

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8149 *Resolución de 27 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Autovía A-54 Santiago-Lugo, tramo ramal de conexión del enlace de Remonde con la N-547 (Lugo).*

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 ordinaria regulado en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Autovía A-54 Santiago-Lugo. Tramo: ramal de conexión del enlace de Remonde con la N-547. Lugo se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), proyectos comprendidos en el anexo II 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 objeto del proyecto es la construcción de un vial convencional, dotado de 2 calzadas de 3,5 m de anchura, que conectará la A-54 con la carretera N-547, partiendo del Enlace de Remonde (A-54) y entroncando con la N-547 en un punto comprendido entre sus puntos kilométricos 42,50 y 43,50. Se trata de una obra completa e independiente asociada al proyecto de Autovía A-54 Santiago-Lugo, tramo Melide-Palas de Rei, en cuyas prescripciones técnicas se contempla la realización de un estudio de alternativas para la definición de la conexión del enlace de Remonde con la carretera N-547 que sea objeto de evaluación ambiental.

Según el documento ambiental, la justificación del proyecto se basa en evitar el paso del tráfico pesado del polígono industrial de A Madalena (Concello de Melide, provincia de Lugo) a través del núcleo urbano de Melide, garantizando la circulación del tráfico pesado con las necesarias condiciones de seguridad vial.

Para ello, se plantea el estudio de 5 alternativas de trazado, cuyas longitudes oscilan entre 1,47 km y 1,66 km.

La solución propuesta por el promotor (alternativa B-1) tiene una longitud de 1.473,7 m y plantea el cruce del Camino de Santiago sobre el mismo, para lo cual integra un paso inferior en el punto kilómetro 1+040, de 26 m de largo y 14 m de ancho, manteniendo así la continuidad y carácter actual del Camino de Santiago, bajo el trazado propuesto.

Conforme con esta alternativa, el volumen total de movimiento de tierras (excavaciones de la traza y terraplenes) sería de 97.025 m³, con una estimación de material procedente de préstamos de 81.028 m³ destinado a relleno y terraplenes, y una estimación de excedente destinado a vertedero de 27.258 m³, como consecuencia de que parte del material excavado no reúne las características geotécnicas apropiadas para su reutilización en rellenos y terraplenes. El documento ambiental plantea la obtención de préstamos y el vertido de excedentes en dos explotaciones de áridos activas actualmente, ubicadas en las proximidades de Melide, propuestas también para la ejecución de las obras de la A-54 en el tramo de Melide-Palas de Rei.

El drenaje transversal según esta alternativa está compuesto por cinco obras que garantizan la continuidad de las escorrentías superficiales existentes, consistentes en marcos de 2,50 × 1,25 m de dimensiones interiores.

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

2. Tramitación y consultas

Con fecha 1 de marzo de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 22 de marzo de 2017 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos y entidades consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Melide.	
Ayuntamiento de Palas de Rei.	
Diputación Provincial de A Coruña.	
Diputación Provincial de Lugo.	
Augas de Galicia de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de patrimonio cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia	
Dirección General de Patrimonio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de Ordenación y Producción Forestal de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia.	X
Federación Ecoloxista Galega (FEG).	
Asociación Galega de Amigos do Camiño de Santiago.	
Amigos da Terra.	

A continuación se resume el contenido más significativo de las respuestas a las consultas realizadas:

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Xunta de Galicia, establece en su informe la necesidad de integrar paisajísticamente la intersección de la nueva vía con el Camino de Santiago (punto kilométrico 1+040). En relación con las estructuras de drenaje transversal, esta Dirección General indica que deberán adecuarse dichas estructuras como pasos de fauna, contribuyendo a minimizar el efecto barrera que suponen este tipo de infraestructuras. En lo que respecta al tratamiento de los excedentes derivados del balance de tierras, esta Dirección General establece que se estudiará su posible reutilización en las labores de restauración de las zonas afectadas por las obras con carácter previo a su eliminación mediante depósito en vertedero.

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 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1 Características del proyecto.

