

Las condiciones del vapor son las siguientes:

Vapor	Presión Kg/cm ² (m)	Temperatura ° C
250 #	19	226
50 #	4,5	165

Los grupos de ciclo combinado se han diseñado teniendo en cuenta que la demanda de vapor ha de ser satisfecha durante todo el año, siendo capaces de satisfacer el total de la demanda cada uno de los grupos independientemente, aunque el modo de funcionamiento normal será abasteciendo cada uno la mitad de la demanda.

Como se desprende de lo anteriormente expuesto, en el estudio de impacto ambiental sólo se ha considerado la reducción de emisiones respecto a las producciones de vapor generadas en las calderas en el año 98, siendo mayor la reducción de emisiones en el caso de que las demandas del mismo se incrementaran.

Para garantizar la reducción de emisiones de las calderas Y-B1, Y-B2, Y-B3, Y-B4 generadoras de vapor existentes en la actualidad, respetando la propia operativa de la Refinería en su conjunto, el funcionamiento de los dos grupos de ciclo combinado quedará condicionado al cumplimiento de las siguientes condiciones:

Durante cualquier periodo anual de funcionamiento, después del inicial, deberán ser satisfechas las demandas de vapor requeridas por Refinería, en condiciones normales de operación, durante el 90 por 100 del tiempo natural de dicho periodo, por lo que, durante ese 90 por 100 del tiempo, las calderas de refinería estarán paradas o preparadas para entrar en funcionamiento (solo al 3 por 100 de carga). Podrán existir solapes en el funcionamiento de las calderas y de la refinería durante el 10 por 100 del tiempo restante. Estas situaciones permitirán cubrir los tiempos de solape entre el arranque de los grupos de ciclo combinado y los tiempos de parada correspondientes de las calderas, así como los arranques de las calderas necesarios para suplir la ausencia por avería o disparo de cualquier otro elemento productor de vapor.

La instalación dispondrá de los equipos de medida continua para medir las variables energéticas E (energía eléctrica) y Q (cantidad de vapor), de tal forma que permita el cálculo mensual de la cantidad de vapor exportado.

Se incluirá en los informes periódicos el detalle acreditativo de las cantidades de vapor exportado.

8848 *RESOLUCIÓN de 10 de abril de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «N-640 de Vegadeo a Villagarcía de Arosa. Variante de Cuntis (Pontevedra)», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de Septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 3 de julio de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto «N-640 de Vegadeo a Villagarcía de Arosa. Variante de Cuntis (Pontevedra)», con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de noviembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de noviembre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 25 de febrero de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el RDL 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «N-640 de Vegadeo a Villagarcía de Arosa. Variante de Cuntis (Pontevedra)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa elegida en el estudio informativo, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. *Adecuación ambiental del trazado.*—Con el fin de minimizar las afecciones a las formaciones boscosas presentes en la zona, se realizarán los ajustes de trazado que, en función de los condicionantes técnicos y de seguridad vial, sean necesarios para no afectar a dichos espacios, o en su caso, la afección no se produzca sobre las especies de mayor valor (Roble, Castaño...). Estas precauciones se deberán tomar a lo largo de todo el trazado y en especial en los PP.KK. 0+250, 5+250 y final del proyecto.

2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y carreteras actualmente en servicio, entre las que destaca la conexión con la carretera PO-2000, zona donde está previsto la realización de un enlace.

Asimismo, se protegerán y restituirán, las acequias y canales que forman la red de riego de la zona.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, (río Gallo, río Ulla, Rego de la Bandeira, Reguero de Belai y Reguero de Cova), no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del trazado que, en su caso, discurran próximos a los ríos y arroyos antes citados.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no se sobrepasen los valores límites establecidos por la legislación vigente relativa a calidad de las aguas. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas de los ríos y arroyos cruzados por la vía, en particular, el Reguero de Belai entre los PP.KK. 2+500 y PP.KK. 3+00 y el Reguero de Cova aproximadamente en el PP.KK.

6+500, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Por último, se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje pertinentes.

