

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

3576 *Resolución de 7 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía A-72 Monforte de Lemos-Chantada (Lugo).*

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

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*

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

1.2 Objeto y justificación. El proyecto de la A-72 entre Monforte de Lemos y Chantada conecta con la N-120 a la altura de Monforte de Lemos y con la futura autovía Orense-Lugo a la altura de Chantada. Esta actuación está incluida en el Programa de Vías de Gran Capacidad del Plan de Infraestructuras 2000-2007 y en el Plan de Galicia aprobado por el Gobierno en enero de 2003.

Más adelante, en otros apartados de esta declaración se hace referencia a la justificación de la necesidad de este proyecto.

1.3 Localización. Todas las alternativas planteadas discurren por los términos municipales de Monforte de Lemos, Pantón, Escairón (O Saviñao) y Chantada, en la provincia de Lugo, Comunidad Autónoma de Galicia.

1.4 Alternativas del estudio informativo. Se han planteado cuatro soluciones diferentes, con una zona inicial común de unos 19 km de longitud.

Todas ellas comienzan en el entorno de Monforte de Lemos, con un tramo en variante de la N-120, con orientación oeste-este, con un trazado sinuoso de 7,03 km de longitud. Este tramo lleva kilometraje independiente del resto porque puede realizarse de forma separada. Este tramo estaba ya incluido en el estudio informativo de la Autovía A-76 Ponferrada-Ourense, sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental por Resolución de 24 de julio de 2013 («BOE» de 14 de agosto de 2008), por lo que queda excluido de esta declaración.

El resto del trazado de las cuatro alternativas comienza en el p.k. 0+000 duplicando el tramo Escairón-Monforte, que une la vía rápida CR-G2-1 con la N-120. Este ramal cruza con un puente sobre el río Cabe, incluido en la Red Natura 2000 y clasificado como LIC, y se orienta hacia el norte hasta conectar con la vía rápida CR-G2-1. Continúa el trazado con la duplicación de la vía rápida CR-G2-1, cruza el río Carabelos (que también forma parte del LIC) y pasa al oeste de la población de Escairón (O Saviñao), pasando a discurrir poco después por el corredor de la C-533. En esta zona el trazado es más ajustado por las características de trazado de esta carretera. Poco después de cruzar el río Pesqueiras, en el p.k. 18+880, se termina la duplicación de la carretera existente y el trazado deja de ser común para las cuatro soluciones alternativas. Las estructuras de los tramos en los que está prevista la duplicación se han construido con los apoyos y los vanos previstos para permitir el paso de la segunda calzada, sin necesidad de ampliación.

En este punto la solución 1 se separa del corredor de la carretera C-533, orientándose hacia el norte y cruzando de nuevo el río Pesqueiras mediante un viaducto. En esta zona el terreno es más abrupto a medida que el trazado se orienta hacia el oeste, acercándose al embalse de Belesar y colocándose en su margen este, hasta que lo cruza mediante un viaducto de unos 660 m de longitud.

Poco después cruza el río Da Lama con otro viaducto y se coloca en paralelo a él hasta cruzar la carretera N-540 y terminar en el enlace con la autovía Orense-Lugo, unos 4,5 km al norte de Chantada. Su longitud total es de unos 39,1 km.

La solución 2, a partir del p.k. 18+880 discurre por el corredor de la carretera existente, próxima a ésta, conservando la carretera C-533 como camino de acceso a las propiedades y viñedos. Poco antes de llegar al río Miño, el trazado abandona la carretera C-533, pasando bajo un cerro mediante un túnel de unos 290 m y colocándose en paralelo al actual puente sobre el Miño, pero a una cota de unos 40 m más alta, para cruzar el río mediante un viaducto de unos 780 m de longitud. El trazado de esta solución continúa siguiendo la antigua carretera C-533, pasando sobre el río Asma y colocándose en paralelo a él por el norte, hasta conectar con la solución Este de la Autovía Lugo-Orense, en Chantada. Este enlace final crea un impacto ambiental considerable al tener que proyectarse dos vías de servicio paralelas a la Autovía Lugo-Orense que cruzan sobre el río Asma. Además la carretera de Chantada a Dos Peares por Líncora no tiene acceso directo a la autovía Orense-Lugo. La longitud de esta solución es de unos 32,95 km.

La solución 3, en cambio, es igual a la 2 hasta este último enlace, ya que en este caso en lugar de conectar con la solución Este de la Autovía Orense-Lugo se enlaza con la solución Oeste, por lo que se proyecta un semienlace con la denominada Variante de Chantada y se rodea por el norte la población, dejando la variante como vía de servicio hasta el enlace con la N-540, que cruza Chantada de norte a sur. Después, continúa duplicando la variante de Chantada hasta conectar con la solución Oeste de la Autovía Orense-Lugo. Su longitud total es de 37,36 km aproximadamente.

La solución 4, al igual que la anterior, conecta con la solución Oeste de la Autovía Orense-Lugo. También semienlaza con la variante de Chantada y rodea por el norte esta población enlazando con la N-540. Después se separa de la variante y se orienta hacia el norte, conectando con la solución Oeste de la Autovía Orense-Lugo unos 4,0 km al norte de Chantada. La longitud total es de unos 36,68 km.

1.5 Alternativa propuesta en el estudio informativo. Una vez realizado un estudio detallado de las alternativas seleccionadas, y tras un análisis multicriterio, se propone la alternativa 4, que integra los aspectos ambientales, económicos, funcionales y territoriales de la forma más ventajosa posible. Es la más favorable ambientalmente de las cuatro analizadas.

Las ventajas que han motivado la elección de este trazado son menor ocupación de suelo, mejor relación coste/km, mayor promoción del territorio, menor afección a la accesibilidad actual y mayor conectividad.

La alternativa seleccionada tiene una longitud 36.680 metros de longitud y consta de dos calzadas, cada una de ellas con dos carriles de 3,5 m de anchura y arcenes exteriores de 2,5 de anchura e interiores de 1,50 m, y una mediana estricta de 1 m de anchura entre bordes de arcén interior. Conecta por el noroeste con la futura autovía Orense-Lugo y por el sur con la actual carretera nacional N-120.

En esta solución se han proyectado los siguientes enlaces:

Tramo A:

Enlace de Babela, A-72 con N-120 (100+000).

Enlace de Monforte Oeste con N-120 y CP-32-05 (101+940).

Enlace de Monforte Este con N-120 (106+480).

Tramo B:

Enlace de Babela, A-72 con N-120 (0+000).

Enlace de Distriz (1+520).

Enlace de A Vide (final tramo).

Tramo C:

Enlace de A Vide (inicio tramo).
Enlace de A Lama (8+170).

- Enlace Escairón-sur (12+200).
- Enlace Escairón-oeste (14+075).

Tramo D:

Enlace de A Veiga, con C-533 (19+760).

Tramo E:

Enlace con N-540 (27+450) (solución 4).
Enlace con Autovía Orense-Lugo (oeste) (final tramo) (solución 4).

1.6 Estudio informativo complementario, nueva alternativa propuesta. En el proceso de información pública del estudio informativo (al que se hará referencia con más detalle en un apartado posterior) la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia realizó un informe desfavorable de la solución 4 propuesta debido a la afección a la Iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño -afección paisajística y a su contorno de protección- así como por la falta de una prospección arqueológica. Como consecuencia de este informe, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras, en escrito de fecha 31 de marzo de 2008, el estudio de soluciones que se alejasen lo suficiente de la iglesia para que el impacto paisajístico sobre este enclave, calificado como Bien de Interés Cultural, y su integración en la Ribeira Sacra, fuesen asumibles.

Como consecuencia de ello, la Dirección General de Carreteras analizó nuevas soluciones que se plasmaron en un Informe sobre modificaciones de trazado por afección al B.I.C. de Santo Estevo de Ribas de Miño que remitió a la Dirección General de Patrimonio Cultural. Esta realizó un informe de respuesta en el que seleccionaba la Solución 5 como la de menor impacto. La Dirección General de Carreteras realizó un estudio Complementario para la definición, análisis y comparación del nuevo trazado proyectado, Solución 5, con la Solución 4 seleccionada en el primer estudio informativo, entre los pp.kk. 19+500 y 24+245 (Solución 4) y pp.kk. 19+500 y 24+350 (Solución 5). En este documento Complementario, que se sometió a información pública (que se describirá con más detalle en un apartado posterior) se propone la Solución 5.

Las características de esta solución 5, en el tramo en que varía con relación a la Solución 4, son las siguientes: se plantea lo más próxima posible al límite norte del B.I.C. de Santo Estevo de Ribas de Miño, sin llegar a afectar a la presa, central eléctrica y parque de distribución eléctrica de Belesar. El trazado se aleja unos 650 m de la zona de la iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño y no afecta a ninguno de los elementos patrimoniales de la zona. Hacia la mitad del tramo atraviesa el río Miño con un viaducto de 670 m y al final del viaducto, al oeste de la presa de Belesar, comienza un túnel de 1.544 m de longitud. A la salida del túnel comienza un viaducto de 470 m de longitud que salva la carretera C-533 y el río Asma e inmediatamente después otro viaducto de 74 m que cruza por segunda vez el río Asma. A partir de aquí el trazado es el de la alternativa 4.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona del proyecto se localiza en un área típicamente rural dentro de las llanuras del sur de Lugo, con un clima continental. La estructura socioeconómica de la zona condiciona de manera importante el paisaje, siendo mayoritarias las áreas dedicadas a producción de alimentos para la ganadería y para el autoabastecimiento de las familias mediante parcelas, en general muy fragmentadas. Las zonas más inaccesibles por lo abrupto del terreno, están ocupadas por el bosque autóctono de carballos, bien

conservado en muchas zonas de este ámbito; en otras, ha sido sustituido por matorral o repoblaciones. En las proximidades del Miño, destacan los viñedos, en terrenos con una gran pendiente, configurando un paisaje único.

Hidrología. La zona de estudio, en la vertiente atlántica, está enmarcada por las cuencas de los ríos Miño y Sil. Hay otros ríos importantes como el Asma (atraviesa la población de Chantada) y el río Cabe (que pasa por Monforte de Lemos). Se localizan dos embalses, de Belesar y de Dos Peares, ambos en el río Miño, que es fronterizo entre los concejos de Chantada y O Saviñao.