El proyecto consiste en la construcción de un vial convencional, dotado de 2 calzadas de 3,5 m de anchura, más arcenes, bermas y una glorieta que conectará la A-54 con la carretera N-547, partiendo del Enlace de Remonde (A-54) y entroncando con la N-547 en un punto comprendido entre sus puntos kilométricos 42,50 y 43,50. Se trata de un proyecto independiente pero asociado al proyecto de Autovía Santiago-Lugo (A-54) en el tramo de enlace de Arzúa oeste-enlace de Palas de Rei oeste, el cual dispone de declaración de impacto ambiental favorable (Resolución de 13 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, BOE número 267, de 4 de noviembre).

El promotor selecciona en base a un análisis multicriterio la alternativa B1 que reúne las siguientes características básicas:

La longitud de la traza es de 1.473,7 m.

El cruce del Camino de Santiago se realiza sobre el mismo, para lo cual integra un paso inferior en el punto kilométrico 1+040, de 26 m de largo y 14 m de ancho, manteniendo así la continuidad y carácter actual del Camino de Santiago, bajo el trazado propuesto.

El volumen total de movimiento de tierras sería de 97.025 m³ (24.393 m³ de desmontes y 72.631 m³ de terraplenes y rellenos), con una estimación de material procedente de préstamos de 81.028 m³, y una estimación de excedente destinado a vertedero de 27.258 m³.

El proyecto incluye 5 obras de drenaje transversal consistentes en marcos de 2,50 × 1,25 m de dimensiones interiores.

Esta alternativa B1, junto con la alternativa B3, son las opciones ambientalmente más favorables, diferenciándose estas dos opciones únicamente en la forma de salvar la intersección con el Camino de Santiago, planteándose un paso a nivel para la alternativa B3 (sin introducir por tanto ninguna estructura de paso). Atendiendo al análisis multicriterio realizado en el documento ambiental, donde se consideran fundamentalmente el criterio ambiental y el de seguridad vial, se selecciona por parte del promotor la alternativa B1. Por ello, en el presente informe de impacto ambiental se valoran los efectos ambientales según la alternativa B1, que deberá ser a su vez considerada en el proyecto de construcción correspondiente.

Los préstamos y vertederos asociados al proyecto se localizan en las dos siguientes explotaciones de áridos, propuestas también para la construcción de la autovía A-54 en el tramo Melide-Palas de Rei (coordenadas UTM H29 en ED50):

Cantera	UTM-X	UTM-Y	Distancia a traza (km)	Ruta
Richinol, SL.	580.350	4.749.150	7,2	N-547-Viario local.
Prebetong, SL.	581.550	4.750.250	4,5	N-547-Viario local.

El documento ambiental plantea una zona de instalaciones auxiliares para las obras de unas 2,5 ha, donde se ubicará el parque de maquinaria y las instalaciones de depuración de aguas residuales, limpieza y mantenimiento de maquinaria, etc., con los equipamientos necesarios para una correcta gestión de los residuos y efluentes.

El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, y el Decreto 174/05, de 9 de julio, por el que se regula el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos y el Registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia.

El documento ambiental indica que el Proyecto de Construcción incluirá un Estudio de gestión de los residuos, en el cual se integrarán las medidas descritas en el programa de medidas correctoras, con las prescripciones indicadas para la gestión de residuos peligrosos y residuos de construcción y demolición. En relación con los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados, de acuerdo con la normativa vigente, por gestores autorizados para su traslado posterior a una instalación de tratamiento o vertedero autorizado.

Durante la fase de construcción se prevé la emisión de partículas en suspensión durante los movimientos de tierras, así como de ruido y vibraciones, extendiéndose también este impacto por ruido a la fase de explotación del proyecto. No obstante, con la aplicación del programa de medidas correctoras y de acuerdo con los resultados del estudio acústico realizado, la ejecución del proyecto no conllevará un deterioro significativo de la calidad del aire, estando las emisiones acústicas dentro de los umbrales establecidos en la normativa vigente.

3.2 Ubicación del proyecto.

El ámbito territorial del proyecto, de acuerdo con la alternativa seleccionada en el documento ambiental (alternativa B1), se localiza al oeste del término municipal de Palas de Rei, próximo al límite provincial entre Lugo y A Coruña. La traza propuesta discurre próxima a la carretera LU-P-4008 conectando el enlace de Remonde de la autovía A-54 con la carretera N-547 en un punto comprendido entre sus puntos kilométricos 42,50 y 43,50. El trazado discurre a 500 m al este del núcleo urbano de O Coto, próximo a algunas viviendas aisladas de esta localidad.

