

INTEGRACION AMBIENTAL Y PATRIMONIO

ANEJO 17



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ANEJO	3
2. ANTECEDENTES AMBIENTALES	3
3. DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y UBICACION DEL PROYECTO	3
3.1. OBJETO DEL PROYECTO	3
4. AMBITO DEL PROYECTO	4
5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO	5
6. ANALISIS DE ALTERNATIVAS	6
6.1. ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.....	6
6.2. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS	7
7. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES AFECTADOS POR EL PROYECTO	7
7.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	7
7.2. TOPOGRAFIA Y RELIEVE. GEOMORFOLOGIA Y LITOLOGIA	7
7.3. CLIMATOLOGÍA	8
7.4. CARACTERÍSTICAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES	8
7.5. CONDICIONANTES HIDRÁULICOS	8
7.6. USOS DEL SUELO	9
7.7. CONDICIONANTES URBANÍSTICOS	9
7.8. VEGETACIÓN.....	9
7.9. FAUNA	10
7.10. ESPACIOS NATURALES.....	10
7.11. ELEMENTOS DE PATRIMONIO	11
8. EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL PROYECTO EN EL MEDIO AMBIENTE.....	12
8.1. ANÁLISIS DE IMPACTOS DEL PROYECTO PROPUESTO	12
8.2. IMPACTOS AMBIENTALES EXISTENTES.....	12
8.3. IMPACTOS AMBIENTALES INDUCIDOS POR EL PROYECTO DE ACTUACIÓN DURANTE LA CONSTRUCCIÓN	12
8.3.1. AFECCION AL PAISAJE	12
8.3.2. ALTERACION DEL SUELO.....	12
8.3.1. AFECCION A LA FLORA.....	12
8.3.2. CONTAMINACION ATMOSFERICA	12
8.3.3. EFECTOS SOBRE EL MEDIO HIDRICO	13
8.3.4. AFECCION SOCIOECONOMICA	13
8.4. IMPACTOS AMBIENTALES INDUCIDOS POR EL PROYECTO DE ACTUACIÓN DURANTE LA EXPLOTACION.....	13
8.4.1. AFECCION AL PAISAJE	13
8.4.2. ALTERACION DEL SUELO.....	13
8.4.3. CONTAMINACION ATMOSFERICA	13
8.4.4. EFECTOS SOBRE EL MEDIO HIDRICO	13
8.4.5. EFECTOS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO	13
8.4.6. AFECCION SOCIOECONOMICA	13
8.5. VALORACION DE IMPACTOS	13
8.6. CONCLUSIONES. DIAGNOSTICO AMBIENTAL	14
9. MEDIDAS DE PREVENCION Y COMPENSACION DE EFECTOS NEGATIVOS	16
9.1. MEDIDAS PREVENTIVAS.....	16
9.1.1. MEDIDAS PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	16
9.1.2. MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN LUMÍNICA	16
9.1.3. MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DEL SUELO	16
9.1.4. MEDIDAS PROTECTORAS DEL MEDIO HIDROLÓGICO.....	17
9.1.5. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN	18
9.1.6. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA FAUNA.....	18
9.1.7. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO SOCIOECONÓMICO	18
9.1.8. MEDIDAS PARA EL CONTROL ARQUEOLÓGICO.....	18
9.1.9. MEDIDAS GENERALES DE GESTIÓN DE LA OBRA	19
9.1.10. GESTIÓN DE RESIDUOS.....	19
9.1.11. RESTAURACIÓN VEGETAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	19
9.1.12. MEDIDAS EN RELACIÓN A LA VIGILANCIA AMBIENTAL.....	19
9.1.13. RESUMEN DE MEDIDAS CORRECTORAS.....	20
10. SEGUIMIENTO Y PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL	21
10.1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL EN LA FASE DE OBRAS.....	21
10.2. ACTIVIDADES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO. FASE DE OBRAS.....	21
10.3. RESUMEN DE ACTUACIONES DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE FASE DE OBRAS.....	21
10.4. ACTIVIDADES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO. FASE DE EXPLOTACION.....	22
10.5. CALENDARIO.....	22
10.6. INFORMES.....	22
11. MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	23
APENDICE Nº1. RESOLUCION DE AVALIACION AMBIENTAL SIMPLIFICADA	24
APENDICE Nº2. RESOLUCION DIRECCION XERAL PATRIMONIO CULTURAL REQUERIMIENTO PROSPECCION ARQUEOLOGICA	25



1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ANEJO

El presente Anejo tiene como objeto establecer las Medidas de protección, corrección e integración ambiental de la Separata del Vial de Sistemas Generales de Acceso Rodado del “Proyecto de construcción: apartadero ferroviario en la PLISAN. TT.MM. Salvaterra de Miño – As Neves (Pontevedra)” para prevenir, reducir o en su caso eliminar los impactos que de las acciones previstas en la ejecución del proyecto se deriven.

El proyecto recoge las actuaciones necesarias para realizar el montaje de vías y escapes, su electrificación, su señalización, sus instalaciones de seguridad y comunicaciones, y la urbanización del ámbito en lo correspondiente a los capítulos de Movimiento de tierras-Explanación, Pavimentación y Señalización, distribución de agua, Saneamiento (aguas pluviales y residuales), Energía eléctrica, Alumbrado público, Canalizaciones de comunicaciones, Jardinería, riego y Mobiliario urbano.

Las principales medidas que se plantean en este anejo son medidas relativas a:

- a) Atmósfera
- b) Suelo
- c) Medio hídrico
- d) Vegetación
- e) Fauna
- f) Patrimonio histórico y cultural.

Así mismo, se definen medidas relativas a la correcta Gestión de la obra (localización de instalaciones auxiliares, Gestión de residuos, etc.) y medidas para la vigilancia ambiental, cuyo objetivo no es otro que garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Sostenibilidad Ambiental.

2. ANTECEDENTES AMBIENTALES

El Apartadero Ferroviario de la PLISAN se encuentra recogido dentro del **Proyecto Sectorial para la implantación de la plataforma logístico-industrial en el suelo delimitado en los ayuntamientos de Salvaterra de Miño y As Neves (PLISAN)**, aprobado definitivamente el 15/05/2002, con publicación en el DOG el 06/06/2002.

Este Proyecto Sectorial fue sometido a una Evaluación de Impacto Ambiental según se establece en el *Decreto 80/2000, de 23 de marzo, por el que se regulan los planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal*.

En aplicación de la referida norma, en mayo de 2002 se procede a la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto Sectorial, publicada en el DOG nº120 de 24/06/2002.

El 13/01/2011, con publicación en el DOG de fecha 07/02/2011, se aprueba definitivamente el *Documento Refundido de la Modificación Puntual da Plataforma logístico-industrial Salvaterra de Miño-As Neves PLISAN*.

Aunque la Modificación Puntual no presenta cambios sustanciales que aparentemente impliquen la necesidad de volver a someter a evaluación el Proyecto, este documento fue sometido al Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica conforme a la *Ley 9/2006, de 28 de abril*, y al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental conforme al *RDL 1/2008 de 11 de enero y su posterior modificación en la Ley 6/2010*.

A esta evaluación se emitió *Decisión do 26 de agosto de 2010, da Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental, sobre a Non Necesidade da avaliación ambiental estratéxica da Modificación Puntual do Proxecto Sectorial da Plataforma Logístico-Industrial Salvaterra do Miño-As Neves (PLISAN)*, con clave 2009AAE1046.

En octubre de 2016 se redacta por parte de la Autoridad Portuaria de Vigo el *Anteproyecto de Apartadero Ferroviario en la PLISAN*. Este documento se remite al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para solicitar, de acuerdo a la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario*, la autorización para la conexión de la línea ferroviaria interior de la estación intermodal a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

En diciembre de 2017, ADIF autoriza la conexión en dos puntos con la RFIG para el desarrollo del apartadero ferroviario en los PP.KK. 122.9 y 125.1 de la Línea ferroviaria Monforte-Ourense-Vigo. (Se adjunta en el Anejo nº1 la Autorización de conexión a la RFIG de la Plataforma Logística PLISAN en Salvaterra (Pontevedra)).

Según la *Ley 21/2013 de evaluación ambiental*, vigente actualmente, en su *Anexo II* se recogen los *Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2º*, encontrándose dentro del listado el siguiente tipo de proyecto:

- Grupo 7. Infraestructuras:
- Construcción de **vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías** (proyectos no incluidos en el Anexo I)

Aunque el proyecto del Apartadero Ferroviario de la PLISAN desarrolla el planeamiento recogido en el documento de la *Modificación Puntual da Plataforma Logístico-industrial Salvaterra de Miño-As Neves PLISAN*, para los suelos del **Área CI de Actividad Intermodal**, se somete a evaluación ambiental simplificada el Proyecto conforme a la Ley 21/2013.

Con fecha 06/07/21 la Autoridad Portuaria envía el Documento Ambiental para solicitud de Inicio de Evaluación del Impacto Ambiental Simplificado a la Dirección del IGVS para comienzo de la tramitación.

Con fecha 13/02/23 se emite **Resolución da Dirección Xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático, pola que se formula o Informe de Impacto Ambiental do Proxecto Constructivo de Apartadoiro Ferroviario na Plataforma Logístico-Industrial Salvaterra de Miño – As Neves (PLISAN), nos concellos de Salvaterra de Miño e As Neves (Pontevedra), promovido pola Autoridade Portuaria de Vigo (Clave 2021/0152)**.

