

- b) El párrafo segundo del artículo 14.3, queda redactado como sigue:

«Los envases de roble utilizados en el envejecimiento de los vinos serán barricas de una capacidad no superior a 350 litros, excepto para los vinos de licor «Moscatel», en cuyo caso, serán de capacidad no superior a 650 litros. Los destinados al envejecimiento de vinos tintos, rosados y blancos no serán, en ningún caso, de más de nueve años de edad o uso. Queda facultado el Consejo Regulador para establecer las medidas de control que estime necesarias.»

- c) El apartado «Blancos» del artículo 15.1, tendrá la siguiente redacción:

«Blancos. Tendrán una graduación alcohólica adquirida mínima, expresada en volumen, del 10,5 por 100.

El contenido de azúcar residual será el establecido con carácter general para los vinos según sean secos, semisecos, semidulces o dulces.»

Dos. Se añadirán al Reglamento de la Denominación de Origen «Navarra» y de su Consejo Regulador dos nuevas disposiciones transitorias, la sexta y la séptima, con el siguiente contenido:

«Sexta.—La utilización exclusiva de uva tinta para la elaboración de vinos tintos que se exige en el artículo 11.bis, se establecerá en su integridad a lo largo de un período de cinco años, durante el cual se aplicará progresivamente, reduciéndose cada año en un 2 por 100 el porcentaje del 10 por 100 de uva blanca que se admitía hasta la entrada en vigor de esta Orden Foral, de modo que sea del 8 por 100 en el año 2001, del 6 por 100 en el 2002, del 4 por 100 en el 2003, del 2 por 100 en el 2004, y del 0 por 100 en el 2005. No obstante, el Consejo Regulador queda facultado, si las circunstancias así lo aconsejan, para establecer la moratoria que estime necesaria.»

«Séptima.—Para el cómputo de la edad o tiempo de uso de las barricas de roble utilizadas en el envejecimiento de vinos tintos, rosados o blancos, se partirá de la fecha de 1 de enero de 2001, de forma que la totalidad de las barricas que las bodegas inscritas posean en existencia a dicha fecha se considerarán como nuevas adquiridas en ese momento.»

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**10004** REAL DECRETO 577/2001, de 25 de mayo, por el que se concede la Gran Cruz de la Real Orden de Reconocimiento Civil a las Víctimas del Terrorismo a las personas que se citan.

De conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 32/1999, de 8 de octubre, de Solidaridad con las Víctimas del Terrorismo, y en el Real Decreto 1974/1999, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Real Orden de Reconocimiento Civil a las Víctimas del Terrorismo, a propuesta del Ministro de la Presidencia y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de mayo de 2001,

### DISPONGO:

En atención a los méritos y circunstancias concurrentes, vengo en conceder la Gran Cruz de la Real Orden de Reconocimiento Civil a las Víctimas del Terrorismo, a título póstumo, a las siguientes personas: don Bernabé Bravo Bejarano, don Pedro Cabezas González, don Icardo Couso Río, don Mariano de Juan Santamaría, don Benigno García Díaz, don Antonio Gómez Ramos, don José Legasa Ubiria, don Antonio José Martos Martínez, don Juan Merino Antúnez y don Jesús Sánchez Lozano.

Dado en Madrid a 25 de mayo de 2001.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,  
JUAN JOSÉ LUCAS GIMÉNEZ

**10005** CORRECCIÓN de erratas de la Resolución de 24 de mayo de 2001, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 14 de mayo de 2001, de la Secretaría de Estado de Educación y Universidades y de la Subsecretaría de Sanidad y Consumo, por la que se determina la composición de los Tribunales, se convoca a los aspirantes y se establece el calendario para la realización de las pruebas teórico-prácticas de las especialidades médicas de Anatomía Patológica, Cirugía Cardiovascular, Cirugía Pediátrica, Cirugía Torácica, Farmacología Clínica, Medicina Nuclear y Neurofisiología Clínica, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 1497/1999, de 24 de septiembre.