El ámbito del proyecto pertenece a la cuenca principal del río Ulla, enmarcada dentro del Plan Hidrológico de Galicia Costa. Dentro de la cuenca del río Ulla, la alternativa seleccionada discurre por la subcuenca del río Pambre (subcuenca del Rego do Vilar, subsidiario del Pambre), no interceptando la traza ninguno de los cauces tributarios de éste.

La parte occidental del ámbito de actuación alberga un interés geológico por encontrarse uno de los afloramientos de rocas ultrabásicas serpentinizadas más importantes del Noroeste peninsular (PIG Pliegues tumbados en el complejo ultrabásico de Melide), si bien el trazado según la alternativa seleccionada no afectará a este enclave.

La traza de la alternativa seleccionada discurre por mosaicos de cultivos agrícolas y prados y por masas forestales de brezales secos y pinar de repoblación. El documento ambiental estima una superficie de afección sobre cubiertas vegetales de matorral y arbolado de unas 2 ha, de las cuales la mitad corresponden a brezales secos (de *Erica scoparia* fundamentalmente) y la otra mitad aproximadamente a repoblaciones de *Pinus pinaster* y *Pinus radiata*. Cabe destacar que en el entorno del cruce con el Camino de Santiago (punto kilométrico 1+040 a punto kilométrico 1+130) existen rodales de bosque mixto con pinos, robles y abedules (el documento ambiental identifica una superficie de afección en esta zona de unos 1.500 m²). Respecto a la afección sobre hábitats de interés comunitario, parte de la superficie de brezal afectada (cerca de 2.000 m²) se corresponde según el documento ambiental con hábitats del tipo 4030 Brezales Secos.

En relación con la afección sobre especies de flora y fauna silvestre, no se identifican afecciones sobre áreas críticas para la conservación de especies amenazadas. El tramo inicial del trazado según la alternativa seleccionada, limita por el oeste con la zona identificada como área potencial para la conservación de *Leucanthemum gallaecicum*, según el Plan de Recuperación y Conservación de las Especies Endémicas Amenazadas de las Áreas de Serpentinias de Melide (*Armeria merinoi*, *Leucanthemum gallaecicum*, *Santolina melidensis*). Así mismo, de acuerdo con el documento ambiental, no se identifican corredores de fauna interceptados por el trazado.

La alternativa A es la única opción cuyo trazado afecta en parte a la Zona Especial de Conservación Sierra del Careón, no debiéndose en ningún caso ejecutarse el proyecto de construcción según esta alternativa, puesto que el documento ambiental deja patente que es la opción más desfavorable a efectos ambientales. No se identifican otros espacios naturales protegidos, u otra tipología de áreas protegidas por la legislación vigente, afectados por el proyecto.

El trazado cruza el Camino de Santiago sobre el mismo, para lo cual integra un paso inferior en el punto kilométrico 1+040, con una configuración en terraplén en el trazado a nivel a través del Territorio Histórico del Camino, declarado BIC (punto kilométrico 0+800-punto kilométrico 1+474). No se localizan en el área de afección del trazado otros bienes de patrimonio cultural objeto de protección.

3.3 Características del potencial impacto.

Durante la fase de construcción, las principales afecciones sobre la calidad del aire se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos

derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra. Durante la fase de explotación, el tráfico de vehículos supondrá la emisión de gases contaminantes procedentes de la combustión de hidrocarburos, si bien no se prevé un incremento significativo en los niveles de tráfico.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone medidas como el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad de circulación a 30 km/h y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra, de tal forma que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas.

Por otra parte, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos durante la fase de obras, que continuará en la fase de explotación como consecuencia de la circulación de vehículos por la infraestructura proyectada.

De acuerdo con el estudio de ruido reflejado en el documento ambiental, no se aprecian afecciones significativas sobre las viviendas unifamiliares diseminadas próximas al trazado proyectado, quedando los niveles estimados de emisiones acústicas dentro de los umbrales legales, tanto durante la fase de construcción como de explotación.

