

Con fecha 18 de junio de 2005 se recibe en esta Dirección General un escrito en el que el promotor asume varias condiciones de operación bajo las que se perforará el sondeo proyectado. Este escrito viene acompañado de una carta del Director Conservador del Parque Nacional de Doñana, que incluye una serie de medidas correctoras referidas en el punto 3 y que han sido asumidas por el promotor.

Con posterioridad, tiene entrada informe sobre la evaluación ambiental de los sondeos propuestos en el Área Marismas (valle del Guadalquivir) donde se analiza la sinergia con otros proyectos de sondeos en la zona.

Con fecha 29 de Agosto de 2006 se recibe informe de la Dirección General para la Biodiversidad informando de manera conjunta sobre los sondeos proyectados en el valle del Guadalquivir. Los principales aspectos que se señalan en dicho informe son:

Se considera que el análisis y la evaluación de los posibles efectos de los sondeos, tanto de forma individualizada como en su conjunto, se ha abordado con una atención especial al desarrollo del calendario de actividades, sobre todo en lo que se refiere a las molestias a la fauna y a la pérdida o degradación temporal del hábitat.

Se indica que la información recogida en la documentación ambiental sobre el medio abiótico es exhaustiva. En el análisis conjunto se asegura la no afectación al acuífero y a la geomorfología, detallando una serie de medidas para ello.

En la documentación ambiental se evalúa la posibilidad de afectación sobre la fauna, y en concreto sobre las especies en peligro (entre ellas el lince ibérico y el águila imperial ibérica). Se tienen en cuenta las actuaciones derivadas de la Estrategia de Conservación del Lince en Andalucía y las recogidas en el PRUG del Parque Natural de Doñana así como otros aspectos relacionados con el calendario de obras en época de reproducción, afecciones al fartet y un diagnóstico respecto a las aves esteparias.

Por último se abordan los posibles efectos sinérgicos de la ejecución de los sondeos sobre los espacios de Red Natura 2000.

3. *Análisis según los criterios del Anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto: El proyecto consiste en realizar un sondeo de investigación de hidrocarburos de 1.250 m de profundidad en la Concesión de Explotación Marismas A, alcanzando el objetivo, formación Arenas del Guadalquivir del Grupo Bética, a una profundidad de 1.100 m.

El sondeo se realizará con un equipo autoportable, las obras a realizar consistirán básicamente en la construcción de una losa de hormigón armado para apoyo de la torre de perforación, el acondicionamiento de una zona para la colocación de los equipos auxiliares, la construcción de un antepozo de hormigón armado y la construcción de una balsa para lodos de perforación.

Para ello se procederá a la preparación de acceso a la parcela, retirada de tierra vegetal, movimiento de tierras, preparación de la superficie de emplazamiento, construcción de antepozo, instalación de balsa para lodos de perforación y sondeo.

Los lodos a utilizar serán reutilizados en otros 9 sondeos a realizar en la cuenca del Guadalquivir, que serán realizados de manera consecutiva, por lo que serán transportados de un sondeo a otro. Cuando se terminen los 9 sondeos proyectados, el lodo se centrifugará de forma completa para separar todos sus componentes. Los componentes sólidos, una vez inertizados, se enviarán a un vertedero autorizado, y el agua, una vez limpia, se enviará a una planta de tratamiento de aguas.

Ubicación del proyecto: La zona afectada por el proyecto está situada en el término municipal de Almonte, en el sureste de la provincia de Huelva.

La actuación se localiza en la Zona de Reserva del Parque Natural de Doñana, así como en el Lugar de Importancia Comunitaria y Zona de Especial Protección para las Aves con código ES0000024 «Doñana». Se trata de una de las zonas húmedas más extensas y mejor conocidas de Europa, y la más importante de España. Es además, el área con mayor diversidad y abundancia de especies de aves de toda la geografía española. De extraordinaria importancia para la cría, invernada y paso de aves de toda Europa. En las distintas estaciones pueden observarse más de 300 especies diferentes de aves.