Dicha Resolución concluye que no son previsibles efectos significativos sobre el medio ambiente y, por lo tanto, no se considera someter el Proyecto a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

3. DEFINICION, CARACTERISTICAS Y UBICACION DEL PROYECTO

3.1. OBJETO DEL PROYECTO

En el *Proyecto Sectorial para la implantación de la plataforma logístico-industrial en el suelo delimitado en los ayuntamientos de Salvaterra de Miño y As Neves (PLISAN)*, se incluye en la zona Sur del ámbito una superficie para el desarrollo de un Área de Actividad Intermodal (CI), dentro de los Sistemas Generales de la Plataforma. Esta zona intermodal pretende la conexión mediante una terminal ferroviaria de los modos de transporte de carretera y ferrocarril.

El Proyecto de Apartadero Ferroviario desarrolla a nivel constructivo los criterios básicos recogidos en la *Modificación Puntual del Proyecto Sectorial* aprobado el 13/01/2011.

El Proyecto de Apartadero Ferroviario incluye los siguientes elementos:

- La intermodalidad se planifica mediante la construcción de un Plataforma Logístico Industrial con conexión a la red ferroviaria mediante un apartadero ferroviario y la prolongación del vial Norte-Sur de conexión con la Autovía A-52 de las Rías Bajas, permitiendo la intermodalidad directa ferrocarril-carretera y ferrocarril-carretera-marítima a través del Puerto de Vigo.



- Conexión directa a la Línea Ferroviaria Monforte-Ourense-Vigo en dos puntos, autorizados por ADIF en diciembre de 2017, en los PP.KK. 122.9 y 125.1 de la Línea Monforte-Ourense-Vigo de la Red Ferroviaria de Interés General.

- Diseño y construcción de una terminal ferroviaria desarrollada en 2 Fases de acuerdo con el Plan Operativo de la Terminal. Esta terminal está formada por los siguientes elementos:

o Fase I:

- Haz de recepción / expedición formada por 3 vías.
- Haz de mercancías, con 2 vías para carga/descarga.
- 3 vías en culatón y aparcamiento de locomotoras.
- 2 vías mango paralelas a la Línea convencional.
- 2 culatones de seguridad.
- 1 plataforma para almacenamiento de contenedores entre vía 3 y 4.
- 1 plataforma para almacenamiento y carga/descarga de vehículos.
- 1 Nave para taller de maquinaria.

o Fase II

- Ampliación del Haz de recepción / expedición hasta un total de 4 vías
- Ampliación del Haz de mercancías hasta 4 vías para carga/descarga con acceso a plataforma de almacenamiento
- Ampliación de haz de mercancías con vías de estacionamiento o descarga
- Prolongación de vías hasta área Logística-Intermodal LI con 4 vías de mercancías
- Ampliación de vías de estacionamiento de locomotoras y composiciones.
- 1 plataforma para almacenamiento de contenedores entre vía 1 y 2

- Elementos de control de accesos y cerramiento perimetral de la instalación

- Viario de conexión de la terminal ferroviaria con el viario existente

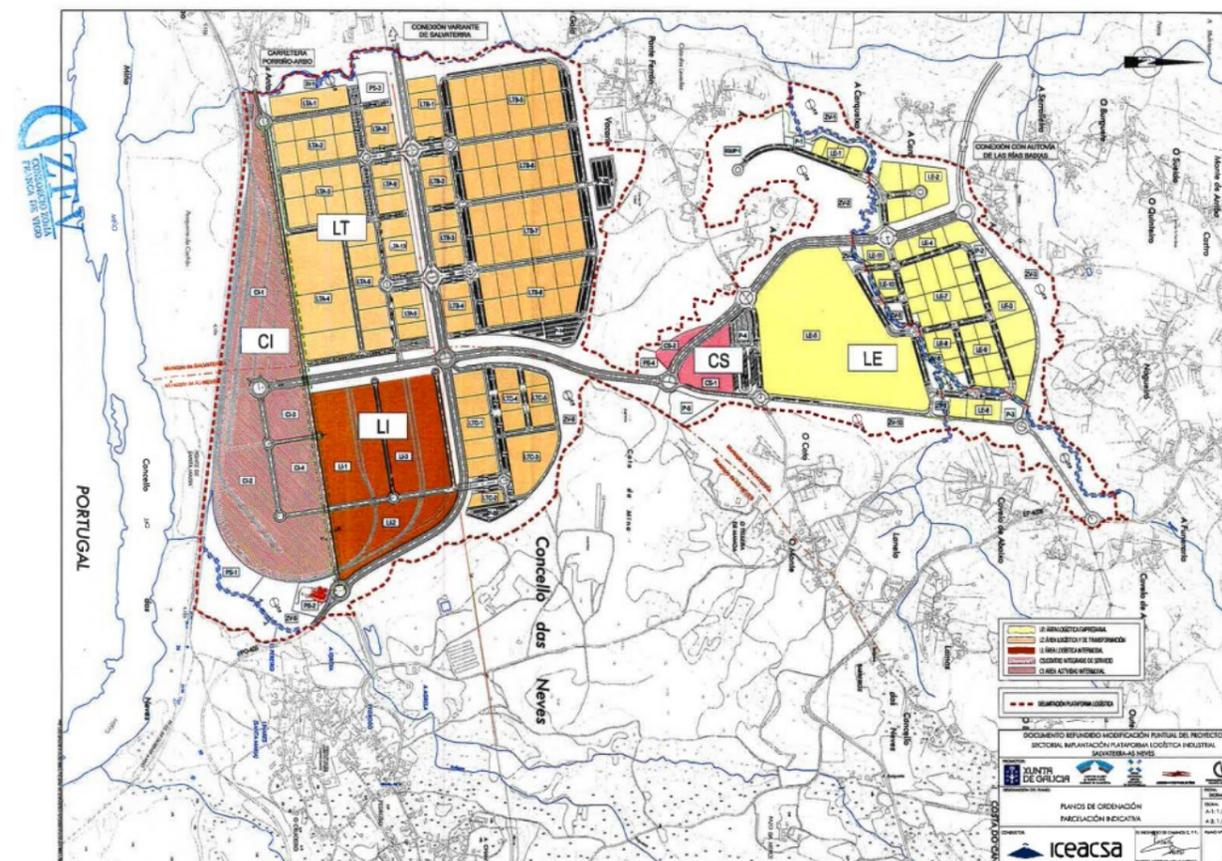
- Viario interior del área Intermodal

- Ejecución de un tanque de tormentas en el interior de la terminal.

- Instalaciones auxiliares de la Estación Intermodal.

4. AMBITO DEL PROYECTO

El desarrollo del proyecto afecta al área Intermodal CI del Proyecto Sectorial y a su acceso al viario de Sistemas Generales Norte-Sur para continuar su trazado.



Zonificación de la Modificación Puntual del Proyecto Sectorial (documento aprobado).

• **usos pormenorizados. Ordenación.**

A continuación se recogen los principales condicionantes correspondientes a esta Área incluidos en la *Modificación Puntual del Proyecto Sectorial*, en los siguientes puntos:

Apartado 3.3. Descripción de la Ordenación de la PLISAN

Los criterios básicos para la ordenación de la PLISAN responden a:

- A) Agrupar y delimitar áreas funcionalmente homogéneas
 - o Se trata de plantear áreas con carácter diferenciado (tipologías, clientes, demandas...) y no una suma de polígonos desarrollados por etapas o paquetes indiferenciados que se vayan cerrando en el corto plazo
 - o (...)
- B) Localización de las áreas en función de los condicionantes y potenciales del conjunto, especialmente:
 - o Formación de una **infraestructura nodal (intermodal) con carácter de sistema general, en conexión directa con el trazado ferroviario existente, sin determinantes externos.**



- o Formación de **plataformas logísticas intermodales y de transformación directamente relacionadas con este sector**, en la zona con menores pendientes.
- o Creación de **áreas empresariales e industriales con actividades relacionadas con las zonas de logística pura**, localizadas en el eje de entrada desde la conexión con la autovía de la Rías Bajas.
- (...)
 - E) Seguridad de explotación y gestión
 - o Se trata de obtener distintos niveles de seguridad en la plataforma según las necesidades específicas demandadas, minimizando los costes de control y diversificando las ofertas.
 - o (...)
 - Seguridad en el ámbito general de la plataforma, identificada en conjunto como un espacio homogéneo y de calidad, en el que se pueden establecer diversos mecanismos: control de accesos en determinadas puertas (no en todos los viarios generales), patrullas, cerramientos de límites, etc.