Aunque la información hidrogeológica es escasa, se puede afirmar que no existen unidades hidrogeológicas de carácter regional, sino tan solo acuíferos locales.

Vegetación. Las formaciones vegetales más representativas son:

Carballeiras, muy fragmentadas, constituyendo un mosaico entre tierras de labor y cultivos.

Castañales, en su mayor parte coexistiendo con el carballo o formando pequeños bosquetes, lo que le añade valor paisajístico y de protección.

Pinares, superficies repobladas con pino resinero, llegando a convertirse en bosque maduro, mejorando el entorno ecológico y paisajístico.

Bosque de ribera, junto con las carballeiras, los de mayor importancia ecológica. Los mejor conservados están en las orillas de los ríos Cabe y Asma. Hábitat para especies protegidas como la libélula (*Macromia splendens*) y nutria (*Lutra lutra*).

Matorrales, por degradación del bosque climático, ocupando áreas propias del carballo.

Viñedos, en los terrenos de gran pendiente en las vegas de los ríos, sobre todo del Miño y Asma. Su mayor valor es el paisajístico.

Cultivos y pastizales, ocupados por tierras de labor y sus linderos, constituidos en su mayoría por especies arbóreas, normalmente frutales.

Las formaciones de mayor importancia ecológica son los bosques de ribera y las carballeiras; en segundo lugar los castañales (en bosquetes), pinares (bosque maduro) y viñedos; por último, los matorrales, cultivos y pastizales.

Fauna. La fauna de la zona es muy diversa, con gran diversidad de nichos ecológicos ocupados por las diversas especies, algunas de ellas de gran importancia cinegética. Hay una fauna interesante de aves rapaces diurnas y nocturnas y aves acuáticas, como la garza real. En cuanto a los mamíferos, destacan la nutria y diversas especies de murciélagos. Se han identificado algunas especies en peligro de extinción, como el insecto *Macromia splendens*.

Paisaje. Se han detectado siete unidades de paisaje, que se han valorado con los criterios de calidad y fragilidad. Las unidades más valiosas son: Cañones fluviales (río Miño), Zona de bosque autóctono (carballeiras), Zonas riparias (en especial el río Cabe), Entorno de embalses de agua; a estas cuatro unidades se les ha otorgado un valor de calidad 4 y de fragilidad 5 (ambos sobre 5); a continuación, las zonas urbanas (centro histórico de Monforte de Lemos) y las Zonas de aprovechamientos forestales, con valor de calidad 3 y que en principio no se verían afectadas por los trazados; por último, los Mosaicos rurales, con valor de calidad 2 y fragilidad 3.

Espacios protegidos. En los municipios del ámbito del proyecto hay tres espacios de la Red Natura 2000: los Lugares de Interés Comunitario (LIC) Monte Faro, Cañón do Sil y el Río Cabe. El único que atraviesa la banda en estudio es el LIC Río Cabe. Los hábitats presentes en este LIC son:

Bosques de carballos galaico-portugueses de *Quercus robar* y *Quercus pirenaica*.

Bosques de *catanea sativa*.

Brezales oromediterráneos endémicos con tojos.

Brezales secos europeos.

Bosque de ribera con *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.

Pseudo-estepas con pastos anuales de *Tehrobrachypoieta*.

Humedales. De todos los humedales inventariados por la Consejería de Medio Ambiente, de acuerdo con el Convenio Ramsar, en el ámbito en estudio se localizan los siguientes, con su superficie: Encoro de Belesar (1720,87 ha), O Barreal (4,13 ha), Graveira de Cameiro (1,13 ha), Vilamor (0,75 ha).

El embalse de Belesar será cruzado únicamente por la solución 1; el resto de soluciones salvan el río por debajo de la cerrada de la presa.

Montes. De los Montes Consorciados de los municipios del ámbito en estudio, ninguno será afectado por las alternativas propuestas.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada de documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 6 de febrero de 2004, con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del documento inicial (memoria resumen) del proyecto de Autovía A-72 Monforte de Lemos-Chantada procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. El día 17 de febrero de 2004 se recibieron las copias del documento para realizar las consultas.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 22 de marzo de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente . .	X ⁽¹⁾
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia	X
Centro de Desarrollo Sostenible de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Industria, Innovación y Comercio de la Junta de Galicia	-
Dirección General de Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Política Agroalimentaria y Desarrollo Rural de la Junta de Galicia	-
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia	X
Augas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia	X
Diputación Provincial de Lugo	X
Delegación del Gobierno en Galicia	X
Subdelegación del Gobierno en Lugo	-
Dirección General de Infraestructuras y Servicios. RENFE	X
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	-
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. ETS de Ingenieros de Minas (Madrid)	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela	–
Ayuntamiento de Chantada (Lugo)	X
Ayuntamiento de Monforte de Lemos (Lugo)	–
Ayuntamiento de O Saviñao (Lugo)	–
Ayuntamiento de Pantón (Lugo)	–
ADENA (Madrid)	–
Ecologistas en Acción (Madrid)	–
Federación de Amigos de la Tierra (Madrid)	X
Greenpeace (Madrid)	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid)	–
Asociación para A Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA) (A Coruña)	–
Asociación para la Cultura y la Ecología (Vigo)	–
Colectivo Ecologista Protección da Naturaleza (EPRONA) (Ourense)	–
Colectivo Ecologista de Defensa de la Naturaleza (CEDENAT) Federación Ecolo (Lugo)	–
Federación Ecoloxista Galega (FEG) (Santiago de Compostela)	–
Asociación Española de Evaluación Ambiental (Madrid)	X

(*) Contestación recibida fuera de plazo.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son las siguientes:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente indica que el único lugar de la Red Natura 2000 que puede sufrir afecciones es el LIC río Cabe. Los corredores que coinciden con los cursos fluviales de este espacio son los Corredores 1-1 y 2-1; en ambos se prevé aprovechar infraestructuras existentes como la N-120 y la vía rápida CR-G2-1, lo que no supone la ausencia de afecciones sobre la Red Natura 2000. Describe los valores de este espacio protegido que pueden ser afectados: vegetación ribereña, fauna acuática ligada al medio fluvial (ictiofauna, mamíferos, anfibios, reptiles), La pérdida de superficie en el LIC es la afección más evidente, que se traduce además en fragmentación de hábitats. Parte del trazado se desarrolla sobre orografía compleja, no aportándose información sobre la necesidad de túneles, uso de explosivos o las soluciones técnicas para el cruce de los ríos, aspectos fundamentales para evaluar si las afecciones ambientales son o no significativas. El resto de los corredores no coinciden con espacios de la Red Natura 2000 aunque afectan a zonas con Hábitat Naturales de Interés Comunitario, con valores naturales importantes. Los corredores 3-1 y 3-2 abren un nuevo vial, con la fragmentación de hábitats y pérdida de su superficie que conlleva. En apariencia, el corredor 3-4 se presenta como mejor opción, en buena medida porque aprovecha la carretera C-533 y su cruce con el río Miño, aunque abandonar el puente existente y hacer uno o dos nuevos supondría afecciones negativas importantes sobre un tramo fluvial vulnerable y la vegetación de sus márgenes.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia considera adecuado el aprovechamiento de la vía rápida CR-G2-1 y que la parte proyectada forme parte de la autovía; que se utilicen como viales auxiliares a la obra otras infraestructuras existentes. Indica una serie de aspectos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental:

Posible afección al río Cabe, propuesto como LIC, lo que obliga al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1997/1995.

Valoración de soluciones en túnel y viaducto frente a grandes terraplenes y desmontes, especialmente en las zonas en que existen pasos de fauna.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Diseño de las obras de drenaje para no afectar a la red hidrográfica y mantener el régimen actual. Evitar las pilas de los viaductos en los cauces y alejar los estribos lo más posible de éstos. Las obras de drenaje en cauces permanentes serán de tipo pórtico, evitando los pasos con tipo marco o tubo.

Las zonas de acopios de materiales, almacenamiento de residuos e instalaciones auxiliares no se localizarán en zonas vulnerables.

Estudio acústico previo de ruido y vibraciones en las fases de construcción y explotación. Medidas correctoras necesarias.

Integración paisajística en función de las características del entorno.

Consideración de la existencia de líneas eléctricas y aprovechamientos hidroeléctricos.

Consideración del Programa de Residuos de Construcción y Demolición en Galicia, en especial la posibilidad de que estos residuos sean reciclados para la obra.

Adjunta una relación de la normativa autonómica que podría ser de interés en el estudio de impacto ambiental.

El Centro de Desarrollo Sostenible de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia traslada las respuestas de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y del Servicio de Montes e Industrias Forestales, que figuran a continuación.

El Servicio de Montes e Industrias Forestales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que el trazado no afecta a montes con Consorcio o Convenio.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia describe una serie de efectos ecológicos primarios de las infraestructuras lineales, sin particularizar. Propone una serie de medidas concretas, pero también genéricas, con mención especial al río Cabe. Considera necesario que todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias queden definidas de forma que sean ejecutables y se incluyan en los planes y cronogramas de obras. Estas medidas deberán ser presupuestadas como el resto del proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia destaca la inexistencia de trabajos de campo relativos al impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural. Considera conveniente la realización de un estudio específico del proyecto sobre el patrimonio cultural, de acuerdo con el artículo 32 la Ley 8/95 del Patrimonio Cultural de Galicia. El estudio deberá incluir una prospección arqueológica extensiva de la zona de los diversos corredores, para evaluar el impacto sobre los diferentes elementos del patrimonio cultural y establecer las medidas protectoras y correctoras adecuadas. El proyecto deberá ser llevado a cabo por técnicos competentes, de acuerdo con un proyecto presentado y autorizado por esta Dirección General. Los resultados de la prospección junto con los planos de las obras deberán ser remitidos a esta Dirección General a fin de establecer las medidas correctoras adecuadas. Se deberá incluir el control y seguimiento arqueológico de las obras. Los trabajos arqueológicos se financiarán con cargo a la ejecución del proyecto.

Augas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que el ámbito territorial del proyecto no es de su competencia sino de la Confederación Hidrográfica del Norte, a la que traslada la documentación.