Características del potencial impacto: La afectación que podría darse sería la alteración del hábitat por ruido o por cambio de uso temporal del suelo. Ambas se consideran mínimas por su escasa duración en el tiempo, su reducida ocupación espacial y la propuesta de medidas preventivas y correctoras, entre las cuales el promotor asume todas las especificadas por la Dirección del Parque Nacional de Doñana, en escrito con fecha 8 de noviembre de 2006. De estas medidas las más destacadas son: ejecución de los trabajos fuera del periodo de nidificación; uso adecuado de la maquinaria que cumpla la legislación en materia de emisión de ruidos; ejecución de los trabajos fuera del periodo de máximas lluvias con el fin

de garantizar la ausencia total de arrastres de cualquier tipo a la red hidrográfica; ubicación de todas las obras e instalaciones en el interior de la parcela definida en la documentación ambiental; si el sondeo de investigación resultara positivo, y la empresa acometiera, previa autorización, la explotación del mismo, se procederá inmediatamente al vallado de la parcela; en caso de que el sondeo resultara negativo, todo el sondeo quedará sellado con hormigón evitando la afección a los acuíferos; cualquier actuación que no venga descrita en la documentación ambiental y que pudiera tener efectos negativos sobre el medio natural deberá ponerse en conocimiento de la Dirección del Parque Natural previamente a su realización; concluidas las obras se procederá a la retirada de zórras, hormigón y demás materiales; se llevará a cabo una actividad preventiva de diagnóstico arqueológico, así como actuaciones de control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra que se efectúen en las cotas que pudiesen contener sustrato arqueológico; se pondrá especial cuidado con las aguas subterráneas de la Unidad Hidrogeológica U.H. 05.51 «Almonte-Marismas del Guadalquivir», controlando las posibles fugas del circuito de los lodos de perforación, así como de la balsa de almacenamiento; etc.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 2 de enero de 2007, se concluye que el proyecto es viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos, por lo que resuelvo no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 3 de enero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

3286 RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Variante de trazado, tramo: Porriño-Vigo, (Pontevedra)».

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

1. Objeto y justificación del proyecto

El objeto del proyecto, es la realización de una mejor conexión entre Porriño y Vigo, actualmente realizada a través de la A-52 (Benavente-Vigo) con elevado tráfico, excesivo número de carriles de entrada-salida y alta siniestralidad.

En el tramo Porriño-Vigo, el trazado de esta autovía se realizó en los años 80 desdoblado la carretera N-120, no cumpliendo los estándares de trazado actuales, por lo que es necesaria la realización de unos nuevos, que mejoren la situación actual.

2. Tramitación

El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Variante de trazado. Tramo Porriño-Vigo» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en el mismo, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió en febrero de 2004 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fecha 14 de diciembre de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante publicación en el BOE de 30 de junio de 2005.

Con fecha 2 de junio de 2006 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

3. Descripción del proyecto

El proyecto contempla la realización de una variante de trazado de la N-120 en el tramo entre Porriño y Vigo (pp.kk. 655,500 y 667,000 de la carretera), ubicada en la Comunidad de Galicia, en la provincia de Pontevedra, afectando a tres términos municipales, que son Porriño, Mos y Vigo y que presenta las siguientes características técnicas y prescripciones:

Clase: Autovía.
 Velocidad de proyecto: 100 km/h ó 80 km/h.
 Calzadas: 2 x 7,00 m.
 Arcenes exteriores: 2,5 m.
 Arcenes interiores: 1,00 m.
 Mediana: A justificar técnica y económicamente.

En el Estudio Informativo se han estudiado diez ejes de trazado en planta que se pueden agrupar en dos corredores denominados «norte» y «sur». El «norte» discurre en dirección sureste, más o menos paralelo a la actual A-55, haciéndose necesaria la realización de un túnel que la cruza en el p.k. 658 de la misma.

El corredor «sur», discurre también en dirección sureste, más alejado de la actual A-55, por el valle del río Eifonso, hasta cruzar el túnel de montaña que separa los Concejos de Vigo y Mos.