4. *Prevención del ruido.*—Aunque con la realización del proyecto se produce una mejoría con relación a la situación actual, ya que se produce una clara disminución en el número de afectados, se deberán tomar las siguientes precauciones:

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente Condición. Dicho estudio considerará especialmente, la proximidad de la nueva vía a las siguientes zonas:

- Soutelo, entre los PP.KK. 1+500 y 2+000.
- Toucedo y Guimarei, entre los PP.KK. 2+500 y 3+000.
- Guldrigrans, entre los PP.KK. 6+000 y 6+5000.
- A Cova y S. Ildefonso, en el final del proyecto.

Con carácter general las casas de campo existentes a lo largo de la traza.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

- Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).
- Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

- Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).
- Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

- Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
- Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

- Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
- Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Cultura y Comunicación Social de la Xunta de Galicia.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el Estudio de Impacto Ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares. Estos yacimientos son:

- Castro d'Aurela-Castro Piñeiro.
- Campo de Tumbas.
- Cartas (Da Fora).
- Castelo.
- Lugar funerario (túmulo megalítico).
- A Chan do Castro, Catrolandín.
- Monte de Chamuín.
- Varios enclaves romanos y medievales en el mismo casco urbano de Cuntis.
- O Castro, asentamiento fortificado de la Edad del Hierro.
- Campo de Tumbas.

Se prestará especial atención a las zonas inicial y final del trazado, donde se localizan los puntos de mayor interés cultural (hórreo situado al inicio del tramo y cruceiro ubicado en el extremo opuesto).

En este sentido, se deberá tener en cuenta que todos los cruceiros, cruces de término y otras piezas de análoga índole con antigüedad de más de cien años, están protegidos por el Decreto 517/1963, de 14 de marzo. Asimismo, los hórreos o cabazos con antigüedad de más de cien años, están protegidos por el Decreto 449/1973, de 22 de febrero.

Por último, se deberá tener en cuenta la afección, en su caso, de un enclave que no está localizado ni cartografiado, como es la posible calzada romana que transcurriría entre Cuntis y el Puente de Taboada.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.*—Se emplearán preferentemente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

La ubicación de los vertederos, aunque según el proyecto con la alternativa elegida el volumen de vertido sería mínimo, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- a) Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- b) Zonas bióticas de interés singular.
- c) Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- d) Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos, en su caso, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de Planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. *Protección de la fauna y de la vegetación.*—Como se recoge en el Estudio de Impacto Ambiental, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el período de reproducción de la fauna, adecuándose los sistemas de drenaje previstos en el Estudio Informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los Proyectos Constructivos en coordinación con el órgano competente de la Xunta de Galicia, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios, intentando en cualquier caso no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras, de las voladuras y paso de maquinaria.

Se prestará especial atención a los puntos señalados en la primera Condición de esta Declaración, espacios donde se encuentran las formaciones vegetales de mayor interés, compuestas de arbolado mixto de pinar con castaño, roble y eucalipto.

Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el Estudio de Impacto Ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como áreas de vertedero, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto

por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Condicionado de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras. Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de Protección Hidrológica, a que se refiere la condición 3. Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la Condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 8.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración.

10. *Documentación adicional.*—La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos, vertederos si es que existen, e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

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

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas Condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y Anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 10 de abril de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el Impacto Ambiental del Proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia (A Coruña)	—
Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Pontevedra	—
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra	—
Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia	—
Secretaría General para la Protección Civil y el Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	X
Diputación Provincial de Pontevedra	X
Ayuntamiento de Cuntis (Pontevedra)	X
Parroquia Rural de Lagos (Pontevedra)	—
Parroquia Rural de Meira (Pontevedra)	—
Parroquia Rural de Troans (Pontevedra)	—
Departamento de Ecología, Facultad de Biología	—
Universidad de Santiago de Compostela	—
Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santiago de Compostela	—
Sociedad Gallega de Historia Natural (Ourense)	—
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España (Madrid)	—
Ecología y Medio Ambiente (Pontevedra)	—
Grupo Erva (Pontevedra)	—
Seminario de Ciencias Naturales (Pontevedra)	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas de Madrid	—
Centro de Investigaciones Agrarias de Mabegondo (A Coruña).	—
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela	—
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Misión Biológica de Galicia (Pontevedra). Consejo Superior de Investigaciones Científicas	X
SEO (Madrid)	—
CODA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
Adena (Madrid)	—
Adega (Pontevedra)	—