Advertida errata en la inserción de la Resolución de 24 de mayo de 2001, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 14 de mayo de 2001, de la Secretaría de Estado de Educación y Universidades y de la Subsecretaría de Sanidad y Consumo, por la que se determina la composición de los Tribunales, se convoca a los aspirantes y se establece el calendario para la realización de las pruebas teórico-prácticas de las especialidades médicas de Anatomía Patológica, Cirugía Cardiovascular, Cirugía Pediátrica, Cirugía Torácica, Farmacología Clínica, Medicina Nuclear y Neurofisiología Clínica, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 1497/1999, de 24 de septiembre, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 125, de fecha 25 de mayo de 2001, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En el anexo, página 18557, primera columna, punto segundo, apartado 1, párrafo segundo, donde dice: «Dicho llamamiento se efectuará, para cada especialidad, por orden alfabético, comenzando por la letra.», debe decir: «Dicho llamamiento se efectuará, para cada especialidad, por orden alfabético, comenzando por la letra “Ñ”».

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**10006** RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo: Conexión N-525 con la autovía de las Rías Bajas, acceso Ourense-Centro.

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 realización de las declaraciones de impacto ambiental, de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con fecha 27 de agosto de 1993, se firmó la aprobación definitiva del estudio informativo «autovía de las Rías Bajas. Tramo: Villavieja-Ourense». En esa aprobación, como contestación a una alegación presentada por el Ayuntamiento de Ourense, se impuso la prescripción de incluir un enlace de conexión entre el tramo final de la autovía y la carretera N-525, como acceso al centro de Ourense.

Con objeto de desarrollar esta prescripción, el 7 de junio de 1994 se dio la Orden de estudio para la redacción del estudio informativo de clave EI4-OR-06, «enlace de conexión de la N-525 con la autovía de las Rías Bajas. Tramo Ourense-Centro», que permitiera seleccionar la ubicación y tipología de enlace más recomendable. La opción seleccionada en este estudio ubicaba el enlace pasando por la vaguada de Ousande en viaducto. Durante el período de información pública del mencionado estudio se

presentaron sendas alegaciones en contra de la opción seleccionada. Como respuesta a estas alegaciones, se decidió la redacción del presente estudio informativo.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 20 de octubre de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo «conexión N-525 con la autovía de las Rías Bajas, acceso Ourense-centro», 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 30 de abril de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dió 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 estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de Información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 4 de junio de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un 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 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 los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo: Enlace de conexión de la N-525 con la autovía de las Rías Bajas. Tramo Ourense-centro.

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, tras las pertinentes visitas al territorio afectado, contrastando las diferentes alternativas y recorriendo sus trazados, y estudiadas las soluciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, se estima entre todas ellas, que las opciones denominadas enlace de Vistahermosa y enlace de Ervedelo son las soluciones de menor impacto. De estas dos opciones, en principio, es la opción Vistahermosa la que tiene menos repercusión ambiental ya que no afecta directamente a la ribera del río Miño; no obstante su realización obligaría a rasantes del 8,4 y 9 por 100 de pendiente que implican disminución de la seguridad vial y de la capacidad de la vía, mayor consumo de combustible para los usuarios, y un incremento del coste de conservación. Asimismo, existen dificultades para la construcción del túnel debido a la existencia de edificaciones localizadas sobre el trazado subterráneo.

Por ello, el análisis multicriterio realizado por el promotor del proyecto en el estudio informativo, introduciendo, entre otros, los datos anteriormente expuestos, concluye y justifica que la solución a realizar sea la denominada enlace Ervedelo.

Por lo tanto, conforme a lo expuesto anteriormente, la Secretaría general de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la opción denominada Ervedelo, 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. Protección de los servicios existentes:

Durante la construcción y explotación de la vía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, con especial atención al camino agrícola interceptado a la altura aproximada del punto kilométrico 105+235 del tronco de autovía, garantizando las condiciones que permitan el paso de ganado por ella y su seguridad respecto al tráfico de la autovía.

Se restituirán todos los caminos y accesos afectados por la obra. En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para

el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre la carretera N-525.

##### 2. Protección del sistema hidrológico:

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, 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 de sedimentos a lo largo de la margen derecha del río Miño en todo el tramo paralelo al viaducto, así como en los tramos del trazado que cruzan los ríos Barbaña y Lonía, o los barrancos de cierta entidad tributarios del río Miño.

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 sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. 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, mediante gestores autorizados por la Junta de Galicia. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas cruzadas por la nueva vía ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno a su eje que permita la construcción de la misma. Asimismo, se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como ecológicamente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del cruce que supere ampliamente el ancho estricto de la franja de afección.

##### 3. Prevención del ruido:

Deberá realizarse un estudio de previsión del ruido que afectará a las viviendas existentes en la zona y, en especial en la calle Isaac Piñeiro, con fachada al río Miño, redactando el proyecto de medidas correctoras correspondientes tanto para la fase de obra como la de explotación.