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

Los elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental de la zona, según se desprende del Estudio de Impacto Ambiental, son:

Hidrología: La zona está incluida en las cuencas Galicia-Costa y Norte, con la presencia de los ríos Eifonso y Rego Louro, este último con sus afluentes Rego del Perral, Rego de Lusua Cerqueira o el Rego do Lagoa y Rego Lagares, situados en las proximidades de Vigo.

Vegetación: Las condiciones climáticas de la zona y su altitud determinan agrupaciones autóctonas tipo fraga o bosque caducifolio en el que domina el carballo («Quercus rober») acompañados de diversos fanerófitos (castaños, bidueiro, sobreiro, etc), que en el ámbito del estudio ocupa una pequeña parte del área que le corresponde y además está muy degradado y degenerado. Las comunidades subarborescentes y/o herbáceas (helechales, retamares y brezales) se vienen repoblando con especies arbóreas (pinos y eucaliptos) de crecimiento rápido para aprovechar la elevada productividad forestal que tiene esta zona.

La vegetación riparia predominante es el ameneiro («Alnus glutinosa»), pero dadas las características de los ríos que abarca el proyecto, esta vegetación es escasa al ser sustituida por frutales y cultivos hasta el mismo cauce.

Fauna: Los catálogos de fauna consultados, indican que en la zona, están potencialmente presentes 10 tipos de invertebrados, 4 de peces, 11 de anfibios, 12 de reptiles, 67 de aves y 11 de mamíferos, en hábitat muy variados y parcialmente coincidentes.

Según la legislación vigente, hay 6 especies de interés comunitario, y 60 de interés especial aunque no amenazadas.

Espacios Protegidos: En el ámbito del estudio no se encuentra ningún espacio protegido, aunque próximos pero no coincidentes, están los siguientes: El LIC «Gándaras de Budiño» (ES 1140011), los bosques altivos de «Alnus glutinosa» y «Fraxinus excelsior» y el «Encoro de Zamans» (Embalse de Zamans).

Patrimonio Cultural: El Camino de Santiago de la zona comprende el denominado, «Camino portugués» que la cruza.

No hay en el trazado, ningún área de interés arqueológico, catalogado.

5. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativas

Todas las alternativas de trazado son completas y quedan definidas entre los pp.kk. 655,500 y 667,000 de la N-120, y en todas se incluye un túnel cuya longitud es variable.

Se ha llevado a cabo el estudio de diez ejes de trazado en planta agrupados en dos corredores:

Corredor Norte: Engloba los ejes 1 a 3
 Corredor Sur: Engloba los ejes 4 a 10

El Corredor Norte es el que discurre más próximo a la actual A-55 entre Vigo y Porriño. Esto implica una longitud total para las alternativas de este corredor menor que para las del Corredor Sur.

El Corredor Sur, discurre más alejado de la actual A-55, siguiendo el valle del río Eifonso hasta que emboquilla en la montaña, para cruzar y

entrar en el Concello de Mos a la altura de Casa de Morto y dirigirse hacia la A-55 donde se implanta el enlace de Mos.

En todos los ejes, se ha proyectado un túnel que atraviesa la montaña que separa Vigo y Porriño, con una longitud variable, comprendida entre 1.885 m y 3.460 m según la rasante considerada.

En cuanto al trazado en alzado de los ejes, se ha llevado a cabo un estudio específico de la rasante en la zona de túnel, debido a la importante repercusión económica que tiene éste en el presupuesto de la obra. Para los ejes 1 a 3 se han estudiado tres rasantes diferentes, denominadas «a» (inclinación máxima 5%), «b» (inclinación máxima 6%) y «c» (inclinación máxima 6% con algunas variaciones respecto a la solución «b»).

Para los ejes 4 al 10 se han estudiado por su parte dos rasantes diferentes, empleando una inclinación máxima del 5% en las alternativas designadas por «a», y del 6% en las alternativas designadas por «b».

Con la combinación de cada eje con la variación de rasante se obtiene un total de 23 alternativas de trazado: 1a, 1b, 1c, 2a, 2b, 2c, 3a, 3b, 3c, 4a, 4b, 5a, 5b, 6a, 6b, 7a, 7b, 8a, 8b, 9a, 9b, 10a y 10b.