Durante la fase de construcción, entre otras medidas, se llevará a cabo el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra en la zona propuesta de instalaciones auxiliares. Cumpliendo con el programa de medidas correctoras previsto en el documento ambiental, deberán mantenerse caballones perimetrales de protección, utilizarse silenciadores, revestimientos y carenados en tolvas y cajas de volquetes, y compresores y perforadoras de bajo nivel sónico; y se deberán planificar las obras de modo que la ejecución de las actuaciones ruidosas se limitarán al horario diurno (8:00-22:00 h).

Cumpliendo adecuadamente estas medidas, lo que deberá verificarse a partir de las revisiones periódicas previstas en el programa de vigilancia ambiental, no se aprecian efectos negativos significativos sobre la calidad del aire.

Por otra parte, la ejecución de la infraestructura proyectada permitirá la reducción de la circulación de vehículos por el núcleo urbano Melide, reduciendo los niveles sonoros actuales que presenta dicha población y las molestias ocasionadas por vehículos pesados.

En relación con los efectos sobre la geología y suelos, durante la fase de construcción y como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, etc., se producirá la modificación de la morfología natural de la zona, derivando en procesos geofísicos que reducirán la estabilidad de las laderas y al aumento del riesgo de erosión y degradación del suelo.

Considerando las características y ubicación del proyecto, atendiendo a los movimientos de tierra previstos, ubicación de préstamos y vertederos en las dos canteras definidas, y siempre que la restauración e integración paisajística prevista se ejecute de manera inmediata en aquellos enclaves más sensibles a la erosión, no se prevé un deterioro significativo del estado geológico y edafológico actual.

Los efectos sobre el medio hídrico serán indirectos, ya que no se han identificado cauces interceptados por el trazado propuesto y la afección sobre el estado de las masas de agua próximas al ámbito de actuación se produciría como consecuencia de arrastres por escorrentía superficial de sedimentos durante los movimientos de tierras y por fugas y vertidos accidentales como consecuencia de la limpieza de maquinaria, mantenimiento de la misma, derrames de hidrocarburos, etc.

Estos efectos serán significativos a menos que se ejecuten rigurosamente las medidas de protección de la calidad de las aguas previstas en el documento ambiental, tanto para la fase de construcción como de funcionamiento, debiendo asimismo ejecutarse el seguimiento analítico de la calidad de aguas, conforme a los muestreos realizados en los puntos de control definidos en el programa de vigilancia ambiental. En particular se deberán cumplir las siguientes medidas:

Se deberá acometer de manera inmediata la revegetación de los taludes de desmontes y terraplenes que presenten riesgos de erosión.

Se implantarán sistemas de protección basados en la construcción de elementos de defensa (balsas de decantación, barreras de retención de sedimentos, cunetas de guarda, etc.) con el objeto de minimizar el riesgo de contaminación de la red de drenaje.

La zona de instalaciones auxiliares (parque de maquinaria, áreas de repostaje y limpieza de vehículos, hormigoneras, etc.) deberá quedar completamente impermeabilizada y dispondrá de un sistema de drenaje superficial con cunetas perimetrales que permitan la recogida en las balsas de decantación de cualquier derrame accidental antes de su infiltración en el suelo.

Se emplearán separadores transportables de hidrocarburos, accesibles para la recogida del material contaminado y su transporte a gestor autorizado.

Deberán ejecutarse los sistemas de verificación que garanticen el cumplimiento y eficacia de las medidas de protección de aguas.

La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. El trazado según la alternativa seleccionada afecta principalmente a mosaicos de cultivos agrícolas y prados, repoblaciones de *Pinus pinaster* y *Pinus radiata* y matorrales dominados por *Erica scoparia*. En el entorno del cruce con el Camino de Santiago se afectará a una pequeña superficie (unos 1.500 m²) formada por bosque mixto de roble, pino y abedul.

Durante la ejecución de las obras se deberá evitar la afeción al mayor número posible de ejemplares arbóreos o arbustivos, así como a las zonas de matorral identificadas como hábitat de interés comunitario 4030 Brezales secos, lo que deberá ser tenido en cuenta en el replanteo sobre el terreno de la traza e instalaciones auxiliares. Deberá también prevenirse la posible afeción a especies de flora amenazada, a partir de una prospección previa que garantice la ausencia de ejemplares de especies como «*Leucanthemum gallaecicum*», cuyo área potencial se encuentra muy próxima al tramo inicial del proyecto. Para cumplir adecuadamente estas medidas, con carácter previo a las labores de apeo y desbroce, se procederá al jalonamiento de la zona de ocupación y de aquellos enclaves que sea preciso proteger.