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia considera idóneo utilizar el corredor autonómico Chantada-Monforte como una de las calzadas de la autovía. La solución propuesta debe tener como objetivo, no sólo conectar con la autovía Lugo-Ourense, sino dar continuidad al eje Monforte-Chantada-Lalín. Recalca la necesidad de un análisis de la ubicación de las conexiones de Chantada y su coordinación con el estudio informativo de la autovía Lugo-Ourense, así como dotar de una adecuada conexión al polígono industrial de Chantada con la autovía.

El Concello de Chantada: Se debe tener en cuanto la existencia de multitud de cultivos de viñedos con la denominación de origen Ribeira Sacra, y que su indudable belleza paisajística se puede ver afectada por el trazado. Sugiere la posibilidad de salvar el cauce del río Miño con un túnel.

La Diputación Provincial de Lugo no realiza ninguna sugerencia respecto al contenido del estudio a desarrollar.

La Dirección General de Infraestructuras y Servicios. RENFE, sólo se afecta a RENFE en el tramo de vía en el corredor 1-1 de la zona 1, entre los pp.kk. 4/400 y 6/050 de la línea Monforte-Vigo. Cuando se realicen los proyectos constructivos (si se elige este Corredor) se deberán aportar soluciones técnicas para estas interferencias teniendo en cuenta una posible duplicación de vía y electrificación.

Amigos de la Tierra considera que no proporciona la información que, de acuerdo con el artículo 5 de la Directiva 97/11/CE, debe ser suministrada por el promotor, dado que no aclara cuales serán las características del proyecto que pueden dar lugar a impactos significativos, lo que dificulta la identificación y evaluación de sus efectos sobre el medio ambiente. Se exponen las alternativas estudiadas pero no las razones de su elección, teniendo en cuenta los efectos ambientales. Expone un listado de de las características principales del proyecto –listado extenso pero de carácter genérico– que podrían causar impactos ambientales significativos que deberán ser tenidos en cuenta en la elección de alternativas y de tomar medidas para reducir los principales efectos adversos.

3.1.3 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.

Analizada la documentación aportada por el promotor así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 18 de agosto de 2004 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente realizó el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. Los principales de éstos son los siguientes:

El estudio incluirá la delimitación, cuantificación y fisonomía de los vertederos así como su valoración ambiental. No se considerará el corredor 1-2 por su importante afección al río Cabe. No obstante, como parece inevitable tener que cruzarlo, deberá estudiarse adecuadamente su posible afección y, en su caso, dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Resultado del proceso de información pública y de consultas. El estudio de impacto ambiental y el proyecto fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, en el Boletín Oficial del Estado («BOE»), número 110, de 8 de mayo de 2007, así como en los diarios El Progreso y La Voz de Galicia, el 15 de mayo de 2007.

La Dirección General de Carreteras solicitó, con fecha 8 de mayo de 2007, informe a las administraciones afectadas que previamente habían sido consultadas durante el periodo de consultas previas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto, en cumplimiento del artículo 9.3 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.

Con fecha 5 de diciembre de 2007 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente conteniendo el estudio informativo con el estudio de impacto ambiental, así como el resultado del trámite de información pública al que fueron sometidos, para la formulación de la declaración de impacto ambiental.

Durante el proceso de información pública se recibieron un total de 294 alegaciones e informes, distribuidos de la siguiente forma:

Nueve informes de Administraciones: Cuatro de la Administración Central, cuatro de la Junta de Galicia y uno de la Local.

285 alegaciones de particulares, que se pueden agrupar en cuatro tipos: el primero corresponde a un único documento firmado por 51 personas; el segundo el que suscriben el Alcalde de Monforte de Lemos y los portavoces municipales del BNG, PP y PSOE; el tercero, el que emite el Secretario General del PSDG-PSOE de Monforte y comarca de Lemos; y el cuarto, 232 alegaciones correspondientes a un modelo común, presentadas de forma separada.

Posteriormente, fuera de plazo, se recibió una alegación de vecinos de Santo Estevo de Ribas de Miño, con 26 firmas.

Los informes de administraciones e instituciones recibidos durante el período de información pública pertenecen a los siguientes organismos: Diputación Provincial de Lugo; Confederación Hidrográfica del Norte. Comisaría de Aguas; Dirección General de Ferrocarriles; ADIF; Augas de Galicia. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Junta de Galicia; Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Junta de Galicia; Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Junta de Galicia; Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. Junta de Galicia; Ayuntamiento de Chantada.

A continuación se sintetizan los aspectos ambientalmente más relevantes de las respuestas:

A) Administraciones:

La Diputación Provincial de Lugo no tiene observaciones que formular a la solución propuesta.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Norte considera adecuados los criterios empleados para los cálculos hidráulicos. Menciona, para que sean tenidas en cuenta en la selección y definición del trazado, aquellas normas del Plan Hidrológico Norte I que más pueden incidir en este estudio informativo.

Adif, informa que el trazado propuesto no interfiere en el desarrollo de la Red Ferroviaria de su competencia. Indica los gálibos a considerar en el cruce sobre el ferrocarril.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento informa de que tiene pendiente la DIA de la Línea de Altas Prestaciones Monforte-Orense, por lo que deberá coordinarse la redacción de los proyectos de ambas infraestructuras.

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Junta de Galicia informa favorablemente la Alternativa 4 propuesta y plantea algunas actuaciones relacionadas con la autovía en las que deberán coordinarse las administraciones estatal y autonómica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Junta de Galicia está de acuerdo con la Alternativa 4 propuesta siempre que se consideren en el proyecto constructivo las medidas preventivas y correctoras del estudio informativo y se tenga en cuenta el informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de esta Consejería, que deberá ser solicitado.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia destaca la inexistencia de informes basados en trabajos de campo relativos al impacto sobre el patrimonio cultural. No hay que descartar la existencia de yacimientos no detectados hasta el momento en el registro arqueológico gallego. Considera conveniente un estudio específico del proyecto sobre el patrimonio cultural, con especial énfasis en el Patrimonio Arqueológico, de acuerdo con el artículo 32 de la Ley 8/95 de Patrimonio Cultural de Galicia, para evaluar el impacto sobre los diferentes

elementos del patrimonio cultural y establecer las medidas protectoras y correctoras adecuadas. Este estudio deberá incluir una prospección arqueológica extensiva de las zonas por las que discurren los corredores planteados. El proyecto deberá ser llevado a cabo por técnicos competentes, de acuerdo con un proyecto presentado y autorizado por esta Dirección General. Los resultados de la prospección junto con los planos de las obras deberán ser remitidos a esta Dirección General a fin de establecer las medidas correctoras adecuadas. Se deberá incluir el control y seguimiento arqueológico de las obras. Los trabajos arqueológicos se financiarán con cargo a la ejecución del proyecto.

Informa desfavorablemente el estudio informativo debido a que el tramo D, común a las Soluciones 2, 3 y 4, discurre por la Ribeira Sacra atravesando el río Miño. Sería un impacto muy importante de una nueva infraestructura en la Ribeira Sacra. Además, se realiza en una zona donde se encuentra un enclave singular, la Iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño, declarado monumento por Decreto de 3 de junio de 1931 (GAC 4/6/31). Se deberán estudiar trazados que no supongan alteración al paisaje que rodea el enclave de Santo Estevo de Ribas de Miño, ni su relación e integración en la Ribeira Sacra.

El Ayuntamiento de Chantada informa favorablemente la propuesta de trazado, por unanimidad de los miembros de la Junta de Gobierno Local.

B) Particulares:

En una alegación remitida por Manuel S. Goyanes con 51 firmas, se indica que no se justifica la autovía por tráfico ni por desarrollo económico y es perjudicial para el territorio, cumpliendo la vía actual estas funciones. Manifiesta su total oposición al trazado de la Solución 1 por sus efectos ambientales y territoriales, que especifica.

El Secretario General del PSDG-PSOE de Monforte y de la comarca de Lemos remite una alegación en la que propone una solución distinta a la del estudio informativo para el tramo A (circunvalación de Monforte de Lemos) por detrás del polígono industrial de Reboredo y del monte Piñeira.

El Alcalde de Monforte de Lemos y los portavoces municipales del PP, PSOE y BNG en su alegación consideran adecuada la Solución 4 salvo en el tramo A. Al igual que la alegación anterior, propone una solución más alejada del núcleo urbano, al sur del Monte Piñeira y del polígono industrial, para mejorar las comunicaciones con éste, solución analizada y desechada en el estudio informativo. Adjunta planos con dos posibles trazados que considera adecuados.

232 escritos idénticos en los que se propone una solución similar a la de las anteriores alegaciones para el tramo A, al sur del monte Piñeira, para una mejor conexión con el polígono industrial y sustitución del enlace de Monforte Oeste por uno en el polígono industrial.

Escrito remitido, fuera de plazo, por Ian Holiday e Irene Verdún con 26 firmas, de vecinos de Santo Estevo de Ribas de Miño, en el que exponen la afeción al conjunto de la iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño, indicando que no han podido alegar antes por no haber tenido conocimiento sobre el proyecto, al no haber dado el ayuntamiento la debida publicidad al mismo. El nuevo trazado, Solución 5, del que han tenido conocimiento, parece que pasa dentro del perímetro de protección de la iglesia delimitado por la Junta de Galicia, por lo que se oponen totalmente al trazado de la autovía a través de la Ribeira Sacra.

3.2.2 Consideraciones del promotor sobre las alegaciones e informes presentados. En relación a las alegaciones presentadas distingue dos argumentos:

a) El presentado por la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería y Cultura de la Junta de Galicia, sobre la alteración del paisaje que rodea el enclave de Santo Estevo de Ribas de Miño y su relación e integración en la Ribeira Sacra.

El trazado de la autovía, en la zona más cercana a la iglesia, está a una distancia de 45 m en proyección horizontal y a 18 m por debajo de la cota de la iglesia, por lo que los impactos sonoro y visual (paisajístico), quedan minimizados. No obstante, ha estudiado un trazado alternativo, presentado en el informe de alegaciones, que se aleja

de la iglesia. Tras un análisis económico y ambiental, concluye que es mucho más ventajoso el del estudio informativo. A pesar de ello, dada la singularidad del cruce del valle del Miño, deja abierta la posibilidad de modificación del trazado en dicha zona en la fase de redacción del proyecto de construcción.

b) Los que plantean nuevos trazados del tramo A en la zona de Monforte de Lemos.