De conformidad con las conclusiones establecidas en el Estudio Informativo, la Dirección General de Carreteras considera que las alternativas que mejor cumplen los objetivos definidos en el orden de Estudio son las denominadas 2c y 5b, basándose en el análisis multicriterio, y considera que ambas pueden proponerse para su aprobación.

Las características más destacables de las soluciones propuestas, se resumen en la siguiente tabla:

Alternativas	5b	2c
Longitud total (m)	10.275,01	9.439,05
Longitud en túnel (m)	2.865	2.105
Longitud en viaducto (m)	1.435	1.605
% Longitud en estructura	42	39
N.º de enlaces	3	3

6. Consultas previas

Se han recibido un total de 7 respuestas de los 26 consultados, de las cuales 4 corresponden a organismos oficiales, y 3 a ayuntamientos.

El contenido ambiental de las mismas es el siguiente:

La Dirección Xeral de Calidade e Aviliación Ambiental de la Xunta de Galicia, considera la solución en viaducto o falso túnel en vez de la realización de grandes desmontes y terraplenes, también mantener al máximo la permeabilidad territorial, la necesidad de estudio acústico previo a las obras, el diseño correcto de voladuras, el evitar afecciones a la red hidrográfica y con drenajes adecuados, así como realizar la integración paisajística.

La única afección a un curso fluvial podría darse sobre el río Alfonso, afluente del Lagares, indica Augas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, que informa en sentido favorable el estudio, con las siguientes observaciones para la ejecución de las obras:

Cualquier modificación de las obras de paso sobre cauces, deberá contar con la preceptiva autorización previa de este organismo.

En caso de producirse vertidos ocasionales, deberán ponerse en conocimiento de este organismo autónomo.

La Dirección Xeral de Conservación da Naturaleza de la Xunta de Galicia, propone respetar el lecho natural de los ríos dado su interés piscícola, proteger la vegetación de ribera, establecer adecuadamente las zonas de acopio y préstamos en suelos de poco valor, evitar arrastres a los ríos, la correcta colocación de los pilares de los viaductos y buena estabilización de taludes.

No presentan sugerencias ambientales al proyecto el resto de los organismos oficiales que han contestado a la consulta, incluyendo los ayuntamientos afectados.

La relación nominal de los organismos consultados y las respuestas recibidas se reflejan en el cuadro siguiente:

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General de la Biodiversidad	-
Delegación del Gobierno en Galicia	-
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra	-
Augas de Galicia	X
Dirección Xeral de Calidade e Aviliación Ambiental da Xunta de Galicia	X
Dirección Xeral de Conservación da Naturaza da Xunta de Galicia	X

Organismos consultados	Respuesta
Dirección Xeral de Montes de la Xunta de Galicia	-
Dirección Xeral de Patrimonio Cultural da Xunta de Galicia	-
Dirección Xeral de Desenvolvemento Sostenible da Xunta de Galicia	X
Secretaría Xeral da Consellería de Medio Ambiente da Xunta de Galicia	-
Diputación Provincial de Pontevedra	-
Facultad de Biología de Santiago de Compostela	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
A.D.E.N.A.	-
Ecologistas en Acción	-
F.A.T.	-
GREENPEACE	-
S.E.O.	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA)	-
Asociación Galega para la Cultura e Ecoloxía (AGEE)	-
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN)	-
Asociación Naturalista «BAIXO MIÑO»	-
Asociación Española de Impacto Ambiental	-
Ayuntamiento de Vigo	X
Ayuntamiento de Mos	X
Ayuntamiento de Porriño	X

7. Alegaciones formuladas

Durante el período de información pública se han presentado un total de 6.071 alegaciones de las que 8 corresponden a organismos públicos, 4 a personas jurídicas, 7 a particulares nominativos, 2 a asociaciones de vecinos y 6.060 a particulares agrupados, en torno a tres tipos de escritos.