A efectos de la organización territorial, se organiza la plataforma en dos categorías de suelo:

1. **Sistemas Generales de la plataforma, o piezas de carácter territorial.**
 - a. Corredores viarios, paisajísticos y de infraestructuras: sistemas de movilidad, infraestructural y de organización espacial del conjunto
 - b. **Centro Intermodal: instalación de carácter territorial para la explotación de infraestructuras ferroviarias**
2. **Áreas de Actividades Empresariales de la plataforma**
 - a. Para el desarrollo de las actividades empresariales propias de la plataforma

Apartado 3.4. Justificación del cumplimiento de las dotaciones urbanísticas

Las superficies delimitadas en la Modificación Puntual en el ámbito del Proyecto Constructivo de acuerdo con la Modificación Puntual son las siguientes:

ZONIFICACION	USO			SUPERFICIE
USO LUCRATIVO	USO INDUSTRIAL	Centro Intermodal	Total Manzanas CI	316.218,00
DOMINIO PUBLICO FERROVIARIO				24.865,00
TOTAL SUPERFICIE ORDENADA				341.083,00

Las dotaciones definidas en el Proyecto Sectorial a cumplir son las siguientes:

ZONA	Superficie	Superficie uso industrial	Superficie uso terciario	Plazas aparcam. en parcela	Plazas aparcamiento en dominio público	
	M2 edificables	75% sup. edif	25% sup. edif	1/170 m2 indust. 1/100m2 terciario	¼ en uso industrial	1/5 en uso terciario
CENTRO INTERMODAL: CI	15.810,90	11.858,18	3.952,73	93	30	16
TOTAL						46

Apartado 3.7. Conexiones con los Sistemas Generales existentes e Infraestructuras propuestas

3.7.1.- Estructura viaria y ferroviaria

Sistema viario general

Está formado por el eje central, en sentido norte-sur y el eje de la Variante de Salvaterra, en sentido este-oeste, que forman un T de relación con el entorno territorial (núcleos rurales cercanos y poblaciones urbanas, como Porriño, o la autovía A-52).

El criterio de ordenación del viario general consiste en dotar a la plataforma de un viario general con un número limitado de cruces y accesos, mediante la entrada puntual desde rotondas al viario interior de las Áreas de Actividad.

Los ejes principales se estructuran en dos calzadas independientes con mediana central, articulados por rotondas con una distancia entre 300 y 600 m que dan acceso a las áreas de actividad, con un diámetro interior de 35 m.

Los radios de trazado del viario son superiores a los 250 m, y las rotondas tienen un radio mínimo de 35 m.

(...)

Sistema ferroviario

La definición del sistema ferroviario se ha efectuado de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Título VIII: Policía de ferrocarriles) y al Instrucción Técnica para la utilización de los servicios de obras e instalaciones fijas de RENFE.

5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

El desarrollo del Proyecto del Apartadero Ferroviario en la PLISAN permite la creación del Área Intermodal CI recogida en el Proyecto Sectorial.

La Autorización por parte de ADIF para la conexión a la RFIG, de acuerdo a la Ley del Sector Ferroviario, era el principal condicionante para el desarrollo del Proyecto con una solución adecuada a las necesidades del administrador ferroviario.

El 18 de diciembre de 2017, ADIF notifica a la Autoridad Portuaria de Vigo la Autorización a la conexión en dos puntos de la RFIG de la Plataforma Logística PLISAN, en Salvaterra (Pontevedra).

Por ello, el Plan de Etapas tras la autorización de los accesos a la RFIG, es:

- Redacción del Proyecto Constructivo del Apartadero Ferroviario en la PLISAN. Fase 1.
- Redacción del Plan de Explotación del Apartadero Ferroviario en la PLISAN.
- Ejecución de las obras de la Fase 1, incluyendo entre las obras la urbanización y tanque de tormentas.
- Puesta en servicio del apartadero ferroviario, autorizado por ADIF y Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- Comienzo de la explotación.
- Redacción de Proyecto Constructivo del Apartadero Ferroviario en la PLISAN. Fase 2.
- Ejecución de las obras.
- Puesta en servicio de la Terminal completa.



6. ANALISIS DE ALTERNATIVAS

6.1. ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

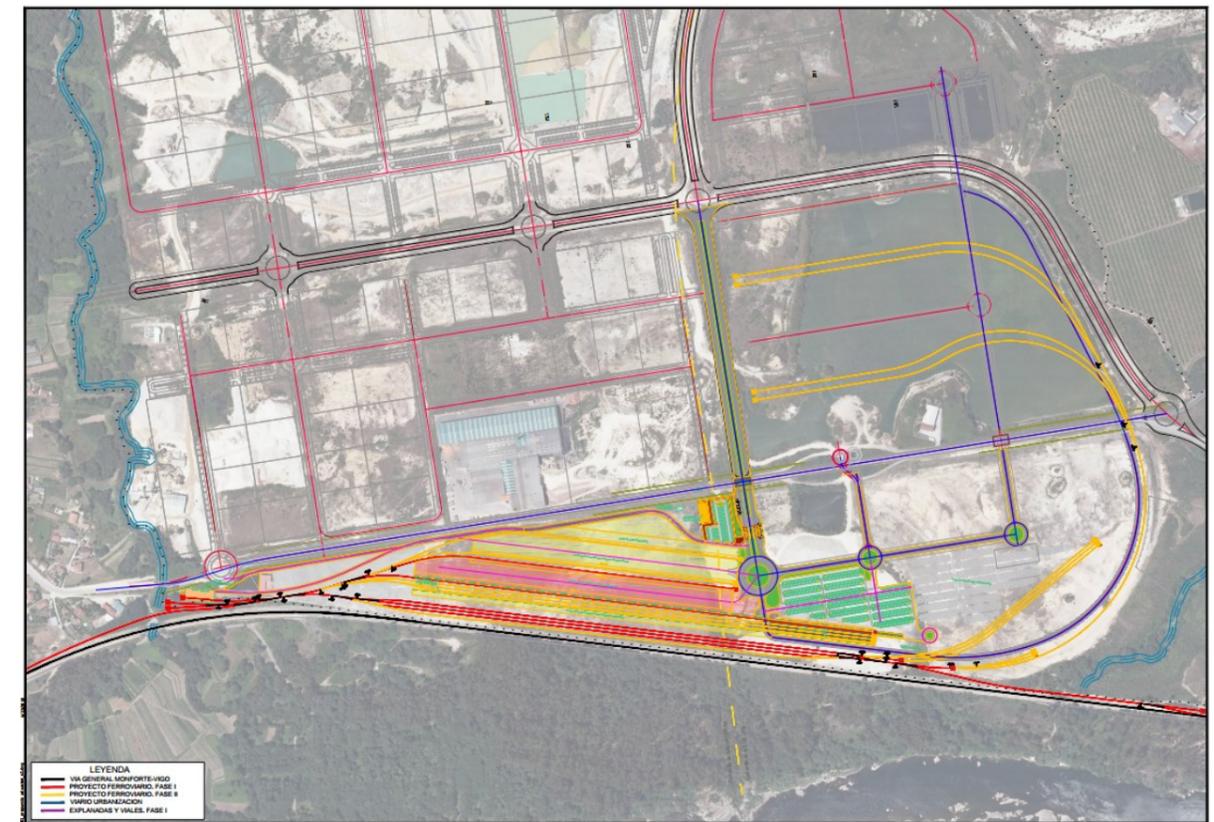
El proceso seguido para encajar la terminal intermodal viene condicionado por el análisis de la accesibilidad desde la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y los puntos de acceso autorizados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), así como el cumplimiento de la normativa europea de interoperabilidad ferroviaria y sus condicionantes de implantación y longitud de andenes para mercancías. Además, se ve condicionada con la conexión con el resto del viario proyectado en el Proyecto Sectorial para potenciar la interoperabilidad entre diferentes tipologías de transporte.

Por otro lado, la zonificación de la estación intermodal ha de tener en cuenta la situación de cada tipo de transporte para evitar los cruces entre ellos, permitiendo que la interfase ferrocarril-carretera se realice mediante maquinaria especializada en situación ideal.

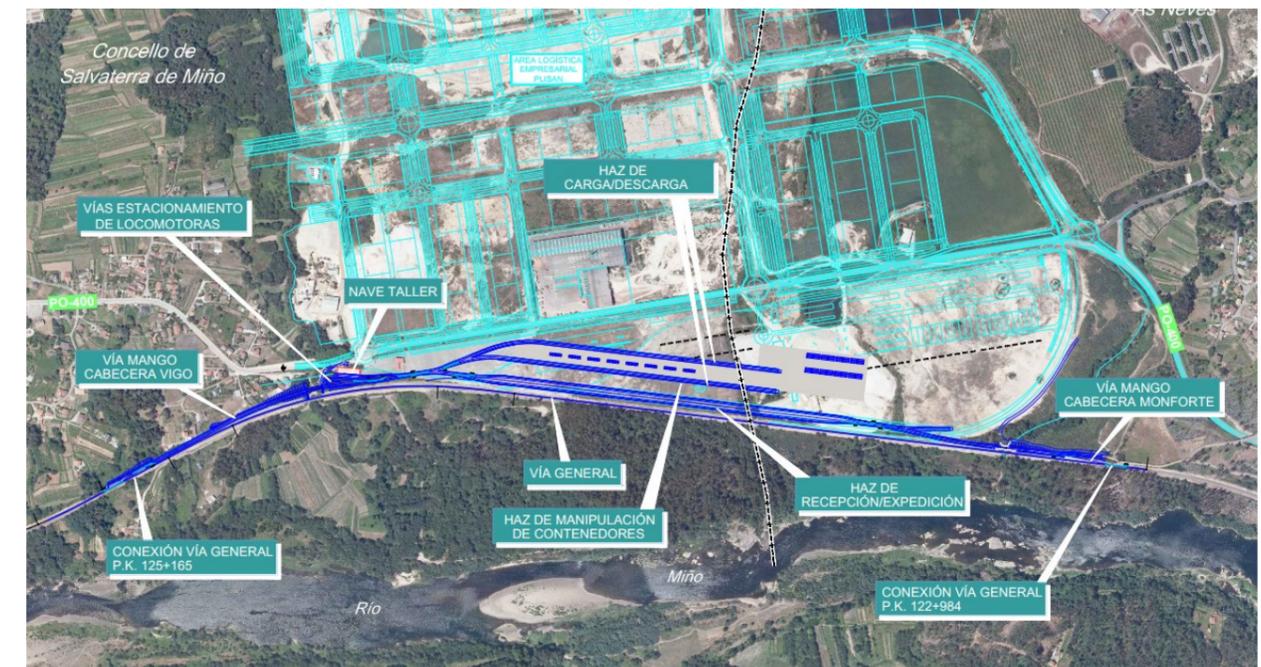
El estudio de los accesos al sistema general ferroviario y la definición del Área de Actividad Intermodal CI se planteó a través de las siguientes alternativas, incluidas en diferentes proyectos desarrollados por el promotor, todas razonables y técnica y ambientalmente viables:

