecto.

La solución finalmente propuesta, consiste en un nuevo trazado de una longitud de 5 kilómetros, entre los PK 100+750 y 105+750. Tiene su inicio en las proximidades del núcleo urbano de Ourense, y discurre por la margen derecha de la carretera N-525, entre esta vía y la ribera del río Miño.

Comienza en el mismo punto que la alternativa recogida en la DIA, permitiendo mantener el enlace de A Casilla con una configuración idéntica, y dando continuidad al trazado planteado en el Estudio Informativo. A partir del enlace de A Casilla, el trazado discurre en una alineación recta, con una pendiente descendente del 2,5 % en el que se enmarca un falso túnel de aproximadamente 100 metros de longitud, que minimiza las afecciones a las edificaciones situadas en la zona de Outeiro.

Desde el PK 100+800, aproximadamente, el trazado se modifica, discurriendo más al sureste, con unos parámetros de trazado de autovía A-100 (la alternativa recogida en la DIA posee parámetros de trazado de autovía A-80). Esta modificación supone una mejora de los parámetros de trazado y evita la afección a varias edificaciones.

En el PK 101+300 se inicia un ascenso con una pendiente del 4,7%, con una curva de radio 700 metros a la izquierda, de radio más amplio que la reflejada en la alternativa recogida en la DIA. En el PK 102+000 se diseña el viaducto de Malvedo, de 870 metros de longitud, con una única alineación curva a la derecha de 1.500 metros de radio, con lo que el trazado se aleja de la alternativa recogida en la DIA en la zona del colegio Concepción Arenal, eliminando la afección a éste y a las naves industriales adyacentes.

El trazado continúa con una pendiente del 4,7% y en el PK 104+200 se aproxima de nuevo a la alternativa contemplada tras la DIA, en una alineación curva a la izquierda de radio 950 m y gran desarrollo. La solución propuesta entronca de nuevo con la alternativa I, discurriendo más al sur que ésta, hasta el PK 105+700, punto en el que se ubica el enlace de Coles, que posee una tipología de glorieta superior

La autovía en este tramo presenta una sección transversal con calzadas separadas, calzada derecha de 10,5 metros (3 carriles) e izquierda de 7 metros (2 carriles), arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m y bermas de 1 m de anchura.

Los principales elementos constructivos del tramo a ejecutar son:

Enlace de A Casilla en el p. k. 100+200: mantiene la misma configuración que la aprobada en la DIA.

Un falso túnel de unos 100 m de longitud en la zona de Outeiro, en torno al p. k. 100+800.

A partir del p. k. 100+800 adopción de parámetros de trazado de autovía A-100.

En el p. k. 101+300 una curva de radio 700 metros a la izquierda, de radio más amplio que la reflejada en la alternativa recogida en la DIA.

El viaducto de O Malvedo de 870 m en el p. k. 102+000, que permite atravesar el valle del regato dos Carrís.

Los pasos inferiores que canalizarán los regatos de Gustei en el p.k. 103+640 y de Lusín en el p. k. 104+080, así como otro pequeño regato en el p. k. 105+060.

Enlace de Coles en el p. k. 105+700, con una tipología de glorieta superior.

Además se proyectan actuaciones de integración paisajística de la autovía, de protección contra la erosión y la restauración vegetal de todas las zonas afectadas.

Se prevén los siguientes movimientos de tierra: 1.700.491 m³ de desmontes, 1.939.427 m³ de terraplén y 276.033 m³ de tierra vegetal, siendo el balance de movimientos de tierra de - 238.936 m³. Según se indica en el documento ambiental, las zonas de préstamos y vertederos a priori seleccionadas son zonas explotadas anteriormente o en explotación. La tierra vegetal se reutilizará en la restauración de las zonas afectadas por las obras. Por otro lado, el tramo de autovía que se va a construir, supone la pérdida de 162.953,96 m² de suelo de elevada capacidad productiva, considerado el recurso natural de uno de los sectores económicos más importantes de la zona.

Ubicación del proyecto.

Las actuaciones previstas no se localizan sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, ni sobre ningún otro espacio natural protegido por legislación estatal o autonómica. Sin embargo sí atraviesa el espacio protegido Ribeiras do Miño declarado por las Normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de la provincia de Ourense.

Los elementos predominantes del ámbito de estudio son cultivos, pastizales y pequeños núcleos urbanos intercalados con repoblaciones forestales, principalmente de *Pinus pinaster* y restos de vegetación natural constituida por bosques caducifolios (carballedas, robledales, castañares, abedulares) matorrales (genisteas, brezales, etc.) y vegetación de ribera (alisedas, fresnos, chopos, etc.).

Tal y como ha informado la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, el trazado propuesto discurre parcialmente por terrenos englobados en una tesela constituida por los hábitats de interés comunitario 4030 Brezales secos europeos, 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga y 9230 Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pirenaica*.