Los aspectos ambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

Estudiadas las variantes propuestas en el proyecto, no se observan afecciones sobre las obras ejecutadas por la Confederación Hidrográfica del Norte, salvo las que pudieran derivarse de la definición más detallada del denominado enlace de Sanguñeda según la Confederación Hidrográfica del Norte.

La Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental de la Xunta de Galicia, está de acuerdo con las alternativas elegidas, pero la opción preferente es la 5b, por su menor repercusión ambiental.

En la fase previa a la redacción del proyecto de construcción se deberá realizar un estudio específico del impacto de la alternativa elegida, sobre el patrimonio cultural, según la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

La Dirección Xeral de Obras Públicas de la Xunta de Galicia, indica que no hay interferencia del trazado con la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Galicia, y por tanto no hay alegaciones.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, señala la necesidad de coordinar la autovía con la planificación de este organismo en el ámbito del estudio.

Las alegaciones de los municipios afectados, no hacen referencia a los aspectos ambientales y lo mismo sucede con las realizadas por personas jurídicas, asociaciones particulares nominales, con dos excepciones que indican la afección que se produciría sobre su vivienda y negocio respectivamente.

Las alegaciones presentadas en tres tipos de texto, independientemente agrupados (1, 2 y 3), destacan lo siguiente:

Oposición a cualquier alternativa, por su afección social (grupo 1).
 Preferencia por la alternativa 6a, oposición a la 2c y desacuerdo con la construcción de la autovía AV-S0 (grupo 2).

Modificar el enlace de Sanguñeda, unir la A-52 con la AP-9 (grupo 3).

Dada la gran contestación social, manifestada en las alegaciones recibidas en contra de la solución 2c, la Dirección General de Carreteras de Galicia, señala las siguientes conclusiones:

Debido a la menor afección ambiental, se recomienda la aprobación de la alternativa 5b modificada, en lugar de la 2c. La alternativa 5b modificada, es prácticamente igual que la 5b, siendo la única diferencia entre ambas, que en la modificada, se ajusta la definición del enlace de Mos (p.k. 8+000) para disminuir la zona comprendida entre las calzadas de conexión de las dos autovías. Para ello, se considera el desplazamiento hacia el sur del ramal de la calzada de la A-55, en el sentido Tuy-Vigo para aproximarse más al tronco de la autovía.

En cuanto a la solución 6a propuesta por los ayuntamientos de Mos y Porriño, suponen respecto a las propuestas del Estudio Informativo (2c y 5b), una enorme dificultad de ejecución, con importante afección a los

vecinos, usuarios de la carretera y edificaciones existentes, red fluvial y un mayor coste de ejecución.

En atención a la solicitud de los ayuntamientos, se considera pertinente recomendar junto con la alternativa 5b modificada, la alternativa 6a.

8. Integración del proceso de evaluación

Los impactos de las diferentes alternativas son:

Contaminación del aire: La emisión de polvo, partículas y gases contaminantes durante la fase de construcción es un impacto de magnitud baja. Se reducirá el nivel de polvo, mediante riegos periódicos y transporte de materiales tapados.

Las emisiones de gases contaminantes durante la fase de explotación, según el estudio informativo sólo superará los valores actuales de forma puntual y el impacto se considera despreciable, respecto al estado actual. No obstante, las condiciones meteorológicas y topográficas del medio pueden afectar a la difusión y dispersión de los contaminantes, al ubicarse la zona en un área donde la morfología es muy acusada con fuertes pendientes, que pueden provocar inversiones térmicas, y que supone una limitación en la dispersión de contaminantes, aumentando la concentración del aire de las capas más bajas, factor a tener en cuenta en la planificación de las obras, con elección de los períodos de menor inversión térmica.

Contaminación acústica: En la fase de construcción, es un efecto de magnitud baja y compatible. En la fase de explotación, el incremento del ruido por la circulación de vehículos será fuerte en algunos puntos, y más moderada en otros. La colocación de pantallas acústicas en zonas próximas a áreas habitadas, disminuirá el efecto sonoro sobre las mismas.