Asimismo, se han recibido 667 escritos de particulares de los cuales 554 pertenecen a los vecinos de las Aldeas de Meira, Fontecova y Rogadío, Laxos, O Pazo, Cardecide, Campo, A Patela, Castrolandín, Vilar y Portodegómez (con intereses en la parroquia de Santa María dos Baños y Cuntis), que manifiestan su rechazo a la alternativa del este de la variante de Cuntis, por tratarse del trazado más largo que, además afecta a un mayor número de vecinos, ocasionándoles perjuicios derivados de la contaminación acústica, como de carácter económico, incluido el obstáculo de comunicación que supone, además del impacto paisajístico y la afición al castro celta situado en el monte de Castelo.

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

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza, destaca los siguientes aspectos:

Comunica que el área de proyecto se sitúa en una zona que carece de protección legal, en la que no existen especies de flora o fauna protegidas.

Aunque, considera necesario tener en cuenta dos hábitats muy próximos a la variante, se trata de un pequeño bosque de robledal gallego-portugués, situado al norte de Pazo y Lajos, y por otro lado, al oeste de Casiña se encuentra la aliseda, en los márgenes del río Gallo que, aunque se sitúa lejana a las alternativas de la variante, cabe la posibilidad de que se vea afectada de modo indirecto.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, realiza las siguientes consideraciones:

Entiende que al tratarse de una zona con importante presencia antrópica, en la elección de la alternativa debe prevalecer los criterios de funcionalidad de los enlaces y los condicionantes urbanísticos. Además, al tratarse de una zona muy próxima a núcleos urbanos será necesario adoptar medidas que reduzcan el ruido durante la construcción y explotación de la variante.

También considera conveniente que el plan de restauración ambiental incluya las partidas correspondientes para la recuperación ambiental de la zona afectada.

Por último recuerda que el plan debe recoger todas las medidas preventivas y correctoras para lograr una mínima alteración ambiental.

La Comisión del Gobierno de la Diputación Provincial, expresa su conformidad con el informe elaborado por la Técnico de Medio Ambiente del Servicio Agrario sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de la Variante de Cuntis, informe que recoge los efectos de la ejecución del proyecto y las medidas preventivas y correctoras que deben adoptarse.

Los elementos en los que provoca alteraciones el proyecto son los siguientes:

Calidad del Aire.

Aumento de los niveles de inmisión de partículas en suspensión y sedimentables durante la fase de construcción, y durante la fase de explotación debido a la circulación de vehículos.

Para corregir éste impacto, proponen como medidas correctoras orientar la vía de acuerdo con los vientos dominantes y obtener un tráfico fluido y constante a través de una señalización correcta.

Ruidos.

Ocasionados en la fase de construcción por las voladuras, la utilización de maquinaria pesada y el aumento de vehículos pesados para el transporte de material.

Durante la fase de explotación el ruido se debe al aumento del tráfico rodado.

Estiman necesario aplicar medidas preventivas en el diseño del trazado para reducir los niveles de ruido y el número de afectados, además de medidas correctoras como establecer límites a la velocidad máxima y utilizar pantallas sónicas.

Geología y Geomorfología.

Consideran que aumentan los riesgos de inestabilidad de laderas y la destrucción de yacimientos paleontológicos o de puntos de interés geológico.

Para evitar estos impactos se deberán tomar las medidas oportunas en el diseño del proyecto.

Suelos.

Entienden que la erosión es el impacto más importante y donde más incide es en taludes y terraplenes.

La forma de reducir éste impacto es impermeabilizando la parte alta de los taludes, creando unos canales que desvíen los caudales a las cunetas o a los cursos fluviales.

La longitud y pendiente de taludes y terraplenes puede reducirse mediante abancalamiento.

Para evitar la erosión hídrica recomiendan que las aguas de escorrentía sean conducidas a los cauces preexistentes.

Vegetación.