Según informa la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, en la zona de actuación se ha inventariado la presencia de ciertas especies incluidas en el anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y en el Decreto 88/2007 de 19 de abril por el que se regula el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas entre las que destacan las poblaciones nidificantes en peligro de extinción de cerceta común (*Anas crecca*), agachadiza común (*Gallinago gallinago*) y de avefría europeo (*Vanellus vanellus*). Además, de acuerdo con el Plan de recuperación del galápagos europeo en Galicia, la zona de actuación se localiza sobre un área de distribución potencial del galápagos europeo y también existe coincidencia con el Plan de Gestión del lobo en Galicia, aprobado por Decreto 297/2008, del 30 de diciembre.

La zona de actuación se localiza en la margen derecha del río Miño, y está surcada de forma transversal por varios arroyos y regatos de corto recorrido que confluyen en él. El trazado propuesto intercepta los regatos de Gastei, de Lusín y otro pequeño regato en el pk 105+060. Además cruza en viaducto el valle del regato dos Carrís.

Tal y como informa el Instituto de Estudios del Territorio de la Xunta de Galicia el trazado propuesto discurre entre dos planos topográficos situados a diferente cota: la zona inferior en el inicio del tramo en A Casilla y la margen del Miño por el embalse de Velle, y una zona superior (parte final del tramo) que se corresponde con la penillanura de Meriz, diseccionada por los ríos de Os Carrís y Lusín. En la parte inferior predominan usos de carácter más antrópico, relacionados con la periferia de la ciudad de Ourense, mientras que en las cotas superiores dominan los bosques autóctonos y masas de repoblación, junto a prados y cultivos en las proximidades de los núcleos de población. Destaca el valle del regato de Os Carrís, como el entorno de mayor interés paisajístico de la zona.

Características del potencial impacto.

El uso de la autovía producirá contaminación atmosférica debido a la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los vehículos que circularán por ella, así como un incremento de contaminación acústica que deberá minimizarse con las medidas

correctoras que establezca el correspondiente estudio de ruido. Durante la fase de obra, la emisión de contaminantes de la maquinaria de obra o el aumento de polvo producido por los movimientos de tierra, así como el ruido que generan esas acciones, se consideran poco significativos debido al cumplimiento de la normativa sectorial de referencia que contempla medias y controles específicos.

La ejecución de este tramo de autovía generará residuos peligrosos, residuos urbanos y residuos de construcción y demolición, que serán gestionados según la normativa aplicable.

También durante la fase de construcción existe el riesgo de vertidos accidentales sobre el suelo o los cauces interceptados que se trata de evitar con las medidas genéricas de cualquier obra civil (impermeabilización del terreno, cuentas de recogida de agua, etc.), así como con las impuestas, en el caso del dominio público hidráulico, por el organismo de cuenca en las autorizaciones pertinentes. Para disminuir el riesgo de incendios, el proyecto de trazado incluirá un plan de prevención y extinción de incendios.

Otro riesgo inherente a la realización de las obras es la aceleración de procesos erosivos por cambios en la morfología del terreno y la red de drenaje. El mantenimiento de la infraestructura durante el funcionamiento de la misma incluye el mantenimiento de la funcionalidad de los componentes del drenaje instalados lo que permitirá un control de la erosión hídrica. Además, según se indica en el documento ambiental los estudios de drenaje ya tienen en cuenta los riesgos debidos a las avenidas.

El importante valor patrimonial de la zona se ha confirmado mediante los resultados de la prospección arqueológica intensiva realizada en cumplimiento de la DIA de 2006, siendo los elementos a destacar el cruce con el camino de Santiago en el entorno del enlace de A Casilla y el yacimiento arqueológico de Outeiro. El trazado previsto podría afectar también a varios elementos arquitectónicos y etnográficos de interés patrimonial. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia estima idóneas y correctas las medidas correctoras establecidas en la Memoria Técnica de la prospección arqueológica del proyecto presentada por el promotor a dicho organismo.

Los movimientos de tierra, los desvíos y canalizaciones de los flujos de agua así como la instalación de zonas auxiliares de obra en las proximidades de los cauces pueden alterar la calidad de las aguas. Para evitarlo se proponen medidas genéricas como la instalación de barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación o la localización de las zonas auxiliares lejos de zonas sensibles.

Respecto a las cuencas interceptadas, los desvíos y canalizaciones de flujos de agua suelen ser temporales y puntuales. En el ámbito de estudio existen concesiones de aprovechamiento de aguas que constituyen usos que podrían verse afectados por la ejecución del proyecto, así como otras zonas tipificadas en el inventario de Presiones e impactos (IMPRESS II) por lo que, tal y como solicita la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, se deberán extremar las medidas preventivas y correctoras a fin de evitarlas.

El promotor estima que la realización de taludes y desmontes afectará directamente a 120.243,77 m² de bosque caducifolio, y 14.888,98 m² de vegetación de ribera, lo que supone un impacto indirecto sobre la fauna presente por destrucción de su hábitat. Por tanto, la destrucción de la vegetación se considera un impacto permanente, sinérgico e irreversible, pero recuperable con labores de restauración. El estricto replanteo y jalonamiento de la obra, la minimización de superficies a ocupar, el establecimiento de zonas de exclusión para la adecuada ubicación de las instalaciones de obra o la prohibición de realizar talas no autorizadas intentan minimizar la afección sobre la vegetación. Además el promotor se compromete a la restauración de la cubierta vegetal entre los pp. kk. 101+040 y 101+430 con especies típicas del hábitat de interés comunitario 9230 y a la restauración de la vegetación de ribera afectada recreando el hábitat de interés comunitario 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.