Con carácter general, los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menos que 65 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

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

Con el mismo objeto en el plan de obras se diseñará el recorrido de los camiones de obra de forma que coincidan lo menos posible con las calles Ervedelo, Progreso y Seminario.

##### 4. Protección del Patrimonio cultural 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 Dirección General de Patrimonio 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.

En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte la Consejería de Cultura de la citada Dirección General.

5. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares:

Se excluirán como zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares aquellas con suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vul-

nerables a la contaminación, áreas de recarga y dominio público hidráulico de los ríos existentes. Estas zonas de exclusión se cartografiarán en el proyecto constructivo a una escala no inferior a 1:5.000.

En caso de ser necesario, se emplearán únicamente 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 pertinente evaluación de impacto ambiental.

Los materiales sobrantes, del conjunto de desmontes, se llevarán a vertederos permanentes, que deberán estar perfectamente definidos en el proyecto constructivo, tanto en planta como en secciones transversales.

Los emplazamientos habrán sido previamente informados de forma favorable por la Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural.

#### 6. Protección de la fauna y de la vegetación:

Se evitará la ejecución de las labores de desbroce previas a las excavaciones y movimientos de tierra durante el período de reproducción de la fauna instalada o que anida en la vaguada de Reza.

Por otra parte, se evitarán operaciones ruidosas durante la noche, así como focos de luz fijos o móviles, que pudieran provocar la migración de los animales del entorno de las obras, buscando zonas más tranquilas.

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 a lo largo de la traza y en las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios, intentando no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, antes del inicio de las obras, se realizará una planificación de los posibles accesos a la misma, reduciéndose estos a los mínimos necesarios.

Una vez finalizada la obra se recuperarán ecológicamente aquellas zonas que estuvieron ocupadas por instalaciones temporales.

#### 7. 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, así como áreas de vertedero, préstamos si es que son necesarios, 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 la 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. Su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 8. Seguimiento y vigilancia:

Se redactará un programa de vigilancia 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 una vez desarrolladas.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo 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

Umbral crítico 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:

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente adoptadas, a que se refiere la condición 3.

Planificación de accesos a que se refiere la condición 6.

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la Dirección de Obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

##### b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

##### c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de protección de los servicios existentes, a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 2.  
Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 6.

##### 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 1.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección contra el ruido realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 6.

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

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación, conforme a la condición 8.

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

Informe sobre la funcionalidad y consecución de objetivos de nivel de ruido alcanzado con las medidas a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 7.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de

las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

#### 9. 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 aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante las fases de construcción y explotación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 3.

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 4.

Emplazamiento de préstamos, si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 6.

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

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

#### 10. 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 con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa 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 1302/86 de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 9 de mayo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallas.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la Memoria-resumen, han sido los siguientes:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. Delegación del Gobierno en A Coruña. Subdelegación del Gobierno en Ourense.	X
Xunta de Galicia, Consejería de Cultura y Juventud en Santiago de Compostela. Xunta de Galicia; Consejería de Política Territorial en Santiago de Compostela. Xunta de Galicia. Secretaria General de Protección civil. Xunta de Galicia; Laboratorio Regional de Medio Ambiente en A Coruña. Diputación Provincial de Ourense. Ayuntamiento de Ourense.	X
Ayuntamiento de Barbadanes (Ourense). Consejo Económico y Social en Madrid. Instituto Tecnológico y Minero en Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en Santiago de Compostela. CSIC. Misión Biológica de Galicia en Pontevedra.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Federación Gallega de Municipios y Provincias en Santiago de Compostela. Departamento de Biología vegetal de la Facultad de Farmacia en Santiago de Compostela. Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de Santiago de Compostela. Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de Santiago de Compostela. Facultad de Biología Universidad de Santiago de Compostela en A Coruña. Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia en Santiago de Compostela. Director del Museo de Historia Natural «Luis Iglesias», en Santiago de Compostela. Asociación Española de Limnología en Sevilla. C.O.D.A. en Madrid. AEDENAT en Madrid. FAT en Madrid. ADENA en Madrid. SEO en Madrid. Consejo de Defensa de la Naturaleza en Madrid. ADEGA en Vigo. ADEGA en Pontevedra. ADEGA en A Coruña. Asociación de Cultura y Ecología en Vigo. EPRONA en Ourense. Grupo LOBO en Madrid. Sociedad Galega de Historia Natural en Ourense. Sociedad Galega de Historia Natural en Santiago de Compostela. Sociedad Galega de Historia Natural en A Coruña. GECMA en Carballino (Ourense). Movimiento ecologista de Limia en Rairiz da Veiga (Ourense). Asociación Española de EIA en Madrid. Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España en Madrid.	X X X

Del contenido de las contestaciones recibidas cabe destacar, desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que en el enlace de Reza deben tenerse en cuenta las alteraciones genéricas que este tipo de obras puede causar sobre la Ribera del Miño.

En cuanto a los enlaces de Ervedelo y Vistahermosa se detectan afecciones sobre formaciones de roble con algunos ejemplares interesantes, junto con «pinus pinaster» en la banda más próxima a la ribera, y en la más alejada las afecciones son sobre formaciones de tojos. Si bien el estado de conservación de éstas es de medio a bajo sin detectar otros elementos de interés.

La Junta de Galicia remite los informes de tres de sus Direcciones Generales: Dirección General de Salud Pública, Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural y Dirección General de Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Salud Pública informa favorablemente, puntualizando que la Diputación Provincial de Ourense realiza la captación de agua para uso del polígono industrial de Ourense, cincuenta metros aguas arriba del puente de Ribeiriño.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural apunta que los impactos negativos sobre el medio natural son, en general, admisibles, siendo desde este punto de vista el enlace de Reza la alternativa más desfavorable.

Señala también que se deberán tener en cuenta los aspectos paisajísticos y la permeabilidad del trazado de acceso al río Miño.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, en relación con el inventario de patrimonio arquitectónico del municipio, recogido en las normas complementarias y subsidiarias Provinciales del Plan General de Ordenación Urbana de Ourense, informa desfavorablemente la alternativa del enlace de Reza.

No tiene conocimiento de la existencia de elementos patrimoniales que pueden verse afectados por las otras soluciones.

Para el resto de las alternativas, se deberá tener en cuenta que todos los cruceiros, cruces de término y todas las piezas de análoga índole con antigüedad de más de cien años están protegidas por el Decreto 517/1963, de 14 de marzo, e, igualmente, todos los hórreos y cabazos con antigüedad

de más de cien años se encuentran protegidos por el Decreto 449/1973, de 22 de febrero.

En cuanto al patrimonio arqueológico, no descarta la posible existencia de yacimientos.

Por lo que concluye que se deberá realizar una prospección intensiva para completar el inventario de los yacimientos existentes en la zona y poder describir los impactos y medidas correctoras necesarias. En el caso de encontrar algún yacimiento durante las obras de construcción, se realizarán excavaciones y acciones puntuales de acuerdo con esa Dirección General.

La Consejería de Infraestructuras, Negociado de Vías y Obras del Concello de Ourense propone que, de llevarse a cabo el enlace de Ervedelo, se solucionen los problemas de las viviendas afectadas hasta el entronque con la glorieta.

La Consejería de Medio Ambiente sugiere que se deben estudiar los movimientos de tierras, los desvíos y canalizaciones de regatos y ocupación de márgenes fluviales, el transporte de maquinaria, la compactación de suelos, expropiaciones, destrucción de la vegetación e integración de la obra.

La Sociedad Gallega de Historia Natural considera que el enlace de Reza supone una incidencia muy elevada sobre el medio; el enlace de Ervedelo una incidencia elevada e incidencia media el enlace de Vistahermosa. Añade que el diseño de un nuevo paseo fluvial a lo largo de la orilla del río hasta el campo de Reza supone nuevas intervenciones agresivas para el medio fluvial.

El Centro Iris de Medio Ambiente sugiere que se valore el impacto paisajístico provocado por los desmontes; el nivel de ruidos y el impacto sobre la ribera del Miño.

De manera espontánea los vecinos de Reza-Ourense han presentado escrito en el que se formula oposición a la variante de Reza por la afición a sus propiedades.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El objeto del proyecto es crear un enlace de conexión de la autovía de las Rías Bajas con la ciudad de Ourense, permitiendo así el acceso directo del tráfico desde esta ciudad a la autovía, cuyo antecedente se encuentra en 1992 cuando se redactó el proyecto de trazado y construcción de la «autovía Ourense-Porriño. Tramo: Ourense sur-Barbantes». Tras un análisis del trazado que se plantea, se observó la conveniencia de sustituir el enlace de Toén por otro más acorde con las necesidades de accesibilidad y conexión de Ourense ciudad con la autovía de las Rías Bajas.

La aprobación definitiva del estudio informativo Villavieja-Ourense, impone la inclusión de la modificación del enlace de Toén, planteando como propuesta el llamado enlace de Ourense-centro, como conexión entre la autovía y la N-525.

Dado que, inicialmente, este enlace no se contempló en el estudio informativo Ourense-Porriño, se decidió no incluirlo en el proyecto de construcción, hasta haber realizado y aprobado un estudio informativo del enlace Ourense-centro, cuya redacción tuvo lugar en mayo de 1994.

Con fecha 14 de junio de 1995 la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el estudio informativo EI-4-OR-06, «enlace de conexión de la N-525 con la autovía de las Rías Bajas, Ourense-centro» seleccionando como opción más recomendable la denominada AEI en el estudio, consistente en un enlace entre la autovía de las Rías Bajas, (A-52) y la carretera N-525 pasando sobre la vaguada de Ousande en viaducto.

La alegación del excelentísimo Ayuntamiento de Ourense a este estudio, ratifica un acuerdo de su Comisión de Gobierno de 31 de agosto de 1995 en el que se propone se traslade el nuevo enlace, que se denomina Ourense-centro, a una zona próxima a la margen izquierda del río Miño como «enlace de Ourense-norte», debido a consideraciones del tráfico urbano. Además, solicitan que este nuevo enlace se ejecute simultáneamente con el tramo correspondiente de la autovía de las Rías Bajas.

El tramo en estudio a que se refiere este proyecto discurre por la zona noroeste de la ciudad de Ourense, enmarcada entre la margen izquierda del río Miño, el núcleo de Reza y el Seminario.

Se han establecido inicialmente cuatro alternativas de trazado, denominadas:

**Enlace de Ervedelo:** Consiste en un enlace tipo «trompeta» situado en la vaguada existente a la altura de Reza en el punto kilométrico 105,000 de la «autovía Rías Bajas. Tramo: Ourense-Barbantes». La conexión con la ciudad de Ourense tiene su origen en el punto kilométrico 10,000 a la altura del puente del Ribeiriño, sobre la N-120 apoyándose sobre la misma a lo largo de los primeros 200 metros para discurrir en viaducto

por la ribera del Miño, paralelo a la carretera de Cortegada, a lo largo de otros 200 metros, y girar en dirección oeste para pasar con el mismo viaducto sobre la citada carretera, continuando en trinchera entre los núcleos de Ervedelo y Fonte hasta cruzar bajo el tronco de la autovía.

Sobre la N-120 a la altura del Ribeiriño se proyecta un enlace con la N-525 tipo diamante, sobre una glorieta; dentro de este enlace se realizará el desdoblamiento de los carriles actuales para aumentar la capacidad del tráfico entre la autovía, la N-120 y la N-525.

**Enlace de Vistahermosa:** Es también un enlace tipo «trompeta» situado en la misma vaguada que el anterior. El ramal principal de conexión con Ourense tiene su origen en el puente de Ribeiriño sobre la N-120 en el punto kilométrico 10,000 discurriendo a continuación en diagonal sobre el Parque infantil anexo al citado puente, y tras cruzar en estructura bajo el vial de enlace de la carretera N-120 continúa soterrado en falso túnel bajo la avenida de Vistahermosa. Finalmente, discurre entre los núcleos de Ervedelo y Fonte por la misma franja que el enlace de Ervedelo hasta cruzar bajo el tronco de la autovía en el punto kilométrico 11,177.

Sobre la avenida de Vistahermosa se diseña un enlace tipo «diamante» sobre una glorieta, para permitir el movimiento del tráfico con origen-destino de la autovía con la N-525 y la calle de Ervedelo.

**Enlace de Reza:** Enlace tipo «trompeta». Igual que el de Ervedelo hasta el punto kilométrico 10,400, desde donde continua en viaducto por la ribera del Miño, paralelo al sur de la carretera de Cortegada hasta la altura de Reza, donde da un giro de 90 grados hacia el sur cruzando dicha carretera y siguiendo perpendicularmente hasta pasar bajo el tronco de la autovía en el punto kilométrico 11,578.

El trazado del ramal principal tiene dos radios de 180 metros; uno sobre la glorieta del enlace con la N-525 y otro a la altura de Reza, en el giro que describe entre el río Miño y la carretera de Cortegada.

**Enlace de Ourense-centro:** Este enlace se describe como en el EI-4-OR-06.

Está situado en el punto kilométrico 103,000 de la autovía de las Rías Bajas, tramo Ourense-Barbante. Es un enlace tipo trompeta, con un ramal de conexión de 800 metros de longitud, que desemboca, mediante otro enlace del mismo tipo, en la actual CN-525, que circunvala la ciudad de Ourense a la altura de Couto Berredo. La conexión con la autovía de las Rías Bajas es un enlace tipo trompeta con un lazo en sentido Vigo-Ourense, un ramal semidirecto en el sentido Ourense-Benavente, siendo el resto de ramales directos. El ramal de conexión de la N-525 y la autovía salva la vaguada de Ousande mediante un viaducto. Este ramal es de doble sentido con cuatro carriles entre los puntos kilométricos 10,280 y 10,680, siendo el resto del ramal de dos carriles, uno en cada sentido. Los demás ramales son de único carril.

Del análisis funcional de los enlaces se desprende que:

El enlace de Ourense-centro es un preacceso a la ciudad, largo, con tres enlaces y un viaducto de 300 metros para llegar al centro urbano.

El enlace de Vistahermosa tiene un itinerario más simple, pero presenta un enlace en zona actualmente muy saturada de tráfico, así como las siguientes estructuras: Un viaducto de 130 metros y el túnel de 320 metros.

El enlace de Reza resuelve el itinerario y la conexión con la N-525 de manera más favorable que los dos enlaces anteriores, pero presenta un alto impacto sobre la ribera del río Miño. El número de estructuras es de uno de 130 metros y otro de 900 metros.

El enlace de Ervedelo presenta todas las ventajas funcionales de las demás soluciones, al mismo tiempo que resuelve las disfunciones más desfavorables, permitiendo un acceso directo desde la Autovía al centro de la ciudad de Ourense por la carretera N-120, al mismo tiempo que diversifica otras entradas a lo largo de la carretera N-525. Se consideran dos viaductos, uno de 130 metros y otro de 400 metros.

## 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 (Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre), en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

La zona de estudio se encuentra íntegramente en el término municipal de Ourense, para todas las alternativas, excepto la de Ourense centro que pasa por el municipio de Barbadás.

La hidrología de la zona por lo que se refiere a los enlaces de Vistahermosa, Ervedelo y Reza viene determinada por el río Miño, al que desembocan aguas arriba de la zona de actuación los ríos Lonía, Barbaña, arroyo de Cudeiro, arroyo de Barbadanes y el arroyo de Bouza. Por lo que se refiere al enlace Ourense-centro la red fluvial está constituida fundamentalmente por el valle disimétrico denominado de Ousande, que dis-

curre en sentido sursuroeste-nornoroeste desde su origen, en la zona de empalme de la autovía con los ramales de enlace, para desembocar en el Miño, en las proximidades del casco urbano de Ourense, con un curso total de 2,4 kilómetros. La calidad del agua se supone aceptable por no existir actividad industrial ni minera ni urbanística en la zona de donde provienen.

Por lo que se refiere a la hidrogeología, en la ciudad de Ourense existen las denominadas burgas, formadas por manantiales termales producto de la circulación de aguas en profundidad a través de las fracturas de los macizos graníticos paleozoicos. Existen, asimismo, algunos pozos distribuidos por el área de estudio, aprovechando los acuíferos de la zona.

El área de estudio, presenta una vegetación resultado de la acción humana, quedando restos degradados de bosque climácico en las zonas de cuestras, donde se encuentra matorral denso con genistas, tojos y ericas, algún pie de «quercus», sustituido en su mayoría por pino gallego.

Limitando con estas zonas están los cultivos, en las zonas mas llanas y fondos de valle. Estos espacios agrícolas presentan desde huertas a prados, abundando los viñedos y frutales como los manzanos.

Faunísticamente, de las especies inventariadas, no hay ninguna en peligro de extinción, siendo la trucha el único endemismo cuya presencia está calificada como vulnerable.

El análisis demográfico del municipio de Ourense identifica la vitalidad poblacional de la capital, vitalidad atribuible al proceso de urbanización de la región gallega, que tiende a concentrar población en sus grandes ciudades, aunque manteniendo pautas de dispersión en las áreas de influencia inmediatas de las zonas urbanas.

La zona de estudio presenta un perfil multifuncional, en el que se mezclan las actividades primarias (agrícolas, forestales) con las residenciales (vivienda y comercio de primera necesidad). La persistencia de estructuras agrarias de explotación del minifundio mantiene el fuerte arraigo a la tierra, característico de las sociedades campesinas primarias y que persiste en la región como factor determinante de las relaciones sociales.

En el análisis del patrimonio histórico-artístico se han localizado y estudiado nueve yacimientos próximos a las distintas alternativas de trazado.

El estudio hace una revisión de los posibles riesgos naturales de inundabilidad e incendios.

La identificación de impactos se lleva a cabo mediante una matriz de relación causa efecto, y su cuantificación se realiza otorgando pesos para los factores ambientales susceptibles de alteración, así como valorando la magnitud e importancia de los efectos, considerando cada análisis en las cuatro alternativas propuestas.

En las conclusiones se destaca que las alternativas se ubican en un territorio de las mismas características en lo referente a gran parte de los factores ambientales por lo que las afecciones son prácticamente iguales y moderadas en todas ellas.

Las mayores diferencias se detectan en las afecciones al paisaje, siendo las mas desfavorables los enlaces de Reza y Ourense-centro.

Según la valoración global, y considerando la aplicación de medidas correctoras, el estudio propone como alternativa de menor incidencia ambiental la de Ervedelo, seguida de Vistahermosa.

#### ANEXO IV

##### Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

Concello de Ourense.

Alegaciones de particulares:

Don Gonzalo Salgado y 12 más.

No se han recibido alegaciones de la Junta de Galicia ni la Diputación Provincial de Ourense, organismos a los que se remitió el estudio.

La alegación presentada por el Ayuntamiento de Ourense informa del Acuerdo de la Comisión Municipal de Gobierno, de 8 de julio de 1999, en el que se ratifica que en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 29 de julio de 1999 en sesión extraordinaria por 15 votos a favor y 12 en contra se acordó informar favorablemente del enlace de Ervedelo.

Esta alegación municipal incorpora únicamente las observaciones de los servicios de medio ambiente e ingeniería, los cuales destacan la existencia de impacto en cualquiera de los enlaces, debiéndose considerar

en el proyecto de construcción las medidas correctoras que se proponen en el estudio de impacto.

Con respecto al conjunto de alegaciones presentadas por particulares representados por don Gonzalo Salgado Pérez, señalan que el enlace elegido en el estudio informativo, el enlace de Ervedelo, afecta a sus bienes y consideran que no es una obra necesaria.

## BANCO DE ESPAÑA

**10007** *RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2001, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 25 de mayo de 2001, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

### CAMBIOS

1 euro =	0,8591	dólares USA.
1 euro =	103,54	yenes japoneses.
1 euro =	7,4592	coronas danesas.
1 euro =	0,60450	libras esterlinas.
1 euro =	9,0525	coronas suecas.
1 euro =	1,5272	francos suizos.
1 euro =	87,16	coronas islandesas.
1 euro =	7,9010	coronas noruegas.
1 euro =	1,9461	levs búlgaros.
1 euro =	0,57697	libras chipriotas.
1 euro =	34,288	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	255,35	forints húngaros.
1 euro =	3,4373	litas lituanos.
1 euro =	0,5435	lats letones.
1 euro =	0,3961	liras maltesas.
1 euro =	3,4325	zlotys polacos.
1 euro =	24,618	leus rumanos.
1 euro =	217,5566	tolares eslovenos.
1 euro =	42,815	coronas eslovacas.
1 euro =	953,000	liras turcas.
1 euro =	1,6485	dólares australianos.
1 euro =	1,3240	dólares canadienses.
1 euro =	6,7008	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	2,0303	dólares neozelandeses.
1 euro =	1,5545	dólares de Singapur.
1 euro =	1.107,47	wons surcoreanos.
1 euro =	6,8040	rands sudafricanos.

Madrid, 25 de mayo de 2001.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.

**10008** *COMUNICACIÓN de 25 de mayo de 2001, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.*

Divisas	Cambios
1 dólar USA .....	193,675
100 yenes japoneses .....	160,697
1 corona danesa .....	22,306
1 libra esterlina .....	275,246
1 corona sueca .....	18,380
1 franco suizo .....	108,948
100 coronas islandesas .....	190,897
1 corona noruega .....	21,059
1 lev búlgaro .....	85,497