Consideran necesario reducir todo lo posible el impacto derivado de la destrucción de la vegetación, es decir minimizar la superficie alterada, regenerar la cubierta vegetal o implantar una nueva.

Creen conveniente evitar las especies no autóctonas.

Fauna.

El mayor impacto se produce por el efecto barrera que, deberá corregirse mediante la creación de pasos, sobre todo inferiores.

Factores socioculturales.

Entienden necesario establecer medidas correctoras para la falta de accesibilidad transversal, de cohesión de la comunidad y la interceptación de las vías pecuarias.

Las medidas correctoras consistirán en pasarela peatonal, pasos subterráneos, puentes elevados y pasos a nivel.

El Ayuntamiento de Cuntis, considera que las tres variantes suponen una alteración al proceso de concentración parcelaria, aunque la variante que menos impacto produce es la 2, seguida de la 3, pero ésta incide en el núcleo de Anllada obligando a modificar la normativa urbanística.

Manifiesta que la variante 1 (situada más al este) del proyecto afecta a suelo apto para urbanizar, destinado a equipamiento deportivo y también a la nueva delimitación del núcleo de campo, por lo que no es muy conveniente. Además ésta variante se sitúa muy próxima a elementos recogidos en el precatálogo de las Normas Subsidiarias, e impide lograr el objetivo reflejado en la modificación puntual de las Normas Subsidiarias, que consisten en ampliar el casco urbano de Cuntis para así integrar los núcleos de Campo y Castroladín.

Entiende que la variante 2 tampoco resulta muy adecuada, debido a que incide en el polígono industrial que se encuentra inserto en un Plan Parcial en trámite.

Plantea la posibilidad de evitar que el vial principal no se vea cortado y de considerar los enlaces con la carretera PO-220 Cuntis-Pino y con el propio polígono industrial.

Por último, la variante 3 es la que menos incide en el polígono industrial.

Entiende necesario establecer enlaces con la carretera PO-220 y con el propio Polígono. Por otra parte ésta variante impide la construcción en el núcleo de Anllada.

La Misión Biológica de Galicia, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, comunica su incapacidad para emitir cualquier tipo de sugerencia al proyecto debido a que su campo es la investigación genética.

ANEXO II

Resumen del proyecto

Como se recoge en el estudio de la «N-640. Variante de Cuntis», las obras proyectadas consisten en la construcción de una variante de trazado de la carretera de Vegadeo al Puerto de Villagarcía de Arosa (Pontevedra) a su paso por la travesía de Cuntis, solucionando con éste nuevo trazado los problemas de retención de tráfico y alta siniestralidad que se producen actualmente en la zona, además de el esperado futuro aumento del tráfico por la travesía de Cuntis, debido a la reciente apertura al tráfico de las obras de mejora de plataforma entre Chapa y Villagarcía de Arosa.

Las causas que aconsejan la ejecución de la variante se exponen a continuación:

Se evita el cruce del río Gallo y se reduce el riesgo de contaminación por vertidos.

Aumento de la calidad de vida por reducirse el número de afectados por el tráfico, por tanto, reducción de la contaminación acústica y atmosférica y de la peligrosidad ocasionada por el tráfico vial en la carretera actual.

En el estudio se plantearon cuatro alternativas entre la que se eligió la alternativa D por resultar la menos gravosa desde el punto de vista ambiental.

El proyecto comienza en el P.K. 212,050 de la N-640, y discurre al oeste de ésta situándose en su trazado inicial entre las poblaciones de Sobreira y Sotuelo, alejándose de Anllada, y posteriormente se encaja entre Guimarei y Toucedo, para continuar y ubicarse al oeste de Noval y Asirey y al este de Vilaríño, situándose lo más lejos posible de las edificaciones existentes, a continuación el trazado se sitúa al oeste del polígono industrial A RAN bordeando éste y Guldigrans, en su tramo final conecta con la actual N-640 en el P.K. 219,550.

La alternativa D prevé tres enlaces:

P. 0+740. Se permiten todos los movimientos.

P. 5+100. Se permiten todos los movimientos.

P. 7+000. Sólo se prevén los movimientos Caldas de Rey-Cuntis y Cuntis-Caldas de Rey.

Además esta alternativa prevé instalar cinco pasos superiores, siete inferiores y un camino de servicio a ambos lados de la variante.