La presencia de la infraestructura supone un efecto barrera para la fauna presente que se minimizará con la adopción de las medidas que indica la DIA del 2006, para permeabilizar la infraestructura al paso de fauna, las cuales se complementan en el

documento ambiental: instalación de hasta 19 pasos de fauna, instalación de dispositivos de escape y la adaptación de las obras de drenaje.

El nuevo trazado de este tramo de autovía minimiza las afecciones del trazado original sobre el patrimonio cultural dado que permite reducir el número de elementos patrimoniales afectados y se aleja del área de protección del Pazo de Malvedo. No obstante, la memoria técnica de prospección arqueológica. Modificado del proyecto de construcción de la Autovía A-56 Ourense – Lugo, tramo Ourense-enlace de Cambeo propone una serie de medidas correctoras para minimizar el impacto de las obras, las cuales han sido informadas favorablemente por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia. Entre ellas destacan, además del control y seguimiento arqueológico de las obras, la realización de sondeos valorativos previos y el cruce en falso túnel del Camino de Santiago. En cualquier caso, la última versión de la citada Memoria técnica se incorporará al Proyecto de Construcción correspondiente, el cual deberá remitirse a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

La solución propuesta disminuye el impacto paisajístico mediante la construcción de un falso túnel que oculta la autovía. Sin embargo, tal y como opina el Instituto de Estudios del Territorio de la Xunta de Galicia la presencia de la autovía provocará cambios significativos en el paisaje, siendo los principales impactos visuales consecuencia del viaducto sobre el río de Os Carrís y el talud en la zona de A Rega. En todo caso este organismo concluye que al discurrir la autovía semiencerrada, no supondrá una afección visual significativa.

Respecto a la afección a la población por ruido durante la fase de explotación de la autovía, el documento ambiental contempla la realización de un estudio detallado de ruido dando así cumplimiento a la condición 1.6 de la Resolución de fecha 26 de junio de 2013 por la que se aprueba el expediente de información pública del Proyecto de trazado, que insta realizar un estudio acústico en el que se determine donde se superarán los niveles máximos admisibles y se proyecten las medidas correctoras de protección acústica.

Otro posible impacto de carácter permanente, irreversible e irrecuperable es la pérdida de terreno productivo, de uso agrario, debido al despeje y desbroce de la vegetación, a la extracción de materiales de relleno y disposición de vertederos así como a la presencia de la plataforma tras su puesta en funcionamiento. La presencia de suelos con alta capacidad agrológica ha sido utilizada como criterio para definir las zonas de exclusión de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

La distancia máxima que separa la solución planteada al trazado aprobado por la DIA es de 500 m, siendo la misma suficiente para que el nuevo trazado minimice las afecciones al territorio (planeamiento urbano, edificaciones, incluido el colegio Concepción Arenal, accesibilidad transversal), al paisaje, al patrimonio cultural, los movimientos de tierras, la emisión de contaminantes y el ruido. Sin embargo, el trazado de la DIA del 2006, sigue siendo el más favorable desde el punto de vista de la afección a la vegetación y a hábitats para fauna, de la afección a suelos con riesgo de erosión y de la pérdida de terreno productivo. La elección del trazado propuesto se justifica por las características de la zona de actuación, que hacen que al tratarse de un ambiente bastante antropizado cobre mayor importancia el medio socioeconómico.

En cualquier caso, y habida cuenta de que el proyecto es una modificación de un subtramo de la autovía Ourense-Lugo, tal y como asume le promotor, en la ejecución del mismo se cumplirán las condiciones que le sean de aplicación establecidas en la «Resolución de 5 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del proyecto autovía Ourense-Lugo de las provincia de Orense y Lugo, promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento», así como las establecidas en el estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo y las medidas complementarias propuestas en el Documento ambiental.

4. *Prescripciones del órgano ambiental*

Dado que la Dirección General de la Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia ha señalado la afección sobre el espacio protegido por el planeamiento urbanístico Ribeiras do Miño, no identificada en la documentación ambiental presentado por el promotor, este deberá cumplir, en su caso, las prescripciones para su protección establecidas en las Normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de la provincia de Orense.

Según lo indicado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, se deberá incorporar al Proyecto de Construcción, el estudio de evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural y se tendrán en cuenta las especificaciones planteadas por la citada Dirección General en su informe de 28 de diciembre de 2015.

El estudio detallado de ruido que de cumplimiento a la condición 1.6 de la Resolución de fecha 26 de junio de 2013 por la que se aprueba el expediente de información pública del Proyecto de trazado, se deberá incorporar al Proyecto constructivo y remitir para conocimiento a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia y la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Autovía Ourense - Lugo (A-56), tramo Ourense-enlace de Cambeo, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 24 de marzo de 2017.—La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