Edafología: La ocupación del suelo es impacto permanente, que no es posible mitigar, debido a la presencia física de la autovía, es un efecto relevante, aunque no singular, al no existir suelos realmente destacables en la zona. Además, durante la fase de construcción se producirán afecciones sobre las superficies auxiliares, que se minimizarán con una adecuada utilización de las mismas y se tomarán las medidas oportunas para evitar la erosión.

Vegetación: Las afecciones son de escasa magnitud en gran parte de la zona, como consecuencia de la vegetación existente, donde destaca las repoblaciones de pino pinaster y eucaliptos, pero la vegetación de ribera, deberá respetarse íntegramente. No hay afecciones a especies protegidas o amenazadas.

Se adaptarán medidas protectoras y de restauración, durante la realización de las obras.

Fauna: El mayor impacto sobre la misma, se producirá en la fase de construcción, que puede afectar a su hábitat, en determinadas épocas, como es la de la reproducción. En la fase de explotación, se puede producir un efecto barrera que dificulte su movilidad. Para evitar estos efectos negativos, se tendrá en cuenta el calendario de actuaciones durante la construcción y en la de explotación, los pasos de fauna, indicados en el estudio informativo.

Paisaje: Los mayores impactos sobre el paisaje son la construcción y la propia estructura, con una valoración variable, según que la zona sea de cultivos, repoblación forestal o áreas antropizadas. La aplicación de medidas correctoras oportunas puede minimizar considerablemente el impacto sobre el paisaje.

Patrimonio cultural: No hay catalogados restos arqueológicos en las alternativas seleccionadas, ni se contemplan afecciones sobre el patrimonio arquitectónico, histórico-artístico, monumental o etnológico, en la zona del proyecto.

Antes del comienzo de las obras, se hará una prospección arqueológica de la zona bajo la supervisión de la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia.

En relación con las vías pecuarias, la única existente es la Cañada Lusa, que en todo momento permanecerá disponible para su uso actual.

9. Condiciones ambientales específicas al proyecto

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se ha estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las siguientes medidas correctoras:

En relación con el ruido, se seguirán las especificaciones indicadas en la Ley 7/1997, así como en el Decreto 320/2002 de 7 de noviembre, que contiene el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Galicia. En las zonas donde se sobrepasen los niveles sonoros permitidos, se colocarán pantallas antiruido, cuyas características se indicarán en el proyecto de construcción.

La vegetación ha de conservarse especialmente en las zonas de ribera que es la de mayor valor ecológico, por lo que los viaductos sobre las

mismas, se diseñarán de forma que los pilares queden fuera de los cauces, procurando una mínima afección sobre la vegetación riparia.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las ocupadas por superficies arboladas, o sus proximidades y en las márgenes de ríos o arroyos.

Para evitar los impactos ambientales sobre la fauna durante la fase de construcción se planificarán los períodos de actuación, para no coincidir con las épocas de reproducción, y se construirán los pasos de fauna y cerramientos, que facilitan la movilidad de la misma así como las oportunas medidas relacionadas con dispositivos de protección frente a los tendidos eléctricos, tal como se indica en el estudio informativo.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia, antes del comienzo de las obras, se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se asegurará la continuidad de uso de las vías pecuarias afectadas. Todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas preventivas, indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

La alternativa seleccionada por el promotor es la 5b modificada, que parece la más apropiada por su menor impacto ambiental, y significa la continuación de la autovía A-52 entre Porriño y Vigo. La opción 6a solicitada por el Concejo de Mos, origina en un área pequeña, una gran acumulación de infraestructuras, una gran dificultad de ejecución y además, realiza el cruce del río Louro por dos puntos en vez de uno, que proyecta la 5b, con lo que se evitan posibles afecciones, según se ha podido comprobar en la visita de campo.

10. Especificaciones para el seguimiento

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: Previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La duración del programa de seguimiento tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y de dos años en relación con la fauna.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

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

11. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio, de fecha 16 de enero de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de trazado. Tramo: Porriño-Vigo», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente en la realización de la alternativa 5b modificada siempre y cuando, se establezcan los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y aceptadas por este, que dan respuesta a lo planteado en el período de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Estado en Galicia para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 17 de enero de 2007.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

BANCO DE ESPAÑA

3287

RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2007, del Banco de España, por la que se publican las sanciones impuestas a L & L Sociedad de Tasación, S.A., a don Melquíades Lesmes Valdés, a don Melquíades Lesmes Rodríguez, a don Valentín José Lesmes Valdés y a doña Berta Valdés Sienra.