La longitud total del proyecto es de 7,442 km, con una calzada de 7 m, arcenes de 1,50 m y bermas de 1,00 m. La pendiente máxima es del 4 por 100 en 692 m.

Existe un tramo de carretera entre los PP.KK. 219,550 y 221,200 en el que, aunque no corresponde a la variante de Cuntis, se ha previsto una serie de actuaciones complementarias con el objetivo de mejorar la seguridad vial.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El estudio en sus epígrafes se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

El estudio elabora un inventario ambiental sobre el medio físico y el medio socioeconómico, en el que se analizan detalladamente los efectos

derivados de la ejecución del proyecto sobre la climatología, hidrología, geología, vegetación, fauna, etc. así como sobre factores socioculturales, socioeconómico, etc.

El análisis de los impactos recogidos en el estudio ha dado lugar a las siguientes conclusiones:

Respecto al impacto geomorfológico, el tipo de suelos afectados por cualquiera de las alternativas es de un valor edáfico considerable ya que se trata de zonas llanas o de escasa pendiente.

En la fase de construcción de la variante, la alternativa que produce un mayor movimiento de tierra debido al mayor volumen de desmonte y terraplén es la opción B, seguida de la A con un menor volumen de préstamo y terraplén pero un mayor volumen de vertedero y la C con un menor volumen de desmonte pero un mayor volumen de préstamo. Por lo cual se concluye aconsejando la alternativa D, debido a su menor impacto geomorfológico.

Durante la fase de explotación de la variante las alternativas que suponen un menor riesgo de erosión y de inestabilidad de taludes son las A y C, sin embargo, ésta diferencia con respecto a las otras dos alternativas carece de importancia al ser mínima, además el riesgo de desplome de taludes es mínimo.

La afección provocada en el paisaje por la ejecución del proyecto es mayor en la fase de construcción que en la fase de explotación en la que el impacto inicial irá disminuyendo aunque sin desaparecer. La alternativa que conlleva un mayor impacto paisajístico es la A, debido a la mayor visibilidad de su trazado, resultando la D la más recomendable (discurre por la zona alta, por zonas arboladas y afecta a tres montes vecinales), seguida por la B.

La ejecución de la variante resulta positiva para la hidrología de la zona, concretamente para el río Gallo, ya que el trazado evita su cruce, lo que supone reducir el riesgo de contaminación por vertidos. Por otro lado, en todas las alternativas existe un riesgo de inundación provocado por el efecto barrera-presa del trazado, lo que da lugar a la instalación de drenajes.

Por último no hay que olvidar el riesgo de contaminación de las aguas por el agua de lavado de la calzada y por posibles siniestros con derrame de sustancias contaminantes, sin embargo estos impactos negativos no resultan una novedad de la construcción de la variante sino que se trata de un riesgo también existente en la carretera actual.

La climatología de la zona se verá afectada durante la fase de construcción y de explotación por una serie de variaciones microclimáticas que se traducen en un aumento de temperatura como consecuencia de la deforestación, el desvío del tráfico y la nueva superficie asfaltada.

Una vez analizados los posibles efectos derivados de la ejecución de la variante, en la vegetación de la zona, se puede afirmar que todas las alternativas respetan las zonas de mayor valor ambiental, entendiéndose por éstas el bosque de ribera en el río Gallo y el robledal (situado al este de la actual carretera y al norte de Pazo y Laxos).

A lo que sí afectará es a la vegetación de ribera de pequeños arroyos de la zona.

Teniendo en cuenta la superficie arbolada y de matorral ocupada, la alternativa B resulta ser la más favorable, seguida de la alternativa D, siendo las menos aconsejables las alternativas A y C, sin embargo no hay que olvidar que el impacto producido en la vegetación por cualquiera de estas alternativas es de escasa relevancia por tratarse de bosques de reforestación introducidos, con un rápido crecimiento y que no albergan especies vegetales singulares.

Durante la fase de explotación existe un mayor riesgo incendio en las zonas forestales próximas a la variante.