Los trabajos de restauración e integración paisajística en el área de afeción al Camino de Santiago deberán consistir en la recuperación de bosque mixto con especies autóctonas entre las que se encontrarán «*Quercus robur*», «*Castanea sativa*», «*Salix atrocinerea*», «*Betula pendula*» o «*Ilex aquifolium*». El seguimiento de la restauración y de las hidrosiembras en taludes deberá llevarse a cabo a partir de inspecciones con una frecuencia mínima mensual y con la aplicación de las medidas correctoras necesarias (reposición de marras y eliminación de ejemplares muertos o enfermos).

En relación con los efectos del proyecto sobre la fauna silvestre, se identifican efectos durante la fase de construcción, derivados de las molestias por emisiones acústicas, partículas en suspensión y alteración del suelo y cubiertas vegetales. No obstante, pueden considerarse no significativos en base al grado de antropización de la zona y siempre que se aplique adecuadamente el programa de medidas correctoras definido en el documento ambiental, fundamentalmente la ejecución de los trabajos fuera de la época de cría de especies.

En la fase de explotación, el efecto más importante sería el de fragmentación del hábitat de especies y daños directos por atropellos, si bien se consideran no significativos en base a la ausencia de corredores faunísticos interceptados por el trazado y siempre que se apliquen medidas de acondicionamiento de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna (adecuados para micromamíferos y anfibios). Se recomienda para ello completar las medidas de adaptación y acondicionamiento de las obras de drenaje establecidas en el documento ambiental con las medidas establecidas en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (2015), así como llevar a cabo el control de la eficacia y funcionalidad de los pasos mediante las inspecciones a realizar según el programa de vigilancia ambiental previsto.

No se prevén efectos derivados del proyecto sobre elementos del patrimonio cultural, con excepción del Bien de Interés Cultural del Territorio Histórico del Camino de Santiago,

donde deberá acometerse el proyecto de restauración e integración paisajística como principal medida de corrección del impacto causado por el proyecto. Asimismo, con objeto de prevenir la posible afección sobre elementos del patrimonio cultural, deberá llevarse a cabo un control y seguimiento arqueológico que cumpla las medidas de prospección y supervisión establecidas en el Estudio arqueológico del documento ambiental (dirigido por técnico arqueólogo competente y con experiencia y supervisado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia).

En relación con la gestión de residuos derivados del proyecto, no se prevén efectos significativos siempre y cuando se acometan adecuadamente las medidas previstas a este respecto en el programa de medidas correctoras y de vigilancia ambiental, y que deberán reflejarse en el Estudio de gestión de residuos a incluir en el proyecto de construcción.