Considera que, como se deduce del análisis multicriterio que realiza en el informe de alegaciones, la solución del estudio informativo es, con mucho, la más ventajosa.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

A la vista de las alegaciones e informes presentados en el proceso de información pública, con fecha 31 de marzo de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió un escrito a la Dirección General de Carreteras en el que, en síntesis, se exponía que se apreciaban tres impactos importantes para los que era necesario establecer medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a las contempladas en el estudio de impacto ambiental para poder emitir la declaración de impacto ambiental. Estos son los siguientes:

En el cruce del cañón del río Miño, la afección a la iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño, atravesando de lleno su contorno de protección. Por ello, se debe estudiar una alternativa que se aleje lo suficiente para disminuir la afección y pueda tener un informe favorable de la Dirección General de Patrimonio Cultural.

En el estudio está previsto el encauzamiento del arroyo Pesqueiras (p.k. 18+550- 18+700), de elevada naturalidad. Debe modificarse el proyecto para evitar la afección y si no fuese posible, presentar un proyecto para la completa restauración y naturalización del tramo de arroyo afectado.

El proyecto afecta a una superficie de bosque de diferentes tipos. Dicho impacto debe ser compensado con reforestaciones con especies autóctonas, proporcional al valor ecológico de cada masa afectada.

3.4 Nuevo documento complementario al estudio informativo. A la vista del escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental al que se refiere el apartado anterior, la Dirección General de Carreteras presentó a la Dirección General de Patrimonio Cultural un Informe sobre modificaciones de trazado por la afección al B.I.C. De Santo Estevo de Ribas de Miño, sobre el que la citada Dirección General emitió, con fecha 9 de septiembre de 2008, un informe en el que selecciona la solución 5 como la de menor impacto en el entorno de la iglesia.

Con los informes y documentos mencionados, el promotor redactó un documento complementario al estudio informativo en el que se realiza la definición, análisis, valoración y comparación del nuevo trazado proyectado, solución 5, con la solución 4, seleccionada en el estudio informativo. Ambas soluciones se diferencian en un tramo de algo menos de 5 km de longitud entre los pp.kk. 19+500 y 24+245 de la solución 4 y los pp.kk. 19+500 y 24+350 de la solución 5.

3.4.1 Alternativas del documento complementario. Se describe a continuación el tramo en el que ambas soluciones difieren.

La solución 4 tiene una longitud de 4.850 m. Arranca en el p.k 19+500 y discurre sobre la nueva carretera C-533 o en variante, modificando sus radios. Se proyecta un túnel de 290 m de longitud entre los pp.kk. 20+905 y 21+195. Atraviesa el río Miño mediante un viaducto de 780 m y más adelante se sitúan otros tres viaductos para salvar vaguadas, de 320m; la carretera C-533 y el río Asma, de 430 m; y nuevamente el río Asma, de 50 m, respectivamente. Incluye el enlace de A Veiga en el p.k. 19+700 y finaliza en el p.k. 24+245.

La solución 5 tiene una longitud de 4.850 m y también se inicia en el p.k. 19+500. Se ha planteado aproximando el trazado lo máximo posible al límite norte del contorno del B.I.C. de Santo Estevo de Ribas de Miño, sin llegar a afectar a la presa, la central hidroeléctrica y el parque de distribución eléctrica de Belesar. Se sitúa a unos 650 m de la

zona de la iglesia y no afecta a ninguno de los elementos patrimoniales de la zona. Al oeste de la presa, donde hay una concentración de estos elementos, el trazado se desarrolla en túnel, de 1.544 m de longitud. Atraviesa el río Miño mediante un viaducto de 670 m y más adelante se sitúan otros dos viaductos que salvan la C-533 y el río Asma, de 470 m; y nuevamente el río Asma, de 74 m. Incluye el enlace de A Veiga en el p.k. 19+700 y finaliza en el p.k. 24+350.

3.4.2 Solución propuesta en el documento complementario. La alternativa propuesta por el promotor es la solución 5.

El inicio se sitúa en el entorno de Monforte de Lemos, con un tramo en variante de la N-120 con un trazado sinuoso de unos 7,03 km de longitud. Comienza en el enlace de Babela, aprovechando 2,4 km del trazado de la N-120., hasta el enlace de Monforte Oeste, donde se separa de ella. Cruza la carretera LU-601 a Castro Caldelas, a 1,7 km del enlace anterior, para conectar con la N-120 unos 2,8 km después en el enlace de Monforte Este. No se prevé un enlace con la carretera LU-601. Este tramo lleva una kilometración independiente del resto. Como ya se ha mencionado en el apartado 1.4, este tramo estaba ya incluido en el estudio informativo de la Autovía A-76 Ponferrada-Ourense, sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental por Resolución de 24 de julio de 2013 («BOE» de 14 de agosto de 2008), por lo que queda excluido de esta declaración.

El siguiente tramo comienza en el p.k. 0+000 duplicando el ramal Escairón-Monforte IV que une la vía rápida CR-G2-1 con la N-120. Este ramal cruza con un puente el río Cabe, calificado como LIC, y se orienta hacia el norte hasta conectar con la vía rápida CR-G2-1. Continúa el trazado, duplicando esta vía rápida, hacia el noroeste. Cruza el río Carabelos (incluido también en el LIC) y pasa al oeste de la población de Escairón (O Saviñao), discurriendo poco después por el corredor de la carretera C-533. Cruza el río Pesqueiras y poco después (en el p.k. 18+880 aproximadamente) el trazado deja de ser común para todas las soluciones analizadas.

A partir de este punto, enlace de A Veiga, continúa por el corredor de la C-533, conservando la antigua carretera como acceso a las propiedades y viñedos. En el p.k. 19+500 comienza el tramo variante de la Solución 5 con relación a la 4. Cruza el río Miño con un viaducto de 670 m de longitud. El trazado se aleja 650 m de la iglesia de San Estevo. Al oeste de la presa de Belesar, donde hay una concentración de elementos patrimoniales, el trazado se desarrolla en túnel de 1.544 m de longitud. Nada más salir a la superficie cruza la carretera C-533 y el río Asma, y nuevamente el río Asma, con sendos viaductos de 470 y 74 m respectivamente. En el p.k. 24+350 (p.k. 24+245 de la solución 4) el trazado vuelve a ser común con la solución 4. Sigue en paralelo al río Asma hasta conectar con la solución Este de la autovía Lugo-Ourense en Chantada. Semienlaza con la variante de Chantada y rodea a esta población por el norte, enlazando con la N-540. Después se separa de la variante y se orienta hacia el norte, conectando con la solución Oeste de la autovía Lugo-Ourense, unos 4 km al norte de Chantada.

Tipo de carretera: Autovía.

Longitud: 36.680 m.

Sección tipo:

Dos calzadas: Dos carriles por calzada.

Anchura carril: 3,50 m.

Anchura arcén exterior: 2,50 m.

Anchura arcén interior: 1,50 m.

Anchura mediana: 1 m entre bordes de arcén interior.

Enlaces:

Tramo A:

Enlace Babela, A-72 con N-120 (100+000).

Enlace de Monforte Oeste con N-120 y CP-32-05 (101+940).

Enlace de mofarte Este con N-120 (106+480).

Tramo B:

Enlace de Distriz (1+520).
Enlace de A Vide (final del tramo).

Tramo C:

Enlace de Lama (8+170).
Enlace Escairón Sur (12+200).
Enlace Escairón Oeste (14+075).
Enlace de Fondo de Vila (18+640).

Tramo D:

Enlace de A Veiga con C-533 (19+760).

Tramo E:

Enlace con N-540 (27+450).
Enlace con Autovía Ourense-Lugo (oeste) (final del tramo).

3.4.3 Nueva fase de información pública y de consultas del documento complementario y su estudio de impacto ambiental.

3.4.3.1. Resultado del proceso de información pública y de consultas. El documento complementario y su estudio de impacto ambiental fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 286, de 27 de noviembre de 2009, así como en los diarios El Progreso y La Voz de Galicia, el 4 de diciembre de 2009.

La Dirección General de Carreteras solicitó, con fecha 27 de noviembre de 2009, informe a las administraciones afectadas que previamente habían sido consultadas durante el periodo de consultas previas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto, en cumplimiento del artículo 9.3 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.

Con fecha 13 de septiembre de 2011 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el Documento Complementario con el estudio de impacto ambiental, así como el resultado del trámite de información pública al que fueron sometidos, para la formulación de la declaración de impacto ambiental.

Durante el proceso de información pública se recibieron un total de 8 alegaciones e informes, distribuidos de la siguiente forma:

Cinco de Administraciones: Uno de la Administración Central y cuatro de la Junta de Galicia; dos de Asociaciones ecologistas y uno de particulares (sociedades limitadas, asociaciones) en un escrito suscrito por 72 personas.

Los informes de administraciones e instituciones recibidos durante el período de información pública pertenecen a los siguientes organismos: Confederación Hidrográfica del Miño-Sil; Augas de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Junta de Galicia; Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Junta de Galicia; Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Galicia, que presenta dos informes.

A continuación se sintetizan los aspectos más relevantes ambientalmente de las respuestas:

Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia indica que el proyecto no es de su competencia y lo remite a la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil.

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil emite un informe que se refiere al primer Estudio informativo y a la solución 4 propuesta en el mismo. No se menciona la Solución

finalmente propuesta. Considera que, en cuanto a sus intereses como organismo de cuenca, la alternativa elegida es la más adecuada, si bien deberán adoptarse de manera estricta las medidas preventivas y correctoras. Incluye una relación amplia de condiciones referidas a los viaductos y obras de drenaje, estudios de inundabilidad, medidas de restauración, modelo hidrogeológico, medidas durante las obras, entre otras. Asimismo, relaciona una serie de condiciones de carácter general y una relación de disposiciones normativas sectoriales de obligado cumplimiento.

La Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia informa favorablemente la actuación, manteniéndose las prescripciones del informe inicial sobre el estudio informativo (de la Dirección General de Obras Públicas).