- **Alternativa 0.** Mantener la situación actual del entorno.
- **Alternativa 1.** La propuesta en el Proyecto Constructivo. Consiste en la conexión con la RFIG en los PP.KK. 122.9 y 125.1 de la Línea ferroviaria Monforte-Ourense-Vigo, y el desarrollo de una terminal ferroviaria de mercancías de acuerdo al Proyecto Sectorial, incluyendo en la terminal una zona para estacionamiento y carga/descarga de vehículos.
- **Alternativa 2.** La recogida en el anteproyecto, autorizado por ADIF para la conexión con la RFIG.
- **Alternativa 3.** La recogida en el Proyecto Sectorial,

A continuación se muestran esquemas de las alternativas analizadas.

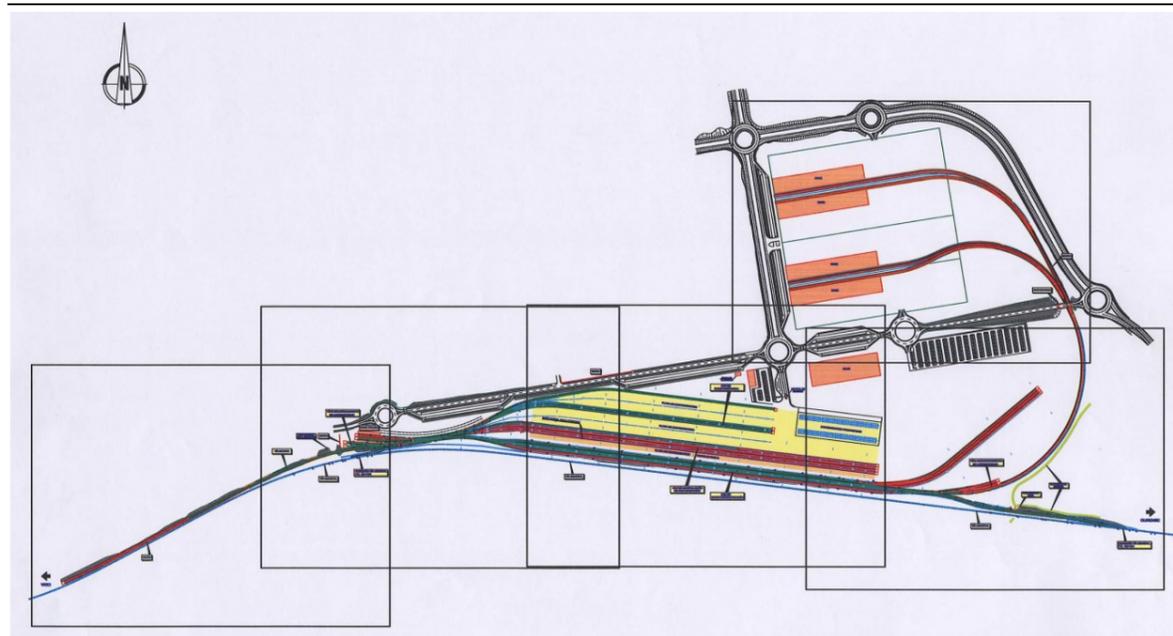


Alternativa 1 (Proyecto Constructivo)



Alternativa 2 (Anteproyecto)





Alternativa 3 (Proyecto Sectorial)

De las alternativas, todas viables, se seleccionó la alternativa 1 y se desecharon las alternativas 0, 2 y 3 por los siguientes motivos:

- Alternativa 0. El ámbito actual está degradado, sin visos de recuperación ambiental, y que no permite el aprovechamiento y mejora de un terreno antropificado ni su futura explotación para reducir el impacto del transporte.
- Alternativa 2. Esta alternativa no es consistente con la *Modificación Puntual del Proyecto Sectorial*, pues incluye glorietas en la carretera PO-400 no autorizadas por la Xunta de Galicia, requiriendo cambios en viarios interiores y del sistema general aprobado.
- Alternativa 3. Igual que la alternativa 2, no es consistente con la *Modificación Puntual del Proyecto Sectorial*, y además no está autorizada por ADIF al no aceptar los puntos de conexión con la RFIG.

6.2. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

Los motivos que impulsan la selección de la alternativa planteada son múltiples:

- Las alternativas definidas fueron desechadas por otras administraciones públicas (ADIF) o por no ser compatibles con la planificación urbanística vigente en la *Modificación Puntual del Proyecto Sectorial* (unificación de accesos desde la carretera PO-400).
- La manifiesta necesidad de desarrollar el área intermodal como elemento clave para el desarrollo del resto del área industrial.
- La adecuación de los accesos a la zona intermodal, adaptando los accesos a la Red Ferroviario y al resto del viario del entorno.
- El desarrollo de la zona intermodal no solo repercutirá en la mejora del uso del transporte de mercancías y su desarrollo, sino que se prevé que inyecte actividad con impacto positivo directo en la economía local.
- Las alternativas son compatibles con los usos planificados y mejoran ambientalmente zonas deterioradas por las actividades extractivas, sin visos de restauración ambiental.

7. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES AFECTADOS POR EL PROYECTO

7.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El ámbito de actuación se encuentra en los términos municipales de Salvaterra do Miño y As Neves, en la provincia de Pontevedra.

El ámbito concreto se corresponde con el Área destinada para centro intermodal CI recogido en el Proyecto Sectorial, situado entre la carretera de ámbito autonómico PO-400 y la Línea ferroviaria 810 Monforte-Ourense-Vigo.

7.2. TOPOGRAFIA Y RELIEVE. GEOMORFOLOGIA Y LITOLOGIA

El ámbito de actuación es una zona eminentemente llana, con cotas entre los 20 m y 35. Cae levemente hacia su vértice Sudoeste, en la confluencia de los ríos Miño y Lobeiras.

Su morfología natural está alterada por las actividades extractivas de las empresas de extracción de gravas, que han socavado sistemáticamente la zona, generando abundantes trincheras y balsas de lodos, configurando un paisaje altamente degradado.



Estado actual de la zona de la terminal, en la zona de graveras extraídas.

En el linde Sur se encuentra la Línea ferroviaria Monforte-Redondela, marcando una franja que delimita el ámbito de actuación.



Línea ferroviaria en el entorno y explanada de vehículos en la zona.

En cuanto al suelo, el marco geológico en el que se encuadra la zona se sitúa, de acuerdo con la división paleogeográfica de la Península Ibérica establecida por P. Matte, dentro de la Zona V "Galicia Occidental-Noroeste de Portugal".

Dentro del Mapa Geológico de España, Plan MAGNA, a escala 1:50000, se localiza en la hoja nº262 "Salvaterra de Miño".



El substrato rocoso en la zona se encuentra constituido por materiales graníticos, sobre los que se disponen los materiales que constituyen las terrazas del Miño. Las unidades detectadas son:

- Substrato rocoso: roca de tonalidad clara y textura porfídica.
- Suelos de alteración del substrato granítico: arenas arcillosas con tonalidades claras.
- Terrazas: depósitos aluviales plio-cuaternarios con composición litológica y estratigráfica cuarcítica, con un tramo superior de gravas arenosas y otro inferior formado por arenas arcillosas, arcillas caoliníferas y niveles dispersos ricos en materia orgánica.
- Depósitos aluviales recientes: en relación con el arroyo de Lobeira se han detectado depósitos aluviales recientes constituidos por materiales arenosos con gravas intercaladas.
- Depósitos antrópicos: se trata de vertederos estériles de las explotaciones de áridos y arcillas existentes en la zona.
- Suelo vegetal: en zonas no afectadas por labores extractivas se ha detectado presencia de suelos arenos limosos con alto contenido en materia orgánica, con espesor medio de 30 cm.