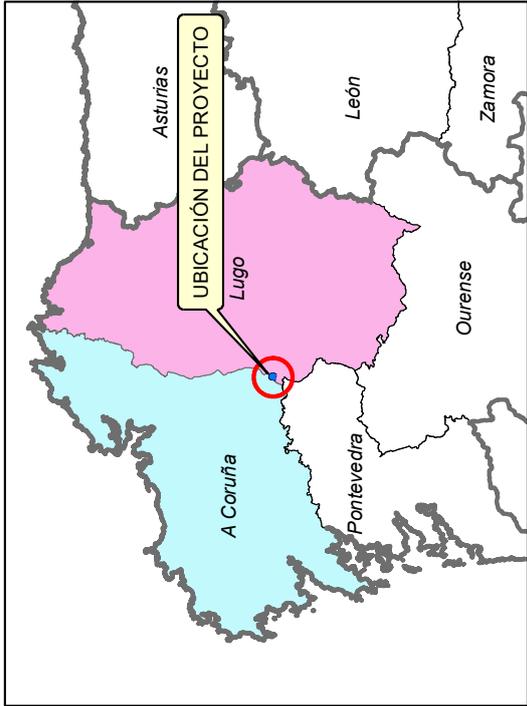
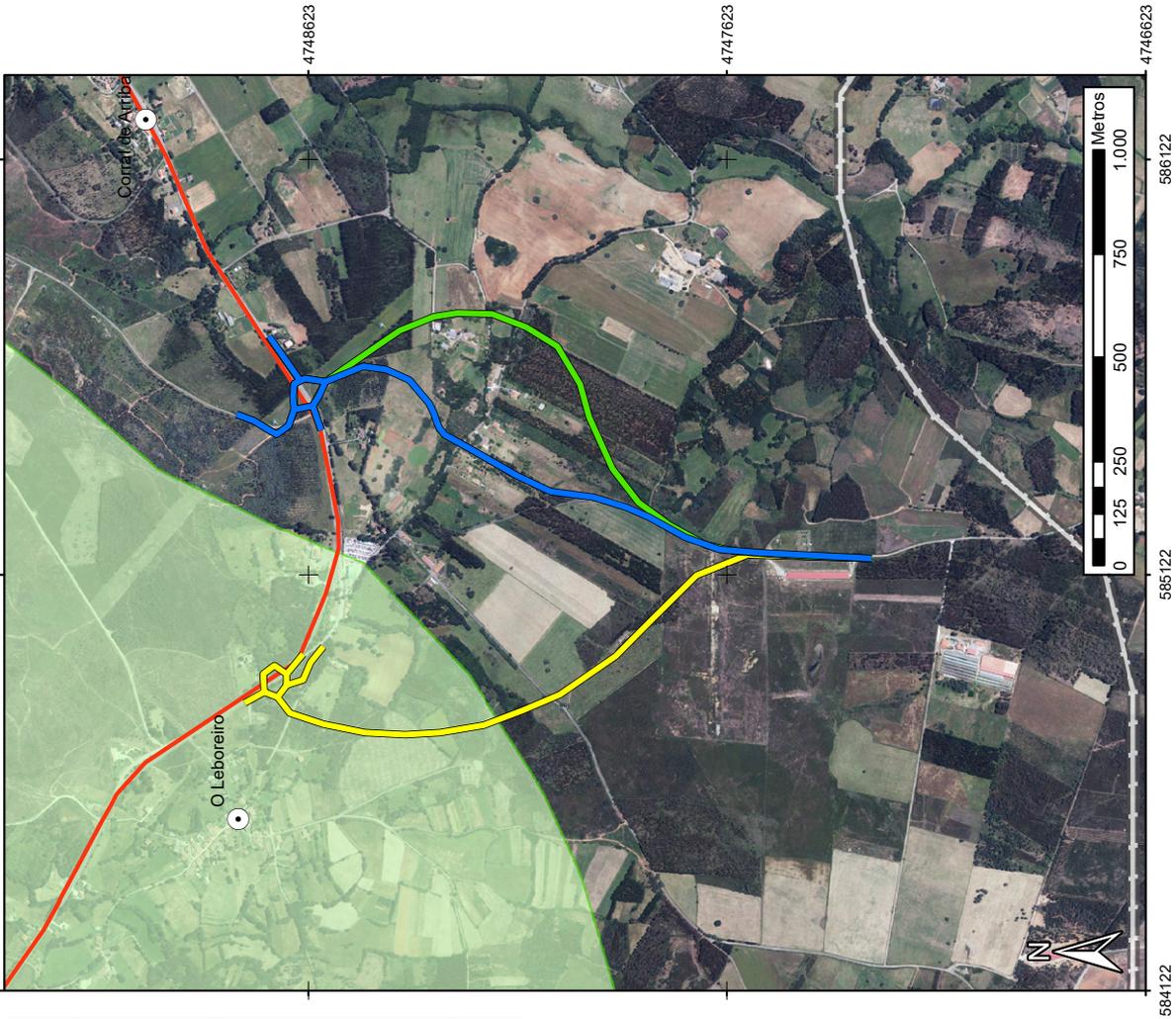
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II del título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Autovía A-54 Santiago-Lugo. Tramo: ramal de conexión del enlace de Remonde con la N-547. Lugo, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª 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, 27 de junio de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

AUTOVIA A-54 SANTIAGO-LUGO TRAMO RAMAL DE CONEXION DEL ENLACE DE REMONDE CON LA N-547. LUGO.



LEYENDA

- Alternativa A
- Alternativa B
- Alternativa C
- Núcleos de población
- Carretera N-547
- Proyecto Autovía A-54
- ZEC Serra do Careón