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia remite dos informes. En el primero de ellos indica que la documentación enviada por la Dirección General de Carreteras incluye una relación genérica, representada en planos, de una serie de elementos del patrimonio cultural del entorno de las alternativas de trazado. No se trata de un estudio específico de evaluación del impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural y no consta que se haya realizado un proyecto de prospección arqueológica, tal como solicitó en su informe sobre el anterior estudio informativo. Se tiene conocimiento de la existencia de un yacimiento arqueológico en el ámbito por el que discurrirá la solución 5 propuesta, Castro de San Fiz (GA27016017) (Chantada, Lugo), aunque no parece que pudiese ser afectado por las obras. Insiste en la necesidad de llevar a cabo un estudio específico de evaluación de impacto ambiental sobre el patrimonio cultural, para lo cual deberá realizarse una prospección arqueológica de la superficie que ocupará la alternativa seleccionada y un ámbito de 200 m a cada lado, desde el límite exterior de la zona de ocupación. Contemplará igualmente las áreas de instalaciones auxiliares, préstamos, acopios, parques de maquinaria, etc. Dichos trabajos tendrán que ser realizados previa presentación por el promotor de un proyecto de intervención por técnico arqueólogo, que tendrá que ser autorizado por esta Dirección General. Detalla a continuación los pasos a seguir para la tramitación, informe y aprobación por ese organismo.

El segundo informe se realizó sobre el documento Memoria técnica. Prospección arqueológica extensiva de junio de 2010, remitido por la Dirección General de Carreteras. Este trabajo había sido autorizado por la Dirección General de Patrimonio Cultural en escrito de 21 de mayo de 2010, en que especificaba una serie de condiciones que debía cumplir. Informa favorablemente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental tras recibir el proyecto de la prospección arqueológica extensiva realizada. Considera que, en la redacción del proyecto constructivo o de trazado deberá realizarse una prospección arqueológica de la superficie que ocupará la alternativa seleccionada y un ámbito de 200 m a cada lado, desde el límite exterior de la zona de ocupación, así como las áreas de instalaciones auxiliares, préstamos, acopios, parques de maquinaria, etc. El proyecto tendrá que ser autorizado por esta Dirección General. En cuanto al Patrimonio Arquitectónico, indica una serie de elementos del Inventario General del Patrimonio Cultural de Galicia, en los tramos de nueva construcción, que sin ser afectados directamente se deberán tener en cuenta en fases posteriores:

Pazo de Meixide. Meixide Pequeño. Merlán. Chantada.
Casa de Torre e Capela de San Cibrao. A Torre. Merlán. Chantada.
Conxunto Parroquial de San Xoán de Veiga. Chantada.

En el tramo C, donde se duplica la carretera actual, a menos de 100 m hay un elemento no recogido en este trabajo de prospección: Casa das Lamelas. Tribas. Pantón.

En relación con el patrimonio arqueológico, considera adecuadas las medidas correctoras propuestas.

Las alegaciones de la Federación Ecologista Galega (FEG), la Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza y la de particulares (Casa Santo Estevo, Adegas Amedo S.L., LUGOSUR y 70 particulares) suscrita por 72 personas, solicitan, en síntesis, que se

elabore un nuevo estudio de impacto ambiental con una correcta evaluación ambiental en el que se tengan en cuenta sus alegaciones, que se les mantenga informados de todos los periodos de exposición pública con remisión de la información completa y que se retire el proyecto por su impacto ambiental y carencia de interés público. Los argumentos de las tres alegaciones también son muy parecidos (los de las asociaciones ecologistas son idénticos) y se basan por una parte en las carencias del estudio de impacto ambiental y por otra en los graves impactos ambientales que producirá el proyecto. Las carencias del estudio se concretan en un análisis defectuoso de las alternativas (no se detallan las alternativas ni los criterios para la elección de la alternativa 5; no se contempla la alternativa 0), no evalúa los incrementos de emisiones de gases de efecto invernadero, no tiene en cuenta los efectos sinérgicos con otros proyectos, no tiene en cuenta la ampliación de la Red Natura en tramitación, no analiza adecuadamente la vegetación existente y como se verá afectada, no se tiene en cuenta el carácter protegido de la fauna ni se establecen medidas correctoras para cada especie, no se tiene en cuenta la Ley de Paisaje de Galicia 7/2008 puesto que no realiza un estudio de integración paisajística, el tráfico previsto no justifica la construcción de una autovía, no se detalla el ruido producido por la autovía. Se producirán efectos graves sobre casi todos los elementos ambientales, en especial sobre el paisaje, la vegetación, la fauna y el Bien de Interés Cultural (BIC) de la iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño, además de los debidos a la contaminación atmosférica, en especial la emisión de gases de efecto invernadero. Asimismo, considera que no debe utilizarse como vertedero de sobrantes la cantera O Puzo, por estar situada dentro de los límites del B.I.C. mencionado.

3.4.3.2. Consideraciones del promotor sobre las alegaciones e informes presentados. El promotor responde a los aspectos presentados en cada alegación. En síntesis, tendrá en cuenta en el desarrollo del proyecto las propuestas de las Direcciones Generales de Infraestructuras y Patrimonio Cultural, y rechaza los argumentos y solicitudes de las asociaciones ecologistas y particulares. En conclusión, propone la aprobación del documento complementario con la solución 5.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio de impacto ambiental del estudio informativo se realiza una evaluación ambiental de las cuatro alternativas consideradas. En los primeros 19 km todas las alternativas son iguales, con duplicación de la carretera actual. A partir de aquí la Solución 1 se separa del corredor de la carretera actual, cruzando el embalse de Belesar mediante un viaducto. Es la más desfavorable ambientalmente siendo sus principales efectos adversos diferenciales los que se producen sobre la geomorfología, debido al mayor movimiento de tierras con desmontes y terraplenes de mayor altura; sobre el embalse de Belesar; sobre el paisaje; y sobre la fauna, al crear una barrera en un territorio sin esta infraestructura. Por el contrario, su efecto sobre la hidrología es menor, al no cruzar los ríos Miño y Asma, lo que si hacen las otras tres alternativas.

Las alternativas 2, 3 y 4 son muy parecidas, diferenciándose en su forma de conectar con la futura autovía Orense-Lugo y con la variante de Chantada, por lo que sus efectos ambientales son similares. La alternativa 2 produce un mayor impacto al cruzar con dos ramales el río Asma en la variante de Chantada. En resumen, considera la solución 4 como la más favorable, con muy poca diferencia sobre la 2 y la 3, siendo la solución 1 la más desfavorable, como ya se ha dicho.

En el documento complementario, se evalúan las soluciones 4 (la seleccionada en el primer estudio informativo) y la solución 5, surgida tras el proceso de información pública para evitar o disminuir la afección sobre el conjunto de la iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño. Del estudio de impacto ambiental de este documento complementario se deduce que es más favorable la solución 5 por su menor afección al patrimonio arqueológico, en concreto, a la citada iglesia y también otras ventajas derivadas del túnel de mayor longitud así como un menor efecto sobre la geomorfología. Dado que el motivo

de plantear una nueva alternativa, la solución 5, fue la afección de la solución 4 al conjunto de la iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño, la mejora evidente de este aspecto se ha considerado el elemento decisivo en la evaluación.

4.2 Justificación del proyecto. En el estudio informativo se realiza un estudio de tráfico (anejo 3), un análisis económico (anejo 17) y un análisis multicriterio (anejo 18), en el que se elige la alternativa 4 como la más favorable.

Del Análisis económico realizado, se deduce que en ningún caso estaría justificada la inversión ni por tanto el proyecto, pues para cualquier valor considerado de la Tasa de Descuento Neto, los índices B/C (Beneficio/Coste) son menores que 1 y los del VAN (Valor Actualizado Neto) son negativos, para todas las alternativas.

Para la alternativa 5, finalmente propuesta en el documento complementario, no se realiza estudio de tráfico (se remite al del estudio informativo) ni análisis económico. Teniendo en cuenta que el coste de inversión de la alternativa 5 es 20,5 M € superior al de la alternativa 4 (un 16% mayor), los índices B/C y VAN de la alternativa 5 serán aún más desfavorables, por lo que tampoco esta debería realizarse en ningún caso.

Por otra parte, los crecimientos de tráfico considerados son de un 5% acumulativo anual durante los 20 años, periodo considerado. Este crecimiento, que no se justifica en el estudio, no puede considerarse razonable, por excesivo, para un periodo tan prolongado de tiempo. En la normativa más reciente del Ministerio de Fomento (Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento) se establecen crecimientos anuales acumulativos de entre el 1,08 y el 1,44%, muy alejados del de cálculo en el estudio. Con estos valores, los indicadores de la rentabilidad social serían aún más desfavorables que los del estudio informativo.

4.3 Principales impactos de la alternativa elegida. Teniendo en cuenta el estudio de impacto ambiental, el resultado de la participación pública (consultas, información pública y oficial, informes) y la visita sobre el terreno, se exponen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la realización de la solución 5.

a) Sobre la geología y la geomorfología. Los principales efectos sobre la geología y la geomorfología son la modificación de formas naturales del terreno, la inestabilidad de taludes y caída de bloques, y la erosionabilidad de taludes, con formación de cárcavas y arrastre de tierras. Estos efectos se deben a la ejecución de taludes, tanto de desmonte como de relleno, túneles y explanaciones.

Los efectos más notables se producirán en el tramo entre, aproximadamente, los pp.kk. 20+000 y 25+500 donde no se duplica la carretera actual. Los desmontes de mayor altura se producen en el p.k. 20+600 (unos 19 m en el eje, superior en la ladera), 24+450 (22 m en el eje, muy superior en la ladera) y en las bocas del túnel. Estos podrán producir problemas de inestabilidad e impactos notables sobre la geomorfología y la hidrogeología.

No hay catalogado ningún Punto de interés Geológico (PIG) en el área afectada por el proyecto.

b) Sobre la calidad del aire. En la fase de obras se producirá un deterioro de la calidad del aire, principalmente por el polvo y las partículas en suspensión producidos por el movimiento de tierras. Se producirán efectos negativos sobre los cultivos, en especial los viñedos, y la vegetación, siendo la más valiosa las manchas y bosquetes de vegetación autóctona (carballeiras, castañares) y la vegetación de ribera de los ríos Cabe, Carabelos, Pesqueira, Miño y Asma, siendo la mejor conservada y más valiosa la de los ríos Cabe y Asma.