7.3. CLIMATOLOGÍA

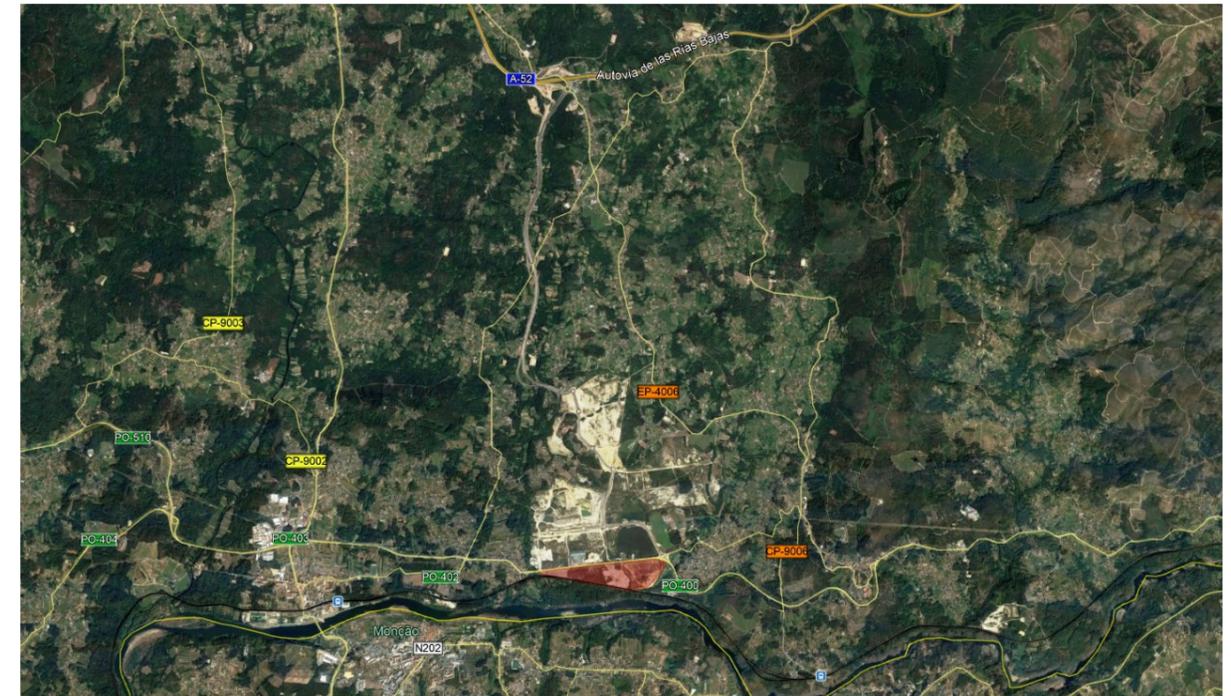
El clima se clasifica como Csb por el sistema Köppen-Geiger. El clima es cálido y templado. Los meses de invierno son mucho más lluviosos que los meses de verano.

La temperatura media anual es de 15°C. Las precipitaciones promedian los 1245 mm anuales.

7.4. CARACTERÍSTICAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

Las infraestructuras existentes en el entorno del ámbito de actuación son las siguientes:

- Línea Ferroviaria 810 Monforte-Ourense-Vigo. Linda con el límite por el sur del ámbito de actuación. Es la línea a la que se realizará la conexión ferroviaria de la terminal.
- Carretera PO-400. Carretera de titularidad autonómica, linda con el ámbito de la terminal ferroviaria por el Norte, atravesando la PLISAN. Esta carretera conecta Salvaterra, en la carretera PO-403, y Filgueira, en la carretera PO-801. Está formada por dos carriles de 3.5 m de ancho y arcenes de 1.50 m en ambos lados.
- Eje Norte-Sur y conexión con la autovía A-52. Recogido en el Proyecto Sectorial, esta carretera de reciente construcción con características de alta capacidad tiene una sección de doble carril por sentido, con mediana separadora de 9 m, cuya misión es vertebrar la PLISAN dirigiendo el tráfico hacia la autovía A-52.



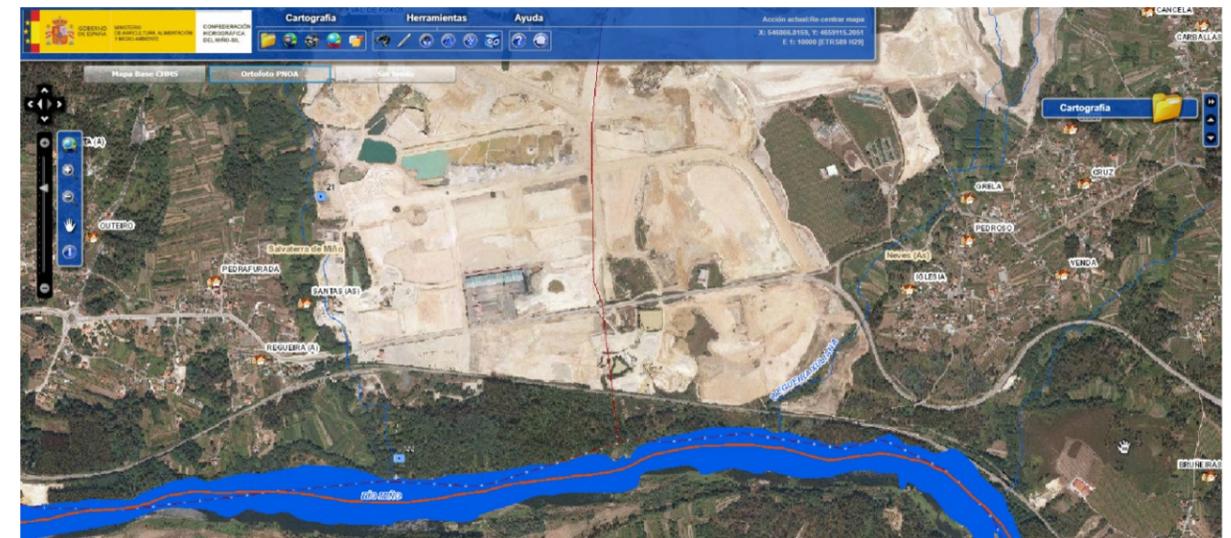
Ortofoto de la Plataforma con las carreteras de acceso (Fuente Google Earth agosto-2017)

7.5. CONDICIONANTES HIDRÁULICOS

El ámbito de actuación corresponde administrativamente a la Confederación Hidrográfica Miño-Sil.

No existe en el ámbito ningún cauce importante con cuenca mayor de 1km², correspondiendo a la línea divisoria entre los cauces.

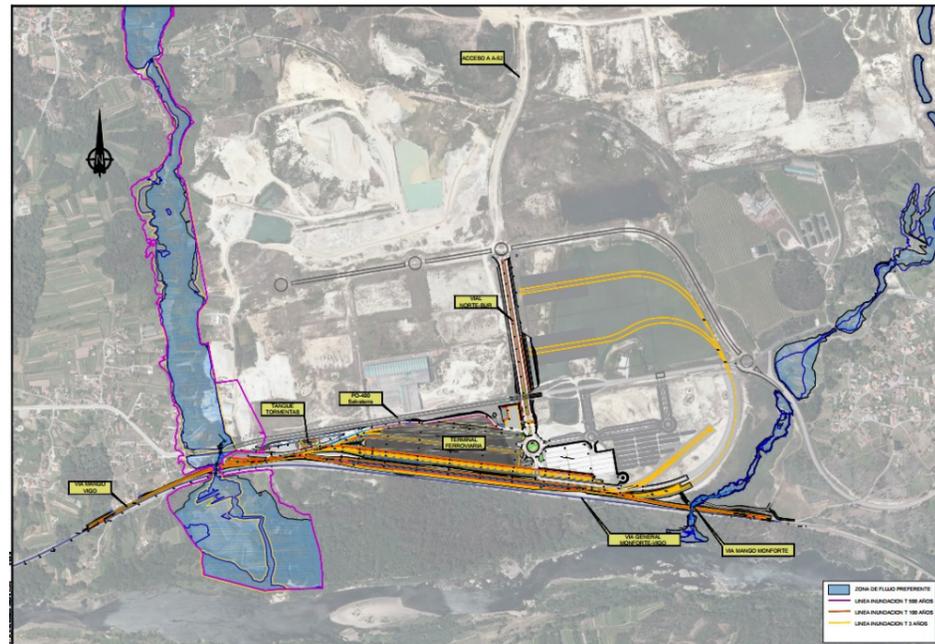
Por la zona del linde este del Sector se encuentra el arroyo denominado Regueira Xuliana. Por la zona del linde oeste del Sector se encuentra el arroyo denominado Rego de Lobeira. Estos arroyos son afluentes del Río Miño.



Visor GIS de la CHMS en el ámbito.



Estos cauces pasan bajo las infraestructuras viarias y ferroviarias a través de estructuras de paso existentes. En base al *Estudio de inundabilidad de los cauces en ámbito de la PLISAN*, de mayo 2016, se aprovechan estas estructuras, no siendo necesario crear nuevas obras de drenaje transversal.



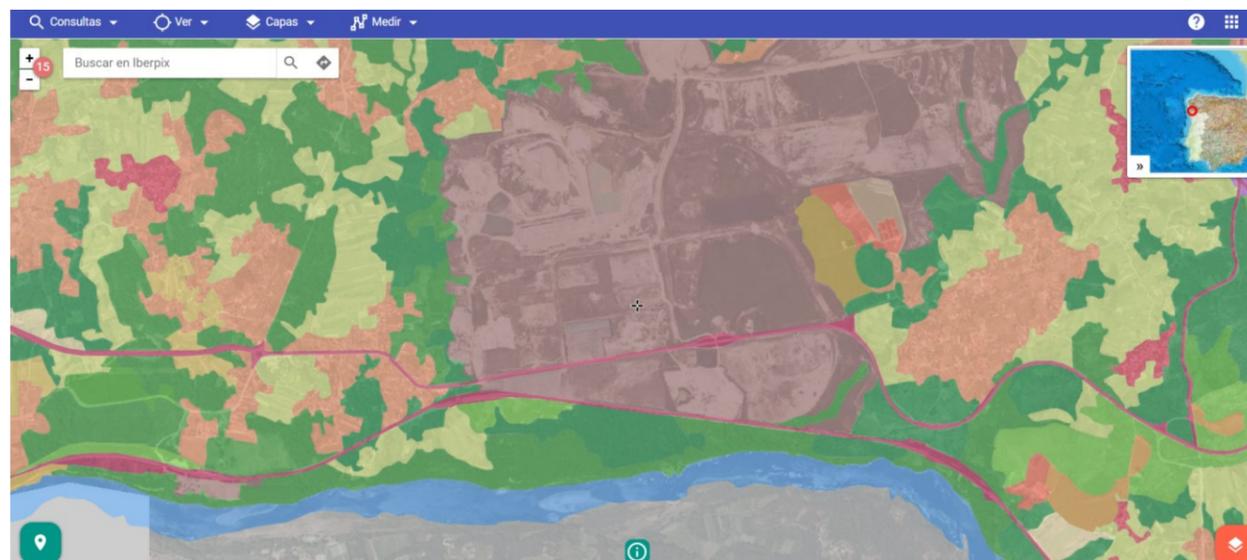
Mapa de inundabilidad en el entorno del ámbito de la PLISAN.