Con fecha 23 de diciembre de 2004, el Consejo de Ministros dictó Acuerdo resolviendo el expediente de referencia IE/ST-1/2004 incoado por Acuerdo de la Comisión Ejecutiva del Banco de España de 7 de enero de 2004, a L & L Sociedad de Tasación, S.A., y a las siguientes personas que ejercen cargos de administración en la Sociedad: Don Melquíades Lesmes Valdés, Presidente del Consejo de Administración; don Melquíades Lesmes Rodríguez, Vicepresidente del Consejo de Administración; don Valentín José Lesmes Valdés Vocal y Secretario del Consejo de Administración; y doña Berta Valdés Sienra, Vocal y Vicesecretaria del Consejo de Administración, y habiendo adquirido firmeza por sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo, de fechas 30 de octubre y 14 de noviembre de 2006, procede, de conformidad con el artículo 27.5 de la Ley 26/1988, de 29 de julio (Boletín Oficial del Estado del 30), sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, dar publicidad en el Boletín Oficial del Estado de las siguientes sanciones por infracciones muy graves, impuestas en dicho Acuerdo, que dispuso, entre otras sanciones, las siguientes:

I. Imponer a L & L Sociedad de Tasación, S.A., las siguientes sanciones, previstas en los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 26/1988, de 29 de julio, de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, en concordancia con la Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1994, de 14 de abril:

a) Cuatro sanciones de pérdida definitiva de la homologación para prestar servicios de tasación, cada una de ellas, correspondientes a la comisión de las cuatro infracciones muy graves siguientes:

La primera sanción se impone por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el apartado 2.a) 1.ª de la Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1994, de 14 de abril, consistente en incumplir el requisito de homologación del artículo 3.1.b) (en relación con la Disposición Transitoria Primera) del Real Decreto 775/1997 de contar con el porcentaje mínimo exigido de capital íntegramente desembolsado, y mantener unos fondos propios inferiores a la exigencia de dicho capital mínimo desembolsado.

La segunda sanción se impone por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el apartado 2. a) 1.ª de la Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1994, de 14 de abril, consistente en incumplir el requisito de homologación para ejercer la actividad de tasación relativo a la limitación del objeto social, en relación con lo dispuesto en el artículo 3. 1. c) del Real Decreto sobre los requisitos para la homologación de las sociedades de tasación, que determina que dichas sociedades deberán limitar estatutariamente su objeto social a la valoración de todo tipo de bienes, empresas o patrimonios.

La tercera sanción se impone por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el apartado 2.a) 1.ª de la Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1994, de 14 de abril, consistente en incumplir el requisito de homologación para ejercer la actividad de tasación relativo a los profesionales con que se debe contar, en relación con lo que establece el artículo 3.1.d) del Real Decreto 775/1997 sobre el requisito de contar con un número mínimo de diez profesionales de los cuales, al menos tres, han de ser profesionales vinculados.

La cuarta sanción se impone por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el apartado 2.a) 1.ª de la Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1994, de 14 de abril, consistente en incumplir el requisito de homologación para ejercer la actividad de tasación, relativo a contar con una adecuada organización, medios y sistemas de control interno, en relación con el requisito establecido en el artículo 3.1.e) del Real Decreto 775/1997, de disponer de una organización, medios y sistemas de control interno que aseguren el adecuado conocimiento de la situación y condiciones del mercado inmobiliario sobre el que han de operar, como el cumplimiento uniforme de las normas de valoración aplicables y de las obligaciones e incompatibilidades establecidas en el Real Decreto, y en relación con la Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1994.

II. Imponer a don Melquíades Lesmes Valdés como miembro del Consejo de administración de L & L en su calidad de Presidente, las siguientes sanciones, previstas en los artículos 12 y 13 de la Ley 26/1988, de 29 de julio, de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, en