La fauna también se ve afectada por la ejecución de la variante, ya que la destrucción de las comunidades vegetales donde vive supone su desplazamiento, siendo otros de los motivos de su huida el ruido ocasionado por el tráfico. La variante apenas conlleva riesgo de atropellamiento, debido a que llevará consigo cerramientos, y por último, respecto al efecto barrera que provoca, éste es mínimo ya que se trata de una zona poco frecuentada por los animales por encontrarse cercana a núcleos urbanos, y además los drenajes previstos bajo las vías servirán como paso de la fauna.

Respecto a la afección acústica, la alternativa más beneficiosa es la A, siendo la menos la B, aunque cualquiera de las cuatro alternativas resulta válida debido a la previsión de instalar medidas correctoras, además la ejecución de la variante se considera como un impacto positivo ya que los afectados por el ruido serán menos que los afectados por el trazado actual.

La ejecución de la variante también supone una mejora en la calidad del aire con respecto al trazado actual, debido a que supone una reducción

del número de habitantes afectados por las inmisiones del tráfico de vehículos.

En cuanto al entorno social, durante la fase de construcción los habitantes de las zonas próximas al trazado se verán afectados por los ruidos ocasionados por las obras y por la contaminación atmosférica, aunque como cambio positivo hay que destacar el aumento de la demanda de mano de obra y de servicios y la ya mencionada disminución de los riesgos de siniestros provocados en el trazado actual.

La ejecución del trazado supondrá el denominado efecto barrera, efecto negativo que será corregido mediante la instalación de pasos e intersecciones comunicando así los numerosos núcleos de población, resultando la alternativa D la más recomendable por estar dotada de una mayor permeabilidad para los habitantes de la zona.

Con respecto al planeamiento urbanístico, la alternativa más recomendable es la D seguida de la B porque afectan menos al polígono industrial de A RAN y a Anllada, además la opción D no afecta al suelo destinado al uso recreativo-deportivo y es la que menos afecta al suelo urbanizable. En lo referente a la ocupación de montes vecinales la extensión ocupada por cada alternativa es muy similar a las demás.

En los yacimientos arqueológicos inventariados y en los elementos arquitectónicos protegidos (castros, cruceiros, ánimas de petos y hórreos) el impacto es nulo, ya que ninguna de las alternativas les afecta. Por otra parte será necesario adoptar medidas para no afectar a la calzada romana citada en algunos trabajos arqueológicos.

El estudio en todo momento ha tenido en cuenta la opinión de los habitantes de la zona que preferían que la alternativa discurriese al oeste de la carretera actual.

Por último, el estudio concluye diciendo que aunque no existen grandes diferencias entre las cuatro alternativas, la propuesta más recomendable desde el punto de vista medioambiental es la D, seguida de la B y después la A y la C.

El estudio además incorpora una serie de medidas preventivas y correctoras, así como un documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Durante el trámite de Información Pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos públicos:

Diputación Provincial de Pontevedra.
Ayuntamiento de Cuntis.

Asociaciones: Asociación de Comerciantes de Cuntis (ACOC).
Particulares:

Don Jaime Camino Lastra.
Don Manuel Arca Casanova y 41 vecinos más de Sotuelo, Guimarei, Belai y Toucedo.
Don Manuel Arca Casanova y 222 vecinos más de Sotuelo, Guimarei, Belai, Toucedo, Vilariño, Noval, Xirei e Igrexa.
Don José García y 177 vecinos más de Anllada.
Doña Teresa López Carbia.
Don José María Calvo Calvo y doña M. Carmen López Carbia.

Contenido de las alegaciones:

Los aspectos más significativos desde el punto de vista ambiental son los siguientes:

La Diputación Provincial de Pontevedra, propone un ancho mínimo de 9 m en las dimensiones de los pasos superiores e inferiores, e informa favorablemente sobre la solución propuesta en el Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Cuntis, considera necesaria la realización de un nuevo estudio en el que las aldeas no sean separadas y no se considere prioritaria la conservación del polígono industrial incluyendo su acceso directo, por todo esto se rechaza la alternativa D y se propone realizar otra con menos impacto ambiental.