Respecto al nivel freático, las explotaciones de graveras de la zona y las excavaciones realizadas modifican los niveles freáticos, pues estas excavaciones están actualmente cubiertas de agua.

7.6. USOS DEL SUELO

El uso existente en el ámbito de actuación actualmente desarrolla las actividades de extracción de gravas, que han socavado la zona, configurando un paisaje industrial altamente degradado.

La zona sur del ámbito tiene un uso dedicado a la infraestructura ferroviaria.

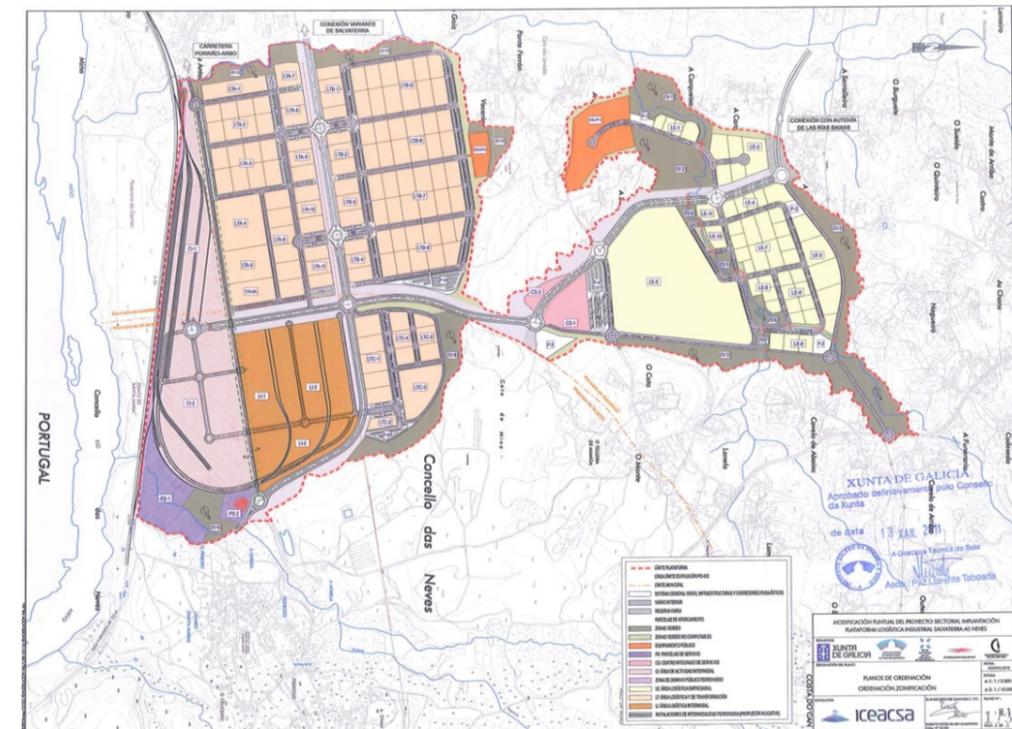


Clasificación del suelo SIOSE (GIS IGN)

7.7. CONDICIONANTES URBANÍSTICOS

La Modificación Puntual del Proyecto Sectorial de la PLISAN recoge el tipo de suelo en el ámbito de actuación como Área de Actividad Intermodal. También define las instalaciones de intermodalidad ferroviaria, siendo esta una propuesta indicativa. En este mismo documento se refleja la carretera PO-400 y el eje de conexión Norte-Sur como Sistema General Viario.

La actuación que se plantea desarrolla la planificación urbanística para la intermodalidad recogida en la Modificación Puntual del Proyecto Sectorial, siendo compatible además con el desarrollo del resto de áreas de la Plataforma Logística.



Clasificación del suelo en el ámbito del Polígono Industrial, recogido como Área de Actividad Intermodal.

7.8. VEGETACIÓN

La vegetación existente en el ámbito de actuación es prácticamente inexistente, por ser una zona desbrozada para la ejecución de las actividades extractivas de gravera.

Las plantaciones más abundantes se encuentran en el linde con la Línea Ferroviaria, estando formada principalmente por arbustivas de brezo o tojo y árboles de pequeño porte.



Vistas del tipo de vegetación existente en la zona.

A petición de la CHMS se realizó un Estudio de Vegetación en el entorno afectado por el proyecto, incluido en el Apéndice 1.

Del estudio realizado se detecta el siguiente listado de especies vegetales:

ESTRATO	Nombre científico	Nombre común
ARBÓREO	<i>Alnus glutinosa</i>	Olmo
	<i>Eucaliptus spp.</i>	Eucalipto
	<i>Fraxinus angustifolia</i>	Fresno
	<i>Laurus nobilis</i>	Laurel
	<i>Pinus spp.</i>	Pino
	<i>Populus spp.</i>	Álamo
	<i>Quercus robur</i>	Alcornoque
	<i>Quercus suber</i>	Roble
	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Falsa acacia
	<i>Salix spp.</i>	Sauce
ARBORESCENTE	<i>Senegalia spp.</i>	Acacia
	<i>Acacia melanoxylon</i>	Acacia negra
	<i>Alnus glutinosa</i>	Olmo
	<i>Eucaliptus spp.</i>	Eucalipto

ARBUSTIVO	<i>Laurus nobilis</i>	Laurel
	<i>Pinus spp.</i>	Pino
	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Falsa acacia
	<i>Salix spp.</i>	Sauce
	<i>Senegalia spp.</i>	Acacia
	<i>Adenocarpus complicatus</i>	Codeso
	<i>Arundo donax</i>	Caña común
	<i>Cytisus scoparius</i>	Retama negra (xesta)
	<i>Phyllostachys nigra</i>	Bambú negro
	<i>Ulex europeus</i>	Tojo
HERBÁCEO	<i>Anisantha diandra</i>	Bromo
	<i>Avena barbata</i>	Ballueca
	<i>Chelidonium majus</i>	Celidonia mayor
	<i>Coleostephus myconis</i>	Margarita amarilla
	<i>Oenanthe crocata</i>	Nabo del diablo
	<i>Osmunda spp.</i>	Helecho acuático
	<i>Pentaglottis sempervirens</i>	Lengua de buey
	<i>Plystichum spp.</i>	Helecho
	<i>Pteridium aquilinum</i>	Helecho común (fento)
	<i>Rubus spp.</i>	Zarza
EPIFITICO	<i>Tradescantia fluminensis</i>	Amor de hombre
	<i>Vitis spp.</i>	Vid
	<i>Hedera helix</i>	Hiedra común

Tabla 5.1: Listado de especies vegetales

7.9. FAUNA

En cuanto al estudio de la fauna, el ámbito no posee características naturales que favorezcan la presencia de poblaciones de especial interés faunístico, por la degradación del medio natural a causa de las explotaciones de extracción de grava, infraestructuras viarias y ferroviarias e instalaciones industriales en el entorno.

Las especies más destacadas son las que habitan en las áreas de matorral y las adaptadas a la presencia humana, sin olvidar las aves que nidifican en las cercanías del río Miño.

En una primera aproximación a la fauna del ámbito, y según el Atlas de vertebrados de Galicia, cabe destacar la presencia de aves como el chotacabras gris (*Caprimulgus europaeus*), la curruca rabilarga (*Sylvia undata*) o el alcaudón dorsirrojo (*Lanius collurio*). En los mamíferos destacan el conejo común (*Oryctolagus cuniculus*).

Existen, además, especies de reptiles entre las que se encuentran los endemismos ibéricos como la lagartija gallega Bocage (*Podarcis bocagei*), y la culebra viperina (*Natrix maura*).

7.10. ESPACIOS NATURALES

No se encuentran dentro del ámbito de actuación ningún espacio natural incluido en la *Rede Galega de Espazos Naturais Protexidos*, *Red Natura 2000* o Áreas protegidas por instrumentos internacionales, conforme a las categorías incluidas en la *Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad*, y en la *Lei 9/2001, do 21 de agosto, de conservación da natureza de Galicia*.

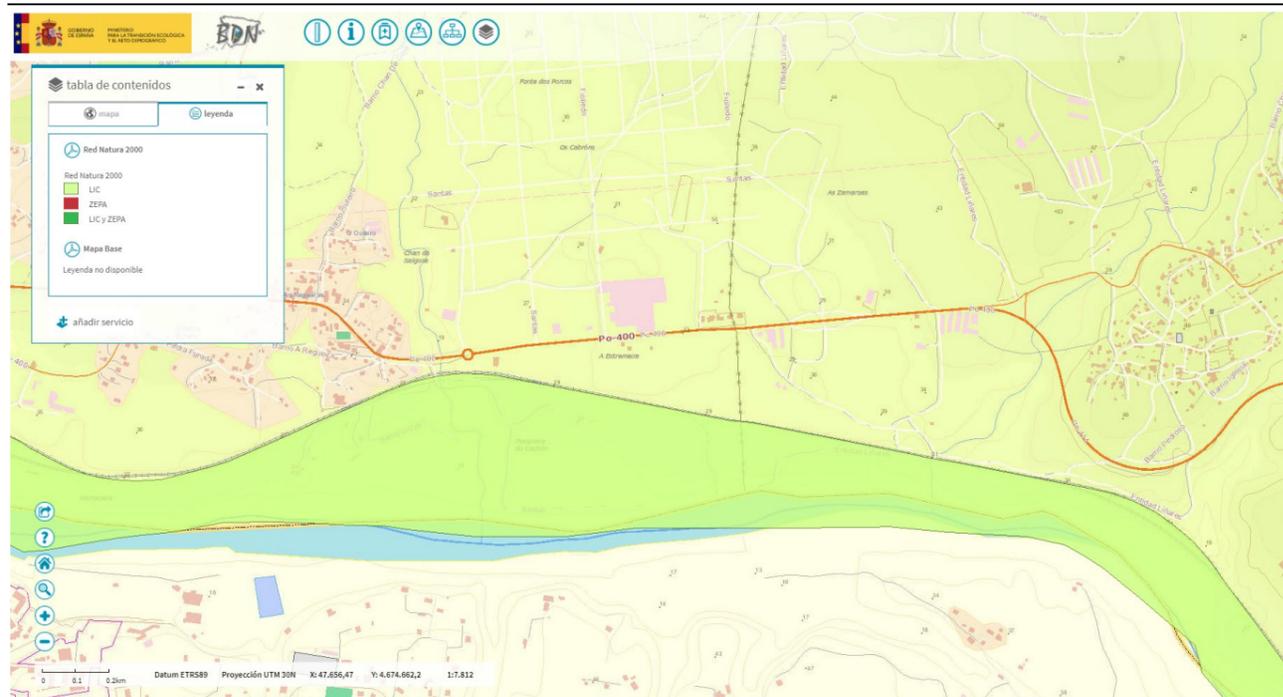
No obstante, el ámbito linda con el LIC-ZEPVN Baixo Miño, delimitado al sur de la Línea ferroviaria 810 Monforte-Ourense-Vigo.

Los datos del LIC Baixo Miño son:

Nombre del LIC	Baixo Miño
Código del LIC	ES1140007

Dentro de los trabajos proyectados se encuentra la eliminación del Paso a Nivel PaN 125/9 en la Línea ferroviaria, para lo que se proyecta la construcción de un camino de servicio paralelo a la vía, aprovechando el suelo de dominio público y para lo que será preciso expropiar una parte de los terrenos.





Espacios protegidos en el entorno (Ministerio).

7.11. ELEMENTOS DE PATRIMONIO

Se solicitó a la Dirección Xeral de Patrimonio la consulta sobre la relación de Bienes de Patrimonio Cultural en las proximidades del Proyecto Constructivo del Apartadero Ferroviario de la PLISAN, de expediente SPI.2018.095.

Los Bienes incluidos en el Plan Básico Autonómico en el ámbito del Proyecto son los siguientes:

- El bien arqueológico “Val de Foxos”, en el concello de Salvaterra de Miño, localizado fuera del ámbito, hacia el noroeste, donde su contorno de protección afecta al área delimitada en el proyecto constructivo.
- El bien arqueológico “Pesqueira do Cachón”, en el concello de As Neves, localizada en el interior del área delimitada en el proyecto constructivo, en el sureste.



Elementos de Patrimonio en el entorno (Plan Básico Autonómico-Visor)

Las medidas protectoras y correctoras reflejadas por la Dirección Xeral de Patrimonio son las siguientes:

- Delimitar los bienes de patrimonio cultural y representarlos en la planimetría del proyecto constructivo, con los contornos de protección subsidiarios según artículo 38 de la Lei 5/2016, de patrimonio cultural de Galicia (LPCG).
- Establecer las medidas oportunas que garantizan la salvaguarda de los bienes reconocidos, formulando una ordenación respetuosa con la conservación de dichos bienes.
- En el caso en que las actuaciones previstas en el proyecto afecten a algún bien del patrimonio cultural o a su contorno de protección, será preciso obtener la preceptiva autorización de la Consellería competente en materia de patrimonio cultural regulada en el artículo 39 de la LPCG.

Durante la tramitación ambiental del Proyecto, la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural emitió requerimiento con expediente 03.H.068.2021.0001 (Servizo de Arqueoloxía) / IA34274/2021 (Servizo de Arquitectura), donde requiere llevar a cabo una prospección arqueológica en el ámbito de los corredores, para contar con una relación detallada de elementos de patrimonio cultura existentes. Se autorizo a realizar una prospección arqueológica en el ámbito con expediente 03.H.068.2022.001 por la DXPC.

De la Prospección Arqueológica realizada se detectaron 14 elementos de patrimonio cultural:

- 5 de patrimonio arqueológico
- 7 de patrimonio etnológico
- 2 de patrimonio arquitectónico.

Según la prospección, el proyecto supone para los elementos detectados los siguientes impactos

Elemento	Código	Medidas correctoras
Explotación mineira de Pesqueira do Cachón	GA36034080	Control arqueolóxico e presenza en cartografía obra.
Val de Foxos	GA36050032	Control arqueolóxico e presenza en cartografía obra.
O Castro	GA36050014	Sondaxes valorativas e control arqueolóxico e presenza en cartografía obra.
Castro- As Regueiras – As Antas – Eido Vello	GA36050031	Sondaxes valorativas e control arqueolóxico e presenza en cartografía obra.
Torrón	GA36050015	Sondaxes valorativas e control arqueolóxico e presenza en cartografía obra.
Aceña de Pedra Fendida		Non precisa
Pesqueira de Pedra Fendida		Non precisa
Pesqueira do Conde		Non precisa
Muíño das Covetas	E1	Sinalización
Muíño da Ceña 01	E2	Sinalización
Muíño da Ceña 02	E3	Sinalización
Ponte do ferrocarril 01	E4	Sinalización e presenza en cartografía en obra.
Ponte do ferrocarril 02	E5	Sinalización e presenza en cartografía obra.
Pesqueira	E6	Non precisa

Las medidas adoptadas propuesta para el control del Patrimonio son las siguientes:



- Para toda la obra:
 - o Realización de un seguimiento y control arqueológico, con frecuencia mínima semanal, para todo el ámbito durante la fase de movimiento de tierras por técnico competente.
- Para el bien “Val de Foxos”
 - o Delimitación del perímetro en el ámbito de la obra y análisis del impacto real por técnico competente.
- Para el bien “O Castro”
 - o Control arqueológico y presencia en cartografía de obra.
- Para el bien “O Castro-As Requeiras – As Antas”
 - o Control arqueológico y presencia en cartografía de obra.
- Para el bien “Pesqueira do Cachón”
 - Estudio de la zona para delimitación geométrica del bien
 - Informe sobre la afección al bien por la actividad proyectada
- Para los “Puentes de Ferrocarril”
 - o Presencia en cartografía de obra.

8. EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL PROYECTO EN EL MEDIO AMBIENTE

8.1. ANÁLISIS DE IMPACTOS DEL PROYECTO PROPUESTO

En consideración al tipo de proyecto que se promueve, que desarrolla con pequeños cambios un Proyecto Sectorial ya aprobado, con una Declaración de Impacto Ambiental emitida, no se esperan afecciones negativas significativas adicionales a las ya incluidas en el *Estudio de Impacto Ambiental para la implantación de una plataforma logística industrial en el suelo delimitado en los concellos de Salvaterra de Miño e As Neves (PLISAN)*, de septiembre de 2001.

Se analizan los impactos del Proyecto durante las fases de construcción y explotación, no contemplándose la fase de abandono por considerarla improbable.

8.2. IMPACTOS AMBIENTALES EXISTENTES

Por la antropización del entorno, ya existen impactos ambientales en el ámbito que el desarrollo del Proyecto no incrementará. El listado de impactos existentes, no exhaustivo y que no intenta establecer un orden de importancia entre los mismos, es:

1. Topografía transformada en las canteras abandonadas. Ausencia de restauración y problemas de erosión.
2. Modificación del paisaje por la extracción de áridos, afectando a la orografía y cuencas vertientes a los ríos colindantes.
3. Vertido incontrolado de residuos sólidos, principalmente en las canteras abandonadas y en las márgenes viarias y eriales.
4. Efecto barrera de la densa red de infraestructuras municipales y supramunicipales, principalmente las viarias y ferroviarias, que condicionan el drenaje y la movilidad de las especies.
5. Contaminación acústica y lumínica inducida por las infraestructuras y las instalaciones industriales.
6. Deterioro del paisaje por tendidos de alta tensión.
7. Pérdida de función y ocupación por usos no compatibles de las vías pecuarias y forestales.
8. Efectos derivados de las obras públicas.