En la fase de explotación, habrá un aumento de la contaminación, debido al previsible aumento de tráfico.

c) Sobre los niveles de ruido. En la fase de construcción se producirá un aumento de los niveles de ruido debido a la maquinaria de construcción para los movimientos de tierra, construcción de estructuras, transporte de materiales, etc.

En la fase de explotación, el tráfico de vehículos es el principal foco de ruido. Los núcleos afectados son, según el estudio de impacto ambiental: Piñeira (tramo A), A Babela,

Eiros, A Folgueira (tramo B), Os Campos, Broza, Bacelares, A Regueira, O Outeiro, Vilanova, A Torre, Vilatán (tramo C), Pesqueiras, O Torno, Tarrío, Meixide, O Campo de la Igrexa (tramo D), Roelle, Torre, Vilela, Rabelas, Veiga (tramo E). Por su distancia al trazado, los núcleos más críticos son Bacelares, A Regueira, Vilanova, Pesqueiras, Tarrío y Vilela. En el estudio no se identifican las edificaciones afectadas, aisladas o en núcleos urbanos.

Hay numerosos núcleos rurales y viviendas diseminadas en las márgenes de la autovía, algunas muy próximas a ésta, que sufrirán un incremento del nivel de ruido.

d) Sobre la hidrología. El cruce de cursos de agua, tanto permanentes como temporales, puede suponer una barrera para éstos así como un peligro potencial para la calidad de sus aguas. Los principales cursos de agua atravesados son los ríos Cabe, Carabelos, Pesqueiras, Miño y Asma. El trazado, en el tramo en el que se duplica, discurre en paralelo y muy próximo a los ríos Carabelos (pp.kk.9+000-9+500) y Pesqueiras (pp.kk. 17+900-18+300), por lo que podrían verse afectados sus cauces y su vegetación asociada.

e) Sobre la hidrogeología. Sólo existen acuíferos superficiales. El túnel se desarrolla sobre suelos graníticos, sin afectar a acuíferos, ni superficiales ni subterráneos.

f) Sobre la vegetación. Se producirá una afección notable sobre la vegetación, especialmente en la última parte del trazado del pp.kk. 19+000 al 25+000, ya en las proximidades de Chantada, en el tramo en el que no se duplica la carretera actual. La afección de mayor importancia sobre la vegetación tiene lugar en el cruce de los ríos (Cabe, Carabelos, Pesqueiras, Miño y Asma), siendo la mejor conservada la de los ríos Cabe y Asma. Asimismo, se verán afectadas numerosas formaciones de vegetación autóctona como carballeiras y castañares, y de pinares.

g) Sobre la fauna. El impacto sobre la fauna va muy unido al impacto sobre la vegetación. Se producirá un aumento de la fragmentación de los hábitats y de las poblaciones faunísticas. En la fase de obras se producirá una destrucción de biotopos por ocupación de la carretera y molestias a la fauna; en la fase de explotación, riesgo de atropellos, molestias a la fauna y efecto barrera. Los grupos faunísticos afectados de mayor interés son los asociados al LIC del río Cabe, entre los que destaca la especie *Macromia splendens*, una libélula catalogada como especie en peligro de extinción. También los hábitats faunísticos asociados al bosque mixto, en especial el de carballos y castaños, y los grupos faunísticos asociados a los cauces de los ríos no incluidos en el LIC.

h) Sobre el paisaje. Este es uno de los efectos ambientales adversos más importantes del proyecto en el que, al igual que sobre otros elementos ambientales, es mucho más importante en los tramos donde no se proyecta la duplicación, y especialmente entre los pp.kk. 19+000 y 25+000 aproximadamente.

Los elementos del proyecto que más afectan al paisaje son los siguientes: en primer lugar el viaducto sobre el río Miño, con una longitud de 670 m y una altura sobre el río de unos 180 m; muy visible desde ambas laderas, la presa de Belesar, la iglesia de Santo Estevo. También las bocas del túnel, sobre todo la boca este, y los desmontes de mayor altura a los que se ha hecho referencia en el epígrafe a) de este apartado. En menor medida, aunque con un efecto apreciable, los dos viaductos sobre la carretera C-533 y el río Asma.

i) Sobre los espacios naturales protegidos. La solución propuesta afecta al LIC del Río Cabe, en el cruce de los ríos Cabe y Carabelos, aunque no afecte a la integridad del lugar.

j) Sobre el patrimonio histórico-cultural y vías pecuarias. Algunos elementos del patrimonio arqueológico se pueden ver afectados por estar muy próximos al trazado. Son los siguientes, con su ubicación y distancia al trazado:

Patrimonio arqueológico:

Castro de Babela, p.k. 0+280. 56 m.

Modorras de Fondo de Vila, p.k. 19+575. 184 m.

Castro da Veiga. p.k. 19+630. 76 m.

Patrimonio arquitectónico:

Puente de Pesqueiras. p.k. 20+910.35 m.
Iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño (BIC). Iglesia: p.k. 21+300. 662 m. Ámbito de protección: 20+900-22+600. 0 m.

Patrimonio etnográfico:

Molino 3 de Pesqueiras. p.k. 20+910. 44 m.
Molino 3 d e Asma. p.k. 24+370. 30 m.
Molino 4 de Asma. p.k. 24+300. 30 m.
Molino 6 de Asma. p.k. 24+520. 10 m.
Camino de Invierno a Santiago. p.k. 7+125. 0 m (paso superior).

Además, la Dirección General de Patrimonio Cultural indica en su informe que, sin verse afectadas, deberán tenerse en cuenta en fases posteriores de proyecto los siguientes elementos:

Pazo de Meixide. Meixide Pequeño. Merlán. Chantada.
Casa de Torre e Capela de San Cibrao. A Torre. Merlán. Chantada.
Conxunto parroquial de San Xoán de Veiga. Chantada.
Casa das Lamelas. Tribas. Pantón.

4.4 Medidas preventivas y correctoras de los impactos. Para la minimización de los principales impactos, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas, entre ellas las siguientes:

Clasificación del territorio en zonas de baja, media y alta capacidad de acogida, limitándose en las dos primeras la ocupación por los elementos auxiliares del proyecto.

Establecimiento de un plan de ocupación de las instalaciones auxiliares y caminos de acceso, y jalonado de la zona a ocupar. Criterios para la localización de las zonas de instalaciones, así como medidas para su desmantelamiento y limpieza de la zona de obras.

Vertederos: vertederos legalizados y relación de canteras abandonadas para ser utilizadas como vertederos.

Préstamos: relación de canteras activas para la obtención de préstamos.

Medidas de protección acústica: en la fase de obras se proponen una serie de medidas genéricas, de buenas prácticas. Para la fase de explotación se realiza un estudio acústico, en el que se localizan los núcleos habitados afectados. Las medidas correctoras (pantallas acústicas, plantaciones arbóreas...) no se concretan. En el proyecto de construcción se realizará un estudio acústico más preciso.

Protección de las aguas y del sistema hidrológico: ubicación de las pilas y estribos de los viaductos fuera de los cauces. Diseño adecuado y dimensiones de las obras de drenaje. Tratamiento de las aguas procedentes de la perforación del túnel. Tratamiento de las zonas de instalaciones.

Protección de la vegetación en la fase de obras: medidas de protección genéricas, de buenas prácticas, de la vegetación (en especial la arbórea). Especial atención con la vegetación del LIC río Cabe y del entorno de los cañones del río Miño y del embalse de Belesar.

Protección de los suelos y recuperación paisajística: recuperación de la tierra vegetal; revegetación de superficies degradadas por las obras (taludes, cauces, zonas de instalaciones, vertederos, caminos de obra, obras de drenaje...).

Mantenimiento de la permeabilidad para la fauna: características del cerramiento, adaptación de obras de drenaje como pasos de fauna (se especifica cuales se adaptan y sus características generales).

Protección del patrimonio arqueológico: prospección arqueológica del trazado con una anchura suficiente en el estudio complementario en el que se proponen medidas preventivas cautelares de carácter general y medidas correctoras específicas para los

elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico, Camino de Santiago y sobre la Iglesia de Santo Estevo de Ribas de Miño, Bien de Interés Cultural. Exclusión de zonas con potencial arqueológico próximas al trazado para actividades auxiliares de obra.

Permeabilidad territorial: ejecución de pasos a distinto nivel de caminos y carreteras afectados por las obras, para mantener la permeabilidad territorial.

Gestión de residuos de obras: medidas genéricas, de buenas prácticas.

5. Condiciones al proyecto

Se excluye de la presente declaración el tramo A: Enlace de Babela-Enlace de Monforte Este, pp.kk. 100+000-107+000 por estar incluido en el estudio informativo de la autovía A-76 Ponferrada-Ourense, sobre la que se formuló declaración de impacto ambiental por Resolución de 24 de julio de 2013 («BOE» de 14 de agosto de 2013).

Para el desarrollo de la solución 5 propuesta por el promotor tras el proceso de información pública del documento complementario al estudio Informativo, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta y se incluirán en el proyecto de construcción, las siguientes condiciones:

5.1 Condición previa, justificación de la necesidad del proyecto. En los siguientes epígrafes de este apartado se establecen las condiciones que debe cumplir el proyecto para que sea ambientalmente admisible.

Con carácter previo, deberá justificarse la necesidad de las actuaciones del proyecto, lo que equivale a justificar la necesidad de alterar el medio, dado que inevitablemente se producirán afecciones negativas sobre éste (descritas de forma sintética en el apartado anterior), con independencia de que se consideren significativas o no. En caso contrario, si la actuación no estuviese suficientemente justificada, la alternativa debería ser la no actuación o alternativa 0.

Del estudio económico realizado se deduce que en ningún caso estaría justificada la inversión ni por tanto la realización del proyecto (índices B/C<1 y VAN<0 para cualquier Tasa de Descuento Neto). Los crecimientos de tráfico considerados (un 5% acumulativo anual durante los 20 años) son muy superiores a la normativa del Ministerio de Fomento (Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento); con los crecimientos de tráfico impuestos por esta norma y la mayor inversión que conlleva la Alternativa 5 finalmente propuesta (el estudio económico se hizo para la Alternativa 4, propuesta en el primer estudio informativo) los indicadores de rentabilidad social serían aún más desfavorables.

Por tanto, como condición previa para considerar la viabilidad ambiental del proyecto, deberá justificarse de forma rigurosa su necesidad. Para ello, se realizará un análisis de la rentabilidad social de la inversión (índices B/C, VAN, TIR) basado en un estudio de tráfico y en un análisis de los costes, actualizados y realistas. Se cumplirá, como es preceptivo, lo establecido en la Orden FOM/3317/2010, del Ministerio de Fomento, a que se ha hecho referencia en el párrafo anterior.

5.2 Adecuación ambiental del proyecto. De acuerdo con lo proyectado en el estudio informativo, en los tramos en los que está prevista la duplicación de calzada (tramos B y C, pp.kk. 0+000-18+900), se aprovechará en toda su longitud la calzada existente y en todo el tronco de la autovía la mediana será de 1 m entre bordes de arcén interior.

Viaducto sobre el río Miño, pp.kk. 21+101-21+771: Se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto, para lo cual se utilizarán sistemas de voladizos sucesivos, tablero empujado o con cimbra autoportante. La longitud del viaducto y las luces de los vanos (la central de 150 m) no serán menores de las previstas en el documento complementario del estudio informativo.

Viaducto sobre el río Cabe: el cauce se salvará con un único vano y, tal como se indica en el apartado 5.9 de esta declaración, los estribos se dispondrán fuera del cauce, al menos a 10 m de la línea de máxima avenida ordinaria, con independencia del diseño del puente de la calzada existente.

Viaductos sobre el río Asma (y C-533), pp.kk. 23+470-23+940 y 24+062-24+136: al menos la parte del primer viaducto situada al oeste de la carretera C-533, la situada sobre el río Asma, y el segundo viaducto sobre el río, se proyectarán de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto, para lo cual se utilizarán sistemas de voladizos sucesivos, tablero empujado o con cimbra autoportante. En ambos, las luces deberán ser sustancialmente mayores que los 30 m previstos en el estudio informativo.

Según el estudio informativo no es necesario el desvío y encauzamiento de ningún curso de agua, lo que se mantendrá en el proyecto de construcción. Se adoptarán las medidas constructivas necesarias (muros, voladizos,...) para evitar la afección a los ríos Carabelos (pp.kk.9+000-9+500) y Pesqueiras (pp.kk. 17+900 y 18+300) y a su vegetación asociada, en estos tramos en los que discurren en paralelo y muy próximos a la nueva calzada.

En los tramos en los que la autovía se proyecta muy próxima a la carretera actual, pero sin duplicación: pp.kk. 18+870-20+700 y 24+600-25+400, se aprovechará en la mayor medida posible la plataforma de la carretera existente y en todo caso, se proyectará lo más próxima posible a ésta.

Todos los tramos de la carretera actual que queden sin servicio por la construcción de la autovía deberán ser demolidos y retirados los restos del firme, procediendo a la restauración ambiental de las superficies resultantes mediante la recuperación de la morfología original del terreno, el aporte de tierra vegetal y la plantación de especies arbustivas o arbóreas similares a las del entorno de la carretera. Estos tramos residuales se encontrarán, en su mayoría, en la parte del trazado indicada en el párrafo anterior.

5.3 Protección de la calidad del aire. Con objeto de minimizar la incidencia de las emisiones durante la fase de ejecución, se establecerá un control de la maquinaria para asegurar su correcto estado y funcionamiento.

Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos periódicos, forma de transporte en obra, ubicación de las instalaciones auxiliares alejadas de zonas sensibles, etc.) para evitar las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pueda producir sobre la población, los vehículos que circulan por la zona y la fauna, así como la incidencia sobre los cultivos y la vegetación, especialmente en las zonas con vegetación autóctona (carballeiras, castañares,...), bosques de ribera y viñedos. Estas formaciones son más abundantes entre los pp.kk 18+000 y 25+000, zona en la que se encuentran los cruces de los ríos Pesqueiras, Miño y Asma.

Sin perjuicio de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción incluirá un estudio detallado de la ejecución de voladuras que se llevarán a cabo durante la construcción de la obra. Este estudio deberá incluir medidas específicas para minimizar el impacto que estas labores puedan producir.

5.4 Protección contra el ruido y las vibraciones. El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico en el que se calculan los Leq para los periodos diurno y para cada tramo, únicamente para el año de puesta en servicio (2010). Además, no se han tenido en cuenta la topografía, edificaciones existentes próximas o arbolado que pudiera servir de pantalla al ruido; tampoco se ha contemplado el efecto de los enlaces. Sólo se han tenido en cuenta los núcleos rurales previsiblemente afectados (relacionados en el apartado 4.2), no las edificaciones de forma individual, aisladas o en los núcleos urbanos. Las medidas correctoras (pantallas acústicas, plantaciones de árboles u otras) no se concretan.

Las insuficiencias del estudio realizado, unido al nivel de detalle del estudio informativo y al gran número de edificaciones dispersas a lo largo del trazado, hacen necesario un estudio acústico de detalle de la solución 5 seleccionada, en la fase de proyecto de construcción. Por ello, como parte de este proyecto se realizará un estudio acústico

desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Igualmente será de aplicación lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad Autónoma de Galicia: Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica, así como en la normativa de los Ayuntamientos afectados por el proyecto. De acuerdo con ella, las áreas de sensibilidad acústica serán definidas por los ayuntamientos correspondientes. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido, para el año previsto de puesta en servicio y para diversos años horizonte (hasta 30 años desde la puesta en servicio), dentro de la vida útil de la carretera. Se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (carreteras, calles, caminos, etc.). El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas (aunque actualmente, según el estudio de impacto ambiental, la autovía no afecta a suelo con esta calificación), la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

5.5 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Balance de tierras: En el estudio informativo y en el documento complementario se realiza el balance de tierras para cada tramo y para cada solución. Los valores para la Solución 5 seleccionada son los siguientes (en m³):

Tramos	A	B	C	D	E	Total
Tierra vegetal.	73.375	25.781	77.343	57.469	45.152	279.120
Total excavación.	342.274	236.462	395.877	1.255.615	700.580	2.930.808
Total rellenos.	690.219	115.054	193.579	332.952	132.315	1.464.119
Préstamos.	347.945					347.945
Vertederos.		121.408	202.298	922.663	568.265	1.814.634

Por tanto, se producen sobrantes en todos los tramos, excepto en el tramo A, excluido de esta declaración, como se ha indicado en el apartado 5.1.

Vertederos: Para el sobrante de tierras anterior, en el estudio informativo (Memoria, Anejo 4, Estudio de estudio de impacto ambiental: medidas correctoras y Apéndice 4) y en el documento complementario (memoria) se proponen ocho emplazamientos, que en su mayoría son canteras. Dada la valoración ambiental negativa de dos de ellos, los denominados O Puzo y Recinto Ganadero se utilizarán los restantes emplazamientos,

que son los siguientes: Cantera Os Sepulturas, Urbaser (Chantada), Carretera Meixide Pequeño, Cantera O Parrancho, A Travesa, El Castelo. También podrá utilizarse como vertedero la Cantera de Áridos do Carneiro, que en la fecha en que se redactó el estudio informativo estaba pendiente de expropiación.

Estos son los únicos emplazamientos amparados por la declaración de impacto ambiental. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Una parte del volumen cuantificado como sobrante de tierras es tierra vegetal. Deberá evitarse llevarla a vertedero, debiendo utilizarse en tareas de restauración de taludes, isletas, enlaces, áreas de instalaciones, vertederos, canteras, áreas degradadas, etc.

Préstamos: De acuerdo con el estudio informativo sólo serían necesarios préstamos en el tramo 1. Dado que en los otros 4 tramos se producen sobrantes, estos pueden utilizarse para el primer tramo. En el Estudio informativo y en el documento complementario se ha realizado un inventario de canteras y se proponen una serie de canteras (12 en el documento complementario, 3 de las cuales ya figuraban en el estudio informativo) para cubrir las necesidades de obra: canteras activas, debidamente legalizadas y con planes de restauración vigentes.

En todo caso, todos los préstamos necesarios deberán proceder únicamente de canteras autorizadas por el organismo competente de la Junta de Galicia y con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Áreas de instalaciones auxiliares: en el estudio informativo no se prevé la ubicación concreta de las áreas de instalaciones auxiliares. Únicamente se dan criterios generales para su ubicación.

Deberá considerarse su ubicación en zonas que vayan a verse afectadas por las obras, próximas a los enlaces, preferiblemente en el espacio situado entre sus ramales, o en todo caso, en zonas degradadas o residuales y con buena accesibilidad a la red viaria existente.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión los espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario; zonas boscosas o con vegetación arbórea; suelos de elevada capacidad agrológica; acuíferos vulnerables a la contaminación; áreas de recarga; márgenes de ríos y arroyos; proximidad a núcleos urbanos (300 m); zonas de interés arqueológico; y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Los proyectos de construcción incluirán en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural. En el estudio informativo y en el documento complementario se ha realizado un análisis de la afección al patrimonio cultural basado en la documentación bibliográfica y localización cartográfica de los elementos arqueológicos, arquitectónicos y etnográficos. Posteriormente a la información pública del documento complementario, el promotor realizó una prospección arqueológica extensiva del corredor a requerimiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia, en la fase de consultas oficiales del citado documento. Los elementos que pueden verse afectados se han relacionado en el apartado 4.2. Además, la Dirección General de Patrimonio Cultural indica en su informe que, sin verse afectadas, deberán tenerse en cuenta en fases posteriores de proyecto otros elementos, también relacionados en el mismo apartado.

Hay que indicar que en las zonas de préstamos, vertederos, áreas de instalaciones auxiliares, caminos de acceso y en las zonas de los enlaces (dado que estos no se han definido en el anteproyecto), no se ha realizado prospección arqueológica.

Por ello, previamente a la redacción de los proyectos de construcción y formando parte de los mismos, se realizará en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Galicia, una prospección arqueológica intensiva de la zona de ocupación en una franja a cada lado del límite exterior de la ocupación de al menos 200 m de anchura, incluyendo los enlaces y las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, en el que se prestará especial atención a los elementos mencionados anteriormente. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en los proyectos de construcción, que además incorporarán un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por arqueólogos de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Se analizará la adaptación del trazado para evitar la afección a los elementos del patrimonio cultural mencionados en el apartado 4.2 y los que pudieran detectarse en la prospección a realizar, prestando especial atención a los siguientes:

Pazo de Meixide. Meixide Pequeño. Merlán. Chantada.
Casa de Torre e Capela de San Cibrao. A Torre. Merlán. Chantada.
Conxunto parroquial de San Xoán de Veiga. Chantada.
Casa das Lamelas. Tribas. Pantón.