Asociación de Comerciantes de Cuntis (ACOC), se muestran en desacuerdo con la construcción de la variante de Cuntis, ya que la encuentran innecesaria al tener la N-640, en la que ha disminuido la peligrosidad y en la que las retenciones únicamente se deben a la existencia de un semáforo y no a su mal funcionamiento.

Además entienden que la N-640 es el eje social y económico del municipio de Cuntis y el elemento de conexión con las parroquias de la zona.

Don Jaime Camino Lastra. Portavoz de vecinos de Sotuelo-San Mamed, comunica su oposición a la construcción de la variante de Cuntis, además

considera que la alternativa elegida, es decir la D, es mucho más perjudicial que las alternativas A y C.

Las razones en las que se basa para rechazar la construcción se exponen a continuación:

Incomunicación al tratarse de una carretera vallada.

Interrupción del proceso de concentración parcelaria.

Aumento de la contaminación acústica y atmosférica.

Riesgo de contaminación en la hidrología de la zona, así como en el suelo, además del impacto paisajístico ocasionado por el efecto barrera de la vía y la altura de los taludes.

Perjuicio para los propietarios de las fincas rústicas que estaban insertos en un proceso de concentración parcelaria.

Afección de 100 m a cada lado de la vía.

Inseguridad jurídica como consecuencia de no estar adjudicados definitivamente los títulos de propiedad de las parcelas.

Grave perjuicio económico para los propietarios de negocios situados en la actual travesía.

Limitación de velocidad después de la variante.

Don Manuel Arca Casanova y 41 vecinos más de Sotuelo, Guimarei, Belai y Toucedo, presentan una alegación de las mismas características que la expuesta en el punto anterior.

Don Manuel Arca Casanova y 222 vecinos más de Sotuelo, Guimarei, Belai, Toucedo, Vilariño, Noval, Xirei e Igrexa, adoptan una postura idéntica a la de don Jaime Camino Lastra, portavoz de vecinos de Sotuelo-San Mamed.

Don José García y 77 vecinos más de Anllada, rechazan rotundamente la alternativa A, entendiendo menos perjudicial para sus intereses la alternativa D, ya que la alternativa A afecta a un gran número de viviendas de La Anllada, pasando muy cerca del núcleo urbano y afectando a dos manantiales de agua potable encargados de suministrarla a Calvos.

Doña Teresa López Carbia, don José María Calvo Calvo y doña María Carmen López Carbia, consideran innecesaria la construcción de la variante, sobre todo rechazan la alternativa B, debido a que su vivienda se encuentra muy próxima a ésta, con la consiguiente molestia derivada del ruido, acumulación de aguas, afección a los pozos de la zona y afección al paisaje. Proponen como solución alejar el trazado unos 60 m.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

8849

ORDEN de 11 de abril de 2001 por la que se otorga la primera prórroga al período de vigencia de los permisos de investigación de hidrocarburos denominados «Armentia» y «Mendoza».

Los permisos de investigación de hidrocarburos denominados «Armentia» y «Mendoza», localizados en las provincias de Álava y Burgos, fueron otorgados por Real Decreto 148/1995, de 27 de enero, a la «Sociedad de Hidrocarburos de Euskadi, Sociedad Anónima», y después de diversas cesiones la actual titularidad es:

	Porcentaje
«Sociedad de Hidrocarburos de Euskadi, Sociedad Anónima»	30
«Locs Oil Company of Spain, Sociedad Anónima»	40
«Compañía de Investigación y Explotaciones Petrolíferas, Sociedad Anónima»	20
«Medusa Oil Limited» (sucursal en España)	10

La compañía operadora es «Sociedad de Hidrocarburos de Euskadi, Sociedad Anónima».

Con fechas 16 de noviembre de 2000 y 14 de marzo de 2001 ha tenido entrada en el Registro General de este Ministerio instancia por la que los titulares solicitan la primera prórroga de acuerdo con la disposición transitoria primera de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y del artículo 14 del Reglamento aprobado por Real Decreto 2362/1976, de 30 de julio, sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos, para los permisos «Armentia» y «Mendoza».

Tramitado el expediente por la Dirección General de Política Energética y Minas dispongo: