

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

16289 *Resolución de 24 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de Portela. Chapa-Vilagarcía N-640, puntos kilométricos 205,1 al 210,3, Pontevedra.*

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

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

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

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

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

Objeto y justificación. El proyecto tiene por objeto la construcción de una variante de trazado de la N-640, entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 205,1 y 210,3, a su paso por la parroquia de Portela (término municipal de Cuntis), mejorando su trazado mediante la eliminación de las curvas situadas en el Alto de la Cruz y dando continuidad a las variantes de A Estrada y Cuntis. Ambas variantes tienen declaración de impacto ambiental, publicadas en los Boletines Oficiales del 25/09/02 y 08/05/01 respectivamente.

El análisis de los datos de tráfico del Plan Nacional de Aforos del Ministerio de Fomento (en los que se observa un incremento del tráfico en los últimos años), junto con lo inadecuado de la geometría del trazado de la N-640, justifican la necesidad de actuación.

Localización. La actuación se desarrollará a lo largo de unos 5,8 km en la carretera N-640, en la parroquia de Portela (término municipal de Cuntis), perteneciente a la provincia de Pontevedra, en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Descripción sintética. Las principales características del proyecto son:

Clase de obra	Variante
Velocidad del proyecto	100 km/h
Calzadas.	7,00 metros
Arcenes	1,50 metros

Alternativas. En la Fase A del estudio informativo del proyecto se definieron tres corredores de trazado compatibles con el terreno, denominados Corredor Noroeste, Corredor Centro y Corredor Sureste.

Sobre dichos corredores se trazaron 6 alternativas de trazado:

Alternativas Fase A	1	2	3	4	5	6
Corredores	Noroeste	Centro y Noroeste	Centro	Sureste	Sureste	Centro y Sureste
Longitud (m)	6.250	5.580	5.206	3.238	3.554	6.018

Una vez definidas estas alternativas, en esta Fase A se evaluaron y valoraron atendiendo a criterios de trazado, ambientales, de tráfico captado y funcionalidad, afecciones al planeamiento y costes de construcción. De este modo, de estas seis alternativas, se seleccionan cuatro (2, 3, 5 y 6) para su análisis en Fase B, que pasan a denominarse, alternativas 1, 2, 3 y 4, respectivamente.

Las principales características de estas alternativas, se recogen en la siguiente tabla:

Alternativa	Longitud total (m)	Radio en planta mínimo (m)	Pendiente mínima	Pendiente máxima	Pendiente media	Radio de curvatura medio (m)	Ancho Calzada(m)	Ancho arcén (m)	Longitud carril adicional (m)
1	5.542	500	0,50%	5,40%	2,30%	664,31	7	1,5	–
2	5.442	649	0,50%	5,00%	3,11%	825,14	7	1,5	2.600
3	5.450	400	0,50%	6,00%	2,69%	517,51	7	1,8	2.540
4	6.014	450	0,50%	5,40%	4,08%	1.013,01	7	1,5	3.460

Los movimientos de tierra necesarios para cada alternativa se resumen en el siguiente cuadro:

Alternativa	Exc. Tierra vegetal (m³)	Exc. Suelos (m³)	Exc. Roca (m³)	Rellenos procedentes traza (m³)	Rellenos procedentes préstamos (m³)	Suelo estabilizado en explanada (m³)	Vertedero total (m³)
1	97.847	177.232	268.533	298.491	–	12.225	184.743
2	98.654	177.578	258.446	287.595	–	13.143	185.021
3	40.685	36.078	36.970	75.711	191.107	10.267	–
4	101.374	384.597	351.134	628.976	–	15.629	112.053

Las infraestructuras afectadas y expropiaciones necesarias para cada alternativa, se resumen en el siguiente cuadro:

Alternativa	Carreteras IMD>3000	Carreteras IMD<3000	Caminos	Nº de edificaciones a expropiar
1	2	4	7	1
2	2	2	12	1
3	2	2	12	0
4	2	5	18	3

Nota: IMD = intensidad media diaria.

Tras un análisis multicriterio de las distintas alternativas planteadas en la segunda fase, la alternativa elegida es la número 2. Esta alternativa tiene su origen en el p.k. 1+900, aproximadamente, del trazado de la variante de A Estrada; posee una longitud de 5.442 m y precisa la disposición de un carril adicional para vehículos lentos entre los pp.kk. 3+180 y 0+000, en sentido inverso al avance de los pp.kk.

Los dos enlaces previstos se sitúan al inicio y al final de su trazado y conectan, respectivamente, con la variante de A Estrada y la N-640 a la altura de Anllada, permitiendo todos los movimientos.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Espacios protegidos. En la zona de actuación no existen espacios protegidos de interés, ni pertenecientes a la Red Natura 2000, que coincidan con el proyecto ni que puedan verse afectados indirectamente por el mismo.

Los hábitats de interés comunitario incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, que aparecen en el área de estudio son:

- 91E0* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.
- 9230 robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*.
- 4030 brezales secos europeos.
- 4090 brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.
- 8230 roquedos silíceos con vegetación pionera del Sedo-Scleranthion o del Sedo albi-Veronicion dillenii.

Vegetación. La vegetación del área de estudio no se corresponde, en su mayoría, con la vegetación potencial propia de la zona (serie colina galaico-portuguesa acidófila del roble), puesto que ésta ha sufrido sucesivas transformaciones y modificaciones a lo largo de la historia, asociadas a la actividad humana mediante la implantación de tierras de labor (prados, pastizales, cultivos y huertas que dominan el paisaje) y repoblaciones (masas puras y mixtas de *Pinus pinaster* y *Eucalyptus globulus*).

Destacan además ecosistemas con especiales características biofísicas, como bosques aluviales de alisos (*Alnus glutinosa*) y sauces (*Salix* sp), junto con especies propias de la degradación moderada de la comunidad climática, entre las que se distinguen helechos (*Pteridium aquilinum*), zarzas (*Rubus* sp) y tojos (*Ulex* sp).

Fauna. En el entorno de la actuación habitan numerosas especies animales catalogadas, entre las que destacan, las que siguen:

Ictiofauna: trucha (*Salmo trutta*), cacho (*Leuciscus cephalus*), espinoso (*Gasterosteus aculeatus*) y anguila (*Anguilla anguilla*).

Herpetofauna: tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*) y salamandra rabilarga (*Chioglossa lusitanica*).

Aves: halcón peregrino (*Falco peregrinus*), agachadiza real (*Gallinago media*), tórtola común (*Streptopelia turtur*), búho real (*Bubo bubo*), lechuza campestre (*Asio flammeus*) y martín pescador (*Alcedo atthis*).

Mamíferos: desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*), murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélago pequeño de herradura (*Rhinolophus hipposideros*), murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), gineta (*Genetta genetta*), garduña (*Martes foina*) y lobo (*Canis lupus*).

Suelos. Más de la mitad de los suelos existentes dentro del área de estudio se corresponden con tierras pardas húmedas. El resto, son suelos con perfil poco diferenciado sobre materiales silíceos, constituyendo los denominados Ranker húmedos.

Hidrología. El área de estudio se ubica sobre la divisoria entre las cuencas de los ríos Ulla y Umia, dentro del ámbito competencial del Plan Hidrológico de Galicia-Costa. La zona de estudio está englobada dentro del Sistema de Explotación nº 5 río Ulla e ría de Arosa, marxe dereita y del Sistema de Explotación nº 4 río Umia e ría de Arosa, marxe esquerda. El río Ulla discurre a unos 7 km al norte del núcleo de A Estrada, ubicándose en el extremo norte del ámbito de estudio la cabecera del valle del Veá, subsidiario del Ulla. El río Umia, discurre a unos 2 km al sur del núcleo de Cuntis, centrándose en el ámbito meridional de la zona de estudio en la sección superior del valle del Gallo, afluente del Umia.

Patrimonio cultural. En el entorno del río Gallo se han encontrado numerosos restos que demuestran la importancia de este asentamiento en la antigüedad. De época prerromana son los castros de Meira, Laxos y Castroloureiro; también se destacan los petroglifos de Servil y Cequeril, así como las mámoas de Campo das Tombas en Arcos de Furcos.

En la villa de Cuntis existen restos de edificaciones y numerosos objetos romanos de la época del imperio, dos aras dedicadas a las ninfas y varios utensilios de uso cotidiano. También romano es el puente Taboada, que separa a Cuntis de Moraña.

3. Resumen del proceso de evaluación.

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 23 de enero de 2006 se recibe el documento comprensivo del proyecto, para iniciar la tramitación ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 23 de febrero de 2006 se envían consultas a los siguientes organismos; en la tabla adjunta, se señala con un «X» aquellos que emitieron contestación:

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Norte.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	-
Delegación del Gobierno en Galicia.	-
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra.	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Montes e Industrias Forestales. Consejería de Medio Ambiente. Xunta de Galicia.	-
Dirección General del Centro de Desarrollo Sostenible. Consejería de Medio Ambiente. Xunta de Galicia.	-
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda. Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Transportes. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda. Xunta de Galicia.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo. Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Turismo. Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia.	-
Diputación Provincial de Pontevedra.	X
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela.	-
Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela.	-
Instituto de Estudio y Desarrollo de Galicia (IDEGA). Universidad de Santiago de Compostela.	-
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	-
Ayuntamiento de A Estrada (Pontevedra).	-
Ayuntamiento de Cuntis (Pontevedra).	-
Ayuntamiento de Silleda (Pontevedra).	-
Ayuntamiento de Vilagarcía de Arosa (Pontevedra).	-
Ayuntamiento de Valga (Pontevedra).	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA).	-
Ecologistas en Acción.	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA).	-
Asociación para la Cultura y la Ecología.	-

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Asociación Naturalista Bajo Miño (ANABAM).....	-
Seminario de Ciencias Naturales.	-
Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHN).	-
Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHN Ferrol).....	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X

Resultado de las consultas previas. El contenido ambiental más destacable de las consultas recibidas, se resume a continuación:

Espacios protegidos. La Dirección General para la Biodiversidad indica que no existen espacios protegidos de interés que coincidan espacialmente con el proyecto, ni que puedan verse afectados indirectamente por el mismo. En cuanto a hábitats de interés comunitario potencialmente afectados por las obras y situados fuera de Red Natura 2000, destacan los siguientes: 91E0* bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, 9230 robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*, 4030 brezales secos europeos, 4030 brezales oromediterráneos endémicos con aliaga y 8230 roquedos silíceos con vegetación pionera del Sedo-Scleranthion o del Sedo albi-Veronicion dillenii.

Vegetación. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de Xunta de Galicia indica que se evitarán los elementos discordantes con el paisaje, planteando la revegetación de las zonas afectadas con especies arbóreas y arbustivas autóctonas. Este organismo, insta a evitar, en la medida de lo posible, la afección a las áreas de vegetación riparia y, en general, a todas aquellas que sean sensibles desde el punto de vista paisajístico. La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería antes citada, considera necesario colocar los estribos o zapatas de los puentes a una distancia de, al menos, 5 m a cada lado del cauce para proteger la vegetación de ribera.

La Dirección General para la Biodiversidad señala que deben incluirse medidas de restauración vegetal en el proyecto, con el fin de asegurar la regeneración de la vegetación natural que resulte afectada en las zonas ocupadas durante la ejecución de la obra.

Fauna. Como impactos potenciales detectados, la Dirección General para la Biodiversidad señala molestias sobre la fauna tanto durante la fase de construcción como en la fase de explotación. Esta Dirección considera fundamental que se incluyan obras de drenaje y/o pasos inferiores para que puedan ser utilizados por los diferentes taxones de vertebrados existentes, minimizando el efecto barrera. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia y la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la misma Consejería, coinciden con estas afirmaciones. Este organismo señala además que en caso de que fueran necesarias las voladuras, deberán llevarse a cabo evitando la época de cría de las aves.

Esta Dirección General, incide también en el efecto barrera que la infraestructura a construir tendrá sobre los animales terrestres de pequeño tamaño y en el aumento de atropellos que conllevará. Además, insta a tomar medidas para la protección de la fauna piscícola de los ríos y arroyos interceptados por la vía, sugiriendo la construcción de viaductos, puentes o estructuras de tipo marco o tubo en los lugares de cruce.

Atmósfera. Ruido, vibraciones y emisión de partículas. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia insta a tomar medidas para reducir el impacto sonoro, las vibraciones y la emisión de partículas en los trabajos a realizar en zonas próximas a núcleos de población. Se recomienda, asimismo, desarrollar un estudio acústico en relación a los efectos del tráfico generado tanto durante la fase de construcción, como durante la de explotación.

Hidrología y Geomorfología. La Dirección General para la Biodiversidad indica que se deberá realizar el diseño definitivo de trazado de forma que se eviten al máximo los cruces

con cauces, arroyos y ríos para minimizar las alteraciones hidrológicas, la posibilidad de contaminación de las aguas y el riesgo de desprendimientos e inundaciones de la zona.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia y la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la misma Consejería, señalan que todos los corredores estudiados para el trazado de la nueva vía afectarán a cursos de agua, por lo que deberán minimizarse las invasiones de cauces, evitando además desvíos, canalizaciones y vertidos.

Patrimonio cultural. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia indica que la memoria no recoge informe alguno, basado en trabajos de campo, relativo a la valoración del impacto que el proyecto puede generar sobre el Patrimonio Cultural existente en los ayuntamientos en los que se ubican los corredores proyectados. Por ello, consideran necesaria la realización de un estudio específico con el fin de valorar el impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural, en el que se incluirán los resultados de una prospección arqueológica realizada en el ámbito de la zona de actuación.

De acuerdo con los resultados obtenidos en el citado estudio, se establecerán las medidas oportunas para garantizar la protección del Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia coincide con estas afirmaciones.

Por otra parte, la Diputación Provincial de Pontevedra indica que, además de los elementos de la arquitectura religiosa y de los yacimientos arqueológicos, deberá recopilarse toda la información básica referente a los elementos etnográficos existentes en la zona (hórreos, molinos, pombales, lavaderos, etc.).

Usos del suelo. La Diputación Provincial de Pontevedra considera que en la descripción de los usos del suelo, el estudio de impacto ambiental (EslA) deberá ceñirse a los recogidos en la Ley 15/2004, de 29 de diciembre, de modificación de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia.

Protección del suelo. La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia insta a prever las zonas de acopio y préstamo, de modo que se minimice la afección al medio natural. Además, indica que las instalaciones auxiliares deberán situarse sobre suelos que carezcan de valor ecológico y añade que la tierra vegetal deberá gestionarse de forma adecuada para su reutilización en revegetaciones.

Sinergias. La Dirección General para la Biodiversidad apunta que deberá considerarse la combinación con otros proyectos que presenten coincidencia territorial, como Variante de A Estrada, Variante de Cuntis y Eje Atlántico de alta velocidad. Tramo Pontevedra – Portela, de forma que se evalúen adecuadamente los efectos sinérgicos de todos ellos sobre una misma zona de actuación.

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Xunta de Galicia, señala, por su parte, que el proyecto no afecta a la red de carreteras autonómicas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se trasladó al promotor el 23 de mayo de 2006, incluyendo una copia de las consultas recibidas y los aspectos más relevantes que debería contemplar el estudio de impacto ambiental. Con fecha de 12 de septiembre de 2006, se remitió la consulta extemporánea procedente de la Dirección General Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental

a) Información pública. Resultado. El inicio del trámite de información pública del Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental se publicó en el Boletín Oficial del

Estado n.º 17 del 19 de enero de 2008, mediante Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.

Durante el período de información pública en el que fue expuesto se recibieron un total de 403 alegaciones, distribuidas en 11 grupos, del siguiente modo: 1 correspondiente a la Alcaldía de Barrio de la Parroquia de Matalobos (La Estrada), 1 firmada por 15 alegantes de las Alcaldías de Barrio de los lugares de Soutelo, Guimarey, Anllada, Iglesia, A Casiña, Loureiro, Constela, A Raxeira, Velai, Montesandeu, Vilariño, Mourigade, Sobreira, Couselo y Noval (Cuntis), 1 firmada por las Asociaciones de Vecinos de Santa Eulalia de Matalobos y Mulleres Rurais EDEM de Matalobos (La Estrada), 1 firmada por las Asociaciones Vecinales de Soutelo San Mamed, San Ramón Anllada y Comunidades de Montes en mano común Baixo Balboa, San Mamede, Couselo y A Casiña (Cuntis), 1 procedente de la Comunidad de Aguas O Foxo Vello (Cuntis) y 8 alegaciones suscritas por un total de 378 particulares.

Los aspectos ambientales más relevantes contenidos en las alegaciones se resumen a continuación:

Alternativas. La Alcaldía de Barrio de la Parroquia de Matalobos, las Asociaciones de Vecinos de Santa Eulalia y de Mulleres Rurais EDEM de Matalobos y numerosos particulares de La Estrada, solicitan que se proponga la Alternativa 3 como opción recomendada, pues la considera más favorable por ser más corta y económica, por su menor afección a la población, vegetación y fauna, y por considerar lógico realizar la conexión con la variante de la Estrada en el Alto de la Cruz; además, señalan que la Alternativa 2 discurre por una zona de umbría proclive a nieblas y heladas.

La Comunidad de Aguas O Foxo Vello considera que la Alternativa 2 no es la más favorable, puesto que no da solución a ninguno de los problemas existentes y señala que, en su opinión, la mejor alternativa será la número 1.

El promotor responde que por motivos ambientales, territoriales y funcionales, la Alternativa 2 resulta ser la más favorable y con un valor superior en el análisis multicriterio realizado, tanto a la Alternativa 1 como a la número 3. Las características de la actuación propuesta responden adecuadamente a las necesidades del tráfico previsto en el tramo durante el periodo de estudio y cumpliendo con la normativa en vigor. Además, señala que se han analizado las posibles soluciones, con el fin de lograr continuidad y coordinación de los trazados, de modo que el trazado alternativo de la N-640 no fuera una sucesión de variantes; por este motivo, el Alto de la Cruz no es el mejor punto de paso para un itinerario funcionalmente alternativo de la N-640, ya que obliga a ascender en cota más de 50 m en unos 2 km, para volver a descender; la alternativa seleccionada posee un trazado más suave. En relación con el riesgo de heladas, el promotor indica que es similar para todas las alternativas.

Hidrología. La Alcaldía de Barrio de la Parroquia de Matalobos señala que el trazado recomendado afecta a varios manantiales, conducciones de agua y pozos para el abastecimiento. Las Asociaciones de Vecinos de Santa Eulalia y de Mulleres Rurais EDEM y numerosos particulares coinciden con esta afirmación.

Varios particulares consideran que se producirán problemas de drenaje en la zona de enlace propuesto, provocando un efecto dique que estancará las aguas de escorrentía.

El promotor responde que en el proyecto de construcción se diseñarán los drenajes de acuerdo con la normativa vigente, de forma que se mantenga el régimen actual de caudales. En cuanto a la afección al abastecimiento de aguas, el promotor afirma que se prevé destinar medios a la reposición de los servicios afectados, entre los que se incluyen los pozos y traídas vecinales de agua para abastecimiento.

Escombreras y rellenos. La Alcaldía de Barrio de la Parroquia de Matalobos, las Asociaciones de Vecinos de Santa Eulalia y de Mulleres Rurais EDEM de Matalobos y numerosos particulares de La Estrada indican que existen zonas de escombreras y rellenos próximas a viviendas.

El promotor analiza las cinco zonas propuestas para la formación de caballeros, así como las zonas aptas para la obtención de préstamos, en relación con su proximidad a viviendas. Las distancias a viviendas oscilan entre los 27 y los 500 m. En todos los casos,

se trata de vivienda unifamiliar aislada y, aún bajo esa consideración, todas ellas se encuentran a distancias razonables (salvo la ubicada a 27 m que se descarta). Por último, añade que el estudio informativo realiza una propuesta de zonas de préstamo y caballeros, que pueden variar en fases posteriores; además, su utilización final requerirá autorización de las administraciones autonómica y local.

Compatibilidad urbanística. Las Alcaldías de Barrio y asociaciones de vecinos de varias parroquias de Cuntis junto con la Comunidad de Aguas O Foxo Vello consideran que la opción propuesta no se ha coordinado con el Plan General de Ordenación Municipal de Cuntis.

El promotor responde que el estudio informativo ha tenido en cuenta las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Cuntis como planeamiento en vigor, no habiéndose recibido contestación por parte de dicho ayuntamiento en relación con la solicitud de información para valorar las afecciones en el municipio.

Afección a la propiedad particular. Varios particulares informan de la afección de la alternativa seleccionada sobre sus propiedades.

El promotor responde que la expropiación parcial o total de fincas y bienes particulares, así como las servidumbres que se deriven de acuerdo con los artículos 21, 22, y 23 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, están sujetas al interés general de la obra pública, debiéndose valorar adecuadamente en la fase de proyecto de construcción. En dicha fase, se realizará un análisis más detallado de afecciones, conjugando los intereses particulares con los de carácter general. No obstante, según el promotor, la Alternativa 2 es la más favorable desde el punto de vista de las afecciones a edificaciones y a suelo urbano o de núcleo rural.

Impacto acústico. Varios particulares consideran que la alternativa seleccionada provocará contaminación acústica en sus viviendas y propiedades.

El promotor indica que se ha realizado un estudio de previsión de incidencia acústica, presentado como anexo III en el EsIA; este estudio se ajusta a procedimientos reglados por la normativa actual, previendo las oportunas medidas correctoras en los casos necesarios; entre estas medidas, se considera el apantallamiento acústico en los tramos de trazado donde sus características y ubicación con respecto a las entidades de población determinan que las isófonas estimadas (65 dB (A) para el periodo diurno y 55 dB(A) para el nocturno), indican afección acústica sobre entidades de población y/o viviendas aisladas; no procede el apantallamiento, por innecesario, en todos los tramos donde no concurren las circunstancias indicadas. En cualquier caso, será en fase de proyecto constructivo cuando, una vez realizados los ajustes finales del trazado, deban adaptarse las previsiones del estudio acústico.

Paisaje. Varios particulares señalan que la infraestructura proyectada tendrá una incidencia negativa sobre el paisaje.

El promotor indica que se ha analizado esta incidencia en el estudio de impacto ambiental, resultando más favorable la realización de la Alternativa 2. Además, se han incluido en el programa de medidas correctoras actuaciones específicas para paliar las afecciones sobre el medio perceptual.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. En cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, fueron enviados ejemplares completos y separatas-extractos de la documentación generada a los siguientes organismos: Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes, Aguas de Galicia, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte y Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, todas ellas de la Xunta de Galicia; Diputación Provincial de Pontevedra, Ayuntamiento de La Estrada y Ayuntamiento de Cuntis.

En respuesta, se recibió informe de la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes, de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y de

Aguas de Galicia, todas ellas de la Xunta de Galicia, y de los ayuntamientos de La Estrada y Cuntis.

Los aspectos ambientales más relevantes contenidos en estos informes se resumen a continuación:

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Xunta de Galicia informa que considera más adecuada la selección de la Alternativa 3 desde el punto de vista funcional, ambiental, económico y territorial frente al resto, considerando además que, desde el punto de vista ambiental, las alternativas 2 (seleccionada en el estudio de impacto ambiental) y 3 tienen una afección similar, siendo ambas adecuadas. Como conclusión, informa favorablemente a la selección de la Alternativa 3 y desfavorablemente frente a cualquiera de las otras alternativas propuestas, incluyendo la Alternativa 2. Por último, este organismo insta a analizar la necesidad de acometer la actuación con características de autovía teniendo en cuenta las obras previstas por la Xunta de Galicia.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia informa de que la alternativa propuesta se considera funcional, ambiental, económica y territorialmente viable, presentando unos valores aceptables para su desarrollo; realiza además una serie de observaciones de carácter general para la protección de la red hidrológica, las servidumbres de paso y el patrimonio cultural:

El diseño de las obras de drenaje se realizará teniendo en cuenta que no se afecte la red hidrográfica presente en el ámbito de la alternativa seleccionada (Rego de Gondomar, río Veá, Rego de Bragada y Rego de Carbáns) y se mantenga el régimen actual. Para la construcción de los viaductos se evitará la colocación de los pilares dentro del cauce y los estribos lo más alejado posible del mismo.

Conservar los servicios y servidumbres de paso, y en caso de ser necesario cortar el paso, implantar rutas alternativas que presten el mismo servicio.

Consideración de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el EsIA, así como los informes de esa Dirección General y de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, con el fin de asegurar los valores ambientales y sociales en la zona.

Establecimiento de medidas de preservación de los elementos del patrimonio y/o restos arqueológicos conforme a las indicaciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia informa favorablemente acerca del proyecto, realizando una serie de recomendaciones para la protección del patrimonio cultural teniendo en cuenta las prescripciones recogidas en la Ley 8/1995, de 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia. Se informa la necesidad de realizar una prospección arqueológica de la totalidad de la superficie ocupada por la alternativa seleccionada en un ámbito de 200 metros a cada lado, así como de las zonas de ocupación de las instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, etc. Asimismo, insta a remitir el proyecto de trazado o construcción definitivo a esa Dirección General, el cual deberá incluir la necesidad de llevar a cabo un control y seguimiento arqueológico de las fases de replanteo, de ejecución de las obras y restitución de los terrenos. Por último, señala que se deberá tener en cuenta el plazo que recoge el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica de la Comunidad Autónoma de Galicia, para entregar la memoria técnica de las actuaciones.

El promotor responde a estos informes que, por motivos ambientales, territoriales y funcionales, la Alternativa 2 resulta ser la más favorable y superior tanto a la Alternativa 1 como a la número 3. Las características de la actuación propuesta responden adecuadamente a las necesidades del tráfico previsto en el tramo durante el periodo de estudio y cumpliendo con la normativa en vigor. En cuanto a la afección a la red fluvial, se indica que en ningún caso se trata de una afección grave, sino compatible o, con mucho, moderada; en relación con el impacto sobre el patrimonio, el promotor considera que la Alternativa 2 es la más beneficiosa, contando además con informe favorable de la Dirección

General de Patrimonio, cuyas recomendaciones se seguirán en el desarrollo del proyecto.

Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia considera que el proyecto puede generar afecciones al medio hídrico, concretamente a las cuencas del río Ulla y del Umia. Para evitar afecciones al dominio público hidráulico (DPH) y su zona de servidumbre, este organismo realiza las siguientes recomendaciones:

Construcción de cunetas receptoras y balsas de decantación dimensionadas para absorber el agua de escorrentía con sólidos en suspensión antes de llegar al cauce, realizándose además el mantenimiento de la maquinaria en lugares adecuados, el correcto dimensionado de las obras de drenaje, la protección de la vegetación de ribera y las revegetaciones de terrenos afectados que resulten necesarias.

Realizar estudio hidrológicos – hidráulicos para determinar la nueva escorrentía producida y los caudales de lluvia generados, a fin de impedir el aumento en áreas inundables y la sobre elevación de las aguas en la corriente receptora.

Obtención de Aguas de Galicia las pertinentes autorizaciones y/o concesiones para las cortas de árboles, obras, captaciones y vertidos de aguas residuales que afecten al DPH y a su zona de servidumbre, en cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Aguas aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, el Reglamento del DPH, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril y modificado por los Reales Decretos 606/2003, de 23 de mayo y 9/2008, de 11 de enero y el Plan Hidrológico de Galicia – Costa, aprobado por Real Decreto 103/2003, de 24 de enero.

El promotor responde que las recomendaciones de este organismo quedarán integradas en el proyecto constructivo, asegurando que se solicitarán cuantos permisos resulten necesarios.

El Ayuntamiento de Cuntis rechaza todas las alternativas propuestas en el estudio por considerar que afectan al proceso de concentración parcelaria y de manera grave a la red fluvial y al patrimonio histórico artístico, mostrando además su disconformidad con la Variante de Cuntis. Considera como más viable la Alternativa 1, modificando su trazado en el tramo final, para entroncar directamente con la N-640 y no con la Variante de Cuntis. El Ayuntamiento de La Estrada informa de que la cartografía empleada en el EsIA no contempla la totalidad de los caminos municipales presentes en la zona.

El promotor argumenta a favor de la alternativa seleccionada apoyándose en las razones anteriormente expuestas. En cuanto a las alegaciones relacionadas con la Variante de Cuntis, indica que no es objeto del presente estudio, ya que la información pública relacionada con la citada variante fue llevada a trámite en su momento. Por último, en relación con los caminos municipales afectados en el término municipal de La Estrada, el promotor se compromete a realizar un análisis más profundo en relación con los mismos en fase de proyecto constructivo.

c) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración. La mayor parte de las medidas preventivas y correctoras propuestas y los estudios específicos demandados, serán recogidos en el Proyecto Constructivo, según indica el promotor. En particular, se recabará toda la información relativa a red de distribución de agua potable y de manantiales, incluyéndose las existentes entre los pp.kk. 3+000 y 3+700, correspondientes a la Comunidad de Aguas O Foxo Vello, así como las del resto de redes que puedan resultar afectadas. Además, se estudiará la posibilidad de proponer como zonas de sobrantes a caballeros aquellas que no se aproximen a viviendas existentes; en concreto, se deberá desestimar el uso de una de las áreas inicialmente propuestas por estar situada a 27 m de una vivienda. Se contemplarán las prescripciones establecidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural y por Aguas de Galicia, ambas de la Xunta de Galicia.

Con objeto de definir con mayor precisión la restitución de los accesos a fincas y montes que vayan a ser afectados, se realizará un análisis más profundo, en fase de proyecto constructivo, en particular a la red de caminos municipales de La Estrada, interceptados entre los pp.kk. 1+700 y 2+500.

Se considerará la posibilidad de cesión del Tramo de N-640, sustituido funcionalmente por el trazado de la Alternativa 2, atendiendo a lo indicado en los artículos 40.2 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y en el artículo 127 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/94, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

4. Integración de la evaluación.

Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor. Se resumen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la realización de la Alternativa 2, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el EsIA para paliarlas.

Vegetación y paisaje. Para paliar el efecto negativo del proyecto sobre la vegetación y sobre el medio perceptual, se prevé llevar a cabo un proyecto de restauración en una superficie de 67.238,67 m². Las superficies básicas a restaurar serán los taludes, los entornos fluviales en los que se construirán pasos o drenajes, superficies situadas por debajo de los viaductos y en las que se construirán los pilares, las superficies entre ramales de enlace, las glorietas y los vertederos y préstamos. Además, se establecen una serie de áreas complementarias a revegetar que, una vez concretado el trazado definitivo, deberán ser identificadas e incorporadas a los planos del proyecto de restauración. Estas zonas son: adaptaciones para la integración de los pasos de fauna (descritas en el punto siguiente), áreas degradadas por las obras y tramos muertos de carreteras interceptadas por las obras.

Los objetivos de la revegetación a implantar serán la minimización de la alteración que el proyecto produce en el entorno y la integración de la infraestructura en el medio por el que discurre, teniendo en cuenta las características de la carretera y las condiciones del medio.

Fauna. las principales afecciones que experimentará la comunidad animal del entorno serán: cambios de hábitat o pautas de comportamiento, molestias por el incremento en la presión sonora y movimiento de vehículos, riesgo de atropellos y efecto barrera por la presencia de la nueva vía.

Para minimizar estas afecciones, además de las medidas destinadas a la protección de atmósfera, medio hidrológico y medio edáfico, que repercutirán positivamente sobre los animales y su hábitat, se prevé, para la alternativa seleccionada, la adecuación de varios de los pasos superiores proyectados y de todas las obras de drenaje para su uso por la fauna.

La adaptación de los pasos superiores, se realizará mediante la plantación de especies leñosas sobre sus franjas laterales, en un ancho de 1 m a cada lado, formando un corredor de vegetación. Se utilizarán especies arbustivas y arbóreas, con una densidad de plantación de 1 unidad/2 m² y 1 unidad/8 m², respectivamente, con un porcentaje de distribución en superficie del 50 por 100 para árboles. En concreto, se proyecta la adaptación de los siguientes pasos superiores:

Paso superior (p.k.)	Longitud del paso (m)	Superficie total (m ²)	Nº árboles	Nº arbustos
0+450	50	100	17	50
0+750	30	60	10	30
5+500	28	56	9	28

La adaptación de las obras de drenaje transversal (ODT) tendrá las siguientes características.

ODT (p.k.)	Superficie a cada margen (m ²)	Superficie total (m ²)	Nº árboles	Nº arbustos
0+95	40	80	27	27
2+086	40	80	27	27
2+250	40	80	27	27
2+990	40	80	27	27
4+200	40	80	27	27

Atmósfera. Ruido, vibraciones y emisión de partículas. Durante la fase de obras, las emisiones atmosféricas debidas a los movimientos de tierra y al transporte de materiales se minimizarán evitando trabajar en condiciones atmosféricas desfavorables (vientos fuertes en periodos secos), realizando riegos periódicos para estabilización de materiales pulverulentos, cubriendo con lonas las cajas de los camiones y llevando a cabo un exhaustivo control de las condiciones técnicas de la maquinaria de obras.

En cuanto a la emisión de ruido durante la fase de obras, se paliará mediante el vertido de tierras desde alturas lo más bajas posible, programándose las actividades de modo que las más ruidosas no se solapen en el tiempo; además, se controlará la velocidad de circulación de los vehículos y, en las voladuras, se empleará la menor carga posible, reduciendo los diámetros de perforación, acortando la longitud de los barrenos y se dispondrán los frentes con la mayor superficie posible.

En relación con la incidencia acústica del tráfico, en fase de explotación, en el EsIA se incluye un Estudio de Previsión de Incidencia Acústica. En los puntos en los que la presión sonora supere los niveles establecidos por la legislación vigente, se propone la instalación de pantallas absorbentes metálicas de baja densidad, que se caracterizan por una elevada respuesta elástica al choque y a la rotura del sistema de soportación frente a impactos a velocidades superiores a 80 km/h.

Las ubicaciones de las pantallas acústicas para la alternativa seleccionada, se muestran en el siguiente cuadro:

Pantalla	p.k. inicio	p.k. fin	Longitud (m)	Margen
1	4+384	4+459	75	Izquierdo
2	5+015	5+090	75	Derecho
3	5+222	5+297	75	Izquierdo
4	5+326	5+396	70	Izquierdo

Para la alternativa seleccionada se requerirá la instalación de 295 metros de pantalla acústica.

Hidrología. Para el mantenimiento de la calidad de las aguas del entorno, durante los movimientos de tierra en puntos situados en las proximidades de los cursos de agua, se dispondrán sistemas de control de arrastres por escorrentía de los materiales removidos, que consistirán en la instalación de cunetas y, si procede, filtros de sedimentos. Como opción complementaria a la anterior, se implementará un sistema de tratamiento de efluentes. Se asegurará, asimismo, la disponibilidad a pie de obra de sistemas destinados a minimizar aumentos de turbidez (barreras o cortinas antiturbidez) en las aguas de la red fluvial territorial.

Además, las medidas descritas en el punto anterior relacionadas con el cuidado y mantenimiento de la maquinaria y vehículos de obra serán de aplicación a la protección del medio hidrológico.

Patrimonio cultural. Para asegurar la protección del patrimonio cultural, se realizará una prospección arqueológica intensiva de la superficie directamente afectada por la vía y en un entorno de 200 m a ambos lados de la traza.

Los resultados de la prospección y la delimitación precisa de los elementos para los que se establezcan medidas correctoras puntuales, con los correspondientes impactos y medidas que se desprendan de los mismos, se incorporarán al proyecto constructivo. La prospección se realizará siguiendo lo establecido en el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica de Galicia.

Suelo. Préstamos y vertederos. Para minimizar la afección sobre el suelo, de forma previa al despeje y desbroce del área de trabajo, se llevará a cabo un balizamiento de la zona de ocupación estricta de la obra; se jalonarán, asimismo, las superficies en las que se asienten las instalaciones auxiliares de obra y los caminos de acceso a las mismas.

Para el lavado y mantenimiento de la maquinaria, se recurrirá a establecimientos autorizados y, si no fuera factible, se habilitará un lugar impermeabilizado y adecuado al efecto, en zonas específicas y de baja calidad ambiental. Se instalarán balsas de sedimentación asociadas a estas superficies para impedir la contaminación del suelo.

Se prevé el acopio de tierra vegetal y su almacenamiento en caballones o arquetas de altura máxima 2 m; esta tierra se reutilizará en la regeneración de suelos.

No se prevé la utilización de préstamos, pero en el caso de precisarse finalmente, se asegura que la obtención del material se realiza con el menor coste ambiental posible, recurriendo a canteras autorizadas. En lo que respecta a ubicación de sobrantes, se evitarán las zonas sensibles y se utilizarán vertederos legalmente establecidos que serán restaurados con especies autóctonas.

5. Condiciones al proyecto.

Las actuaciones propuestas deberán incluir la ejecución de las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de la morfología de la zona, los cursos de agua, el paisaje, la vegetación o la fauna presente y el patrimonio cultural, en coordinación con la Xunta de Galicia. Se deberá mantener la continuidad de todos los cauces de agua interceptados mediante la inclusión de pasos de agua en cada uno de ellos, así como el mantenimiento de su régimen natural.

Las labores de revegetación previstas se realizarán en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, que establecerá las características de las mismas, con el fin de asegurar la protección de la vegetación y del medio perceptual.

El diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, de acuerdo a las «Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Se deberán colocar pantallas acústicas fonoabsorbentes de forma que se cumpla la normativa vigente en materia de ruidos y vibraciones (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas). Siempre que resulte técnicamente posible se instalarán pantallas vegetales complementando las pantallas acústicas propuestas. El promotor, una vez aplicadas las medidas correctoras acústicas, delimitará una zona de servidumbre acústica de acuerdo a los objetivos de calidad establecidos según el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos

fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El EsIA incluye un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra, tanto en la fase de construcción como de explotación.

Los informes propuestos en el PVA, como resultado de las acciones de vigilancia serán:

Fase de obra: informe trimestral que incluirá: cronograma de obras para el trimestre siguiente, resultados del proceso de seguimiento de la calidad de aguas, informe de seguimiento de ejecución del PVA en general, certificación de la gestión de residuos, reportaje fotográfico y reflejo cartográfico de los trabajos realizados.

Al inicio de la explotación: una vez concluida la obra, y en un plazo no superior a 2 meses, se presentará un informe de fin de obra, que recogerá la siguiente información: resultado del proceso de seguimiento de la calidad de las aguas, informe de seguimiento de la ejecución del PVA general, certificaciones asociadas a la gestión de residuos, reportaje fotográfico y reflejo cartográfico de los trabajos realizados.

Fase de explotación: durante el periodo de explotación y con carácter semestral durante los dos primeros años y anual para el tercero, se presentará ante el órgano ambiental un «informe semestral» donde se recogerá, al menos, la siguiente documentación: reportaje fotográfico del avance en el proceso de regeneración de la cubierta vegetal afectada por las obras y/o de los elementos de protección paisajística e incidencias o problemas detectados en el periodo de explotación inicial.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante de Portela. Chapa-Vilagarcía N-640 tramo pp.kk. 205,1 al 210,3 (Pontevedra), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 24 de septiembre de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