5.7 Protección de la fauna. En el estudio de impacto ambiental se propone la adaptación de una serie de obras de drenaje como pasos de fauna. En el proyecto de construcción se reflejarán estos pasos adaptando la ubicación definitiva al detalle del proyecto, pero sin que disminuyan básicamente las dimensiones y densidad de los pasos propuestos. Se aplicarán las siguientes modificaciones sobre la propuesta del estudio:

En los arroyos con cauce permanente se proyectarán pórticos (salvo que estén previstos puentes o viaductos) para evitar afectar al cauce natural.

Las obras de drenaje adaptadas como pasos de fauna tendrán unas dimensiones mínimas de un marco de 2x2 m, mejor adaptado para el paso de los pequeños y medianos mamíferos que los tubos de Ø 1,80 m propuestos. Estos son los siguientes: (referidos a sus pp.kk.):

Tramo A: pp.kk. 102+750, 103+200.
Tramo B: pp.kk. 0+100, 2+800, 3+150.
Tramo C: pp.kk. 12+200, 14+900, 15+450, 17+000.
Tramo D: pp.kk. 19+700, 24+900.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente 2006 «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1». Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, se seguirán 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 MARM (2008)».

Asimismo, las obras de drenaje se adecuarán como paso de fauna mediante revegetación de sus accesos, banquetas laterales y los otros elementos que se establecen en las Prescripciones Técnicas antes mencionadas.

Como parte del proyecto de construcción se realizará un trabajo de campo consistente en un muestreo de fauna para comprobar la presencia de las especies incluidas en el

estudio de impacto ambiental y en los informes de los organismos con competencias ambientales, que servirá para determinar las limitaciones en el calendario de ejecución de las obras. Este calendario deberá ser supervisado e informado favorablemente por la Consejería de Medio Ambiente. Se prestará especial atención a las especies en peligro de extinción, como *Macromia splendens*, o amenazadas.

Para evitar molestias a la fauna, no se realizarán actividades de obra entre las 22 y las ocho horas, horario de actividad de las especies más sensibles, especialmente mamíferos.

Para disminuir la afección a la fauna fluvial, en especial a la freza y alevinaje de la fauna piscícola, en los ríos y arroyos con caudal permanente se deberán evitar desvíos y pasos entre los meses de marzo y julio.

5.8 Medidas de protección de los espacios naturales protegidos, los hábitats naturales, la vegetación y el paisaje.

Espacios naturales protegidos y hábitat. Las afecciones sobre el LIC río Cabe se producen en dos puntos de la carretera: en el p.k 1+300, en el cruce de la autovía sobre el río Cabe mediante un viaducto, y en el p.k. 10+060, donde la actual carretera CR-G2-1 cruza el río Carabelos y en el que el cruce de la autovía aprovechará la obra de drenaje ya existente. Según el estudio de impacto ambiental (Apéndice n.º 2. Informe de afección Río Cabe) el proyecto se considera viable desde el punto de vista ambiental y compatible con el medio, con las medidas correctoras consideradas. En él se estima que el proyecto es compatible con el mantenimiento de los valores naturales que motivaron la calificación del espacio natural como Zona de Especial Protección de los Valores Naturales y LIC. Para minimizar las afecciones a los valores naturales detalla una serie de condiciones –genéricas y de buenas prácticas ambientales– que se deberán tener en cuenta en la realización de las obras.

Por otra parte, la Dirección General de Conservación de las Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia, emitió un informe sobre la incidencia del proyecto sobre el espacio protegido en el que concluye que el proyecto es compatible con el mantenimiento de los valores naturales que motivaron la clasificación del espacio natural como Zona de Especial Protección de los Valores Naturales y LIC. Para realizar las obras con las mínimas afecciones a los valores naturales indica una serie de condiciones que se deberán tener en cuenta; estas condiciones tienen carácter genérico, pues podrían ser aplicación a cualquier obra de paso de una infraestructura sobre un río.

Según el estudio de impacto ambiental, de los hábitats naturales de interés comunitario presentes en este LIC, los que se podrían ver afectados por el paso de la carretera son los dos siguientes: 9320 Bosques de robledales galaico-portugueses con *Quercus robar* y *Quercus pyrenaica* y 91E0 Bosques aluviales con *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, este último catalogado como prioritario.

Como parte del proyecto de construcción se realizará un trabajo de campo con el siguiente contenido:

Prospección botánica en las zonas del LIC río Cabe próximas a la carretera para localizar los hábitats naturales de interés comunitario y las especies destacables como la *Festula elegans* Boiss, flora protegida por la Directiva hábitat en su anexo II. Obtención de cartografía de detalle para determinar con precisión los límites de estas asociaciones vegetales y adopción de las medidas preventivas y correctoras necesarias, entre ellas el jalonamiento estricto de la zona ocupada por estos hábitats, y que la vegetación que sea necesario eliminar para la realización de las obras, pero que no se vea afectada por la traza (que será la mínima posible), se eliminará mediante desbroce y no por arranque, permitiendo el rebrote de cepa o raíz.

Al menos en la parte del trazado próximo al espacio protegido no se realizará ninguna actividad de obra fuera del horario diurno, en el que exista suficiente luz natural, evitándose el uso de iluminación artificial durante la construcción.

Vegetación. Con objeto de afectar en la menor medida posible a la vegetación de ribera de los cursos de agua atravesados, especialmente los ríos Cabe, Carabelos, Miño, Asma y Pesqueiras, los estribos y pilas de los puentes y viaductos de cruce se situarán al menos a 10 m de la parte exterior de dicha vegetación.

Antes del comienzo de las obras se jalonarán y señalizarán todos los accesos temporales de obra. También se jalonará la franja de ocupación de las estructuras de forma que se produzca la mínima afección a vegetación de ribera.

Se realizará la recuperación de todas las formaciones vegetales que se vean afectadas por la actuación y en su entorno, en una superficie al menos igual a la ocupada por la infraestructura. Las actuaciones se localizarán prioritariamente en los terrenos marginales que queden sin viabilidad para su explotación debido a la ocupación y fragmentación originada por los enlaces de la variante. En el proyecto de construcción deberá concretarse y cuantificarse la superficie afectada, formando parte del proyecto las zonas a restaurar.

Paisaje. El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración paisajística, del que formará parte el tratamiento de las bocas del túnel, viaductos, taludes, enlaces y los caminos de acceso a las obras, así como las áreas degradadas como consecuencia de las obras. Se restaurarán asimismo los espacios entre la carretera actual y la autovía, en los tramos en los que ambas están próximas, pero sin duplicación: pp.kk. 18+870-20+700 y 24+600-25+400. La revegetación de los elementos del proyecto mencionados se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor.

En las bocas del túnel (pp.kk. 21+837-23+381) se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente, con lo cual no habrá desmontes frontales en las bocas. La restauración morfológica se llevará a cabo hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

5.9 Protección de ríos y cursos de agua. No se dispondrán las pilas o estribos de los puentes o viaductos en los cauces de ninguno de los cursos de agua atravesados por el trazado. Los estribos quedarán al menos a 10 m de la línea de máxima avenida ordinaria.

El proyecto de construcción contendrá un estudio detallado de las medidas para proteger los cursos de agua, tanto durante la fase de construcción como con la autovía en servicio. Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno –ríos Miño, Cabe, Carabelos, Asma, Pesqueiras, y regos de Saviñao y Tarrío– mediante barreras de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Con carácter previo a la realización de cualquier obra o actuación que afecte al dominio público hidráulico, deberá obtenerse autorización de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, debiendo aportar proyecto justificativo y descriptivo de las obras proyectadas.

5.10 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se relacionan los aspectos que serán objeto de seguimiento ambiental en las fases de construcción y de explotación.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se ha de llevar a cabo un seguimiento, vigilancia y control ambiental de los aspectos que figuran en el estudio de impacto ambiental, y en especial, de aquellos relacionados con condiciones específicas de esta declaración de impacto ambiental.

Se prestará especial atención y serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

a) Ruido: en las zonas próximas a los núcleos urbanos y zonas habitadas, durante un periodo mínimo de tres años, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.4.

b) Hidrología superficial: diseño de los viaductos de cruce de los ríos Cabe, Miño y Asma; medidas para evitar la afección a los cauces y vegetación asociada de los ríos Carabelos y Pesqueira; calidad de las aguas, balsas, sistemas de retención de sedimentos, de acuerdo con lo establecido en las condiciones 5.2 y 5.9.

c) Fauna: Seguimiento en la fase de explotación de la eficacia de las medidas para mitigar el efecto barrera de la infraestructura, durante un periodo mínimo de 3 años. Se controlarán los siguientes aspectos: estado de los pasos y utilización y eficacia de los mismos por las distintas especies existentes en el ámbito del proyecto; estado y eficacia del vallado y los dispositivos de escape; eficacia de las medidas preventivas y correctoras aplicadas y, en su caso, nuevas medidas correctoras; en la fase de ejecución se controlará el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.7.

d) Integración paisajística, en las diferentes fases de proyecto, las zonas afectadas por la construcción del túnel, viaductos, taludes, zonas de instalaciones auxiliares de obra, áreas residuales entre la carretera y la autovía, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.8. Tratamiento de tramos y superficies de carretera fuera de uso, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.2.

e) Patrimonio cultural: Seguimiento arqueológico durante la ejecución de las obras, en especial de los elementos a los que se ha hecho referencia en el apartado 5.6.

f) Ubicación de los préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares de obra, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.5.

Durante los primeros tres años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente serán remitidos al órgano sustantivo y quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

5.11 Utilización de neumáticos fuera de uso (NFU) en el firme de la carretera. En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso (NFU) 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 aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía A-72 Monforte de Lemos-Chantada (Lugo), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa 5 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del 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, 7 de marzo de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

AUTOVÍA A-72 MONFORTE DE LEMOS-CHANTADA (LUGO)