9. Acuífero aluvial en superficie sometido a la contaminación atmosférica y la evaporación.

10. Red fluvial de escorrentía y subterránea transformada por las excavaciones realizadas.

8.3. IMPACTOS AMBIENTALES INDUCIDOS POR EL PROYECTO DE ACTUACIÓN DURANTE LA CONSTRUCCIÓN

8.3.1. AFECCION AL PAISAJE

Se prevé la tala y desbroce de la zona colindante a la línea ferroviaria para ampliación de la plataforma ferroviaria o ejecución de caminos de servicio para accesos.

El desarrollo del proyecto no afecta a terrenos cualificados como zonas verdes o espacios libres públicos, por lo que no se prevén efectos sobre el paisaje o patrimonio cultural. Las zonas en donde existe vegetación que puede verse afectada son colindantes a infraestructuras existentes, donde se proyecta su ampliación, sin afección significativa al paisaje.

8.3.2. ALTERACION DEL SUELO

El ámbito en el que se desarrolla el proyecto ya se encuentra modificado por la actividad humana, con las explotaciones de graveras y explanadas hormigonadas existentes.

El proyecto desenvuelve esta área dotándolo de un uso específico y dándole un valor añadido, aplicando medidas de integración ambiental que actualmente no se producen en el ámbito.

Además reacondiciona el terreno y sus pendientes, mejorando la escorrentía del área hacia los cauces naturales.

Durante la construcción no se prevé la alteración del suelo.

8.3.1. AFECCION A LA FLORA

Según lo expuesto, no se eliminará vegetación de ribera con la construcción del apartadero ferroviario, pero sí podría verse degradado el entorno de la misma. Sobre aquellas zonas con vegetación que pudieran verse afectadas por las obras se propone la aplicación de medidas de restauración basadas en la aplicación de tratamientos silvícolas con especies autóctonas. Este tipo de medidas se establecen con el objetivo de reponer aquellos elementos del medio ambiente que se han visto afectados y devolverlos a una calidad similar a la que tenían con anterioridad al daño ocasionado

Las medidas de restauración que se proponen se basan en la aplicación de tratamientos silvícolas con especies autóctonas. Para ello, una vez finalizadas las obras proyectadas, y en lo posible coincidiendo con ellas, se procederá a la revegetación de las superficies afectadas mediante la descompactación, remodelado y reposición de la capa de suelo, que será previamente reservada, y la posterior plantación con especies propias de la zona.

8.3.2. CONTAMINACION ATMOSFERICA

El ruido, derivado especialmente del tráfico rodado, ferroviario y de las actividades extractivas, es, de los problemas del medio ambiente urbano, el que más preocupa a los ciudadanos en el ámbito local. Una importante afección atmosférica en el ámbito es la producida por ruido, generado principalmente por el tráfico rodado en los distintos viales que rodean la zona y por el tráfico ferroviario. A este ruido se añade el ruido de las explotaciones de áridos existentes en el ámbito.

No se prevé incremento excesivo de ruido durante las obras, siendo similar al existente.

La utilización de combustibles fósiles es una de las principales fuentes de contaminación atmosférica, tanto en procesos industriales como en transportes o generación de calor. De este modo, el tráfico rodado, sigue siendo el



principal foco de emisión incrementando la concentración de contaminantes atmosféricos como el SO₂, NO₂, NO, hidrocarburos, plomo y ozono.

No se prevén niveles de contaminación del aire o de producción de ruidos por encima de lo permitido por la Ley, dado que el Proyecto carece de industrias contaminantes, por lo que no se prevén incrementos notables de contaminación atmosférica en este aspecto

8.3.3. EFECTOS SOBRE EL MEDIO HIDRICO

El impacto sobre el medio hídrico se considera positivo, pues reacondiciona el terreno natural mejorando el drenaje por escorrentía a los cauces naturales.

Para la evacuación de las aguas pluviales durante las obras se implantarán balsas de retención de sedimentos.

8.3.4. AFECCION SOCIOECONOMICA

El impacto de la actividad a nivel socioeconómico durante las obras mejora una zona degradada que generará puestos de trabajo y mejora de la economía local.

8.4. IMPACTOS AMBIENTALES INDUCIDOS POR EL PROYECTO DE ACTUACIÓN DURANTE LA EXPLOTACION

8.4.1. AFECCION AL PAISAJE

La creación de la plataforma intermodal dará una finalidad a las zonas modificadas por las explotaciones, adecuando sus pendientes y evitando que esta zona intermodal se tenga que desarrollar en suelos con mayor riqueza paisajística.

8.4.2. ALTERACION DEL SUELO

El ámbito en el que se desarrolla el proyecto ya se encuentra modificado por la actividad humana, con las explotaciones de graveras y explanadas hormigonadas existentes.

El proyecto desenvuelve esta área dotándolo de un uso específico y dándole un valor añadido, aplicando medidas de integración ambiental que actualmente no se producen en el ámbito.

Además reacondiciona el terreno y sus pendientes, mejorando la escorrentía del área hacia los cauces naturales.

8.4.3. CONTAMINACION ATMOSFERICA

El ruido, derivado especialmente del tráfico rodado, ferroviario será similar al existente en el entorno, donde actualmente existen industrias de extracción y clasificación de gravas. No se prevé incremento excesivo de ruido, siendo similar al existente.

Respecto al uso de combustibles fósiles, la explotación se realizará mediante locomotoras eléctricas y/o diésel en función de la zona de la terminal. La carga/descarga de mercancías se realizará principalmente mediante grúas pórtico o maquinaria eléctrica o de gas. El transporte por carretera se realizará mediante camiones.

No se prevén niveles de contaminación del aire o de producción de ruidos por encima de lo permitido por la Ley, dado que la explotación de la Terminal Ferroviaria carece de industrias contaminantes, por lo que no se prevén incrementos notables de contaminación atmosférica en este aspecto

8.4.4. EFECTOS SOBRE EL MEDIO HIDRICO

Para la evacuación de las aguas pluviales generadas en la actuación se proponen colectores principales. Cada uno de estos colectores principales verterá a un tanque de tormentas que realizará un tratamiento físico del vertido

a través de un proceso de decantación y desarenado, previo al vertido al cauce. Además se realiza un tratamiento de separación de hidrocarburos.

Se aplicarán medidas de Drenaje Sostenible (SUDS) para minimizar el agua de escorrentía y mejora de la infiltración al terreno.

8.4.5. EFECTOS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO

La creación de una plataforma logística intermodal supone una gran mejora del ahorro energético, pues aprovecha las sinergias entre modos de transporte, siendo el modo ferroviario el de menor contaminación en comparación con la carretera y más capacidad.

8.4.6. AFECCION SOCIOECONOMICA

El impacto de la actividad durante la explotación permite la instalación de una industria especializada que generará puestos de trabajo y mejora de la economía local.

8.5. VALORACION DE IMPACTOS

El proceso de identificación de impactos tiene por objeto generar un grupo de indicadores de impacto que permitan determinar el grupo de elementos ambientales que puedan resultar afectados significativamente por la ejecución del Proyecto.

La identificación de las repercusiones sobre el medio atravesado se realiza mediante la ampliación de matrices de Causa-Efecto, tipo LEOPOLD (Acciones del Proyecto-Parámetros Ambientales).

En las tablas siguientes se relacionan las acciones del Proyecto y los elementos del medio que pueden verse afectados en relación con la fase en que se producen.

→ FASE DE CONSTRUCCIÓN

ACCIONES	ELEMENTOS DEL MEDIO
Excavaciones y movimientos de tierras	Vegetación, suelo, atmósfera
Desmontes	Vegetación, suelo
Circulación de vehículos pesados	Vegetación, atmósfera, suelo
Ruidos	Atmósfera, población
Generación de residuos, escombros	Fauna y vegetación, suelo
Vertidos	Aguas superficiales, suelo

→ FASE DE EXPLOTACIÓN

ACCIONES	ELEMENTOS DEL MEDIO
Ruidos	Población
Contraste de la infraestructura	Paisaje
Generación de residuos	Fauna y vegetación, suelo
Vertidos	Aguas superficiales, suelo

Las repercusiones ambientales serán diferenciadas según se originen como consecuencia de la ejecución de la obra, de las alteraciones producidas durante la construcción o en la fase de explotación de las infraestructuras.

En la tabla siguiente se describen sucintamente las características de las alteraciones identificadas en cada fase de proyecto:



ALTERACION	FASE DE EJECUCION	FASE DE OPERACIÓN
Pérdida de suelos y erosión provocada por las diversas obras civiles.	X	
Destrucción de vegetación (pistas, accesos, obras)	X	
Paisaje (infraestructura, movimientos de tierra)	X	X
Efectos erosivos, drenaje natural	X	
Alteraciones paisajísticas		X
Emisión de partículas	X	
Aumento del nivel sonoro	X	X

Las comunidades animales no presentan un importante grado de afección no habiéndose contrastado la presencia de especies protegidas o amenazadas. Las actividades extractivas de gravas actuales y la existencia de la línea ferroviaria ya producen un impacto en la fauna que se verá mejorado con la actuación proyectada.

Paisajísticamente hablando, la afección será neutral para la zona, pues ya existían infraestructuras en estos puntos. No obstante, la revegetación de los taludes y el relleno de huecos de las graveras abandonados será positivo paisajísticamente. De esta manera, el impacto de la actuación desde un punto de vista paisajístico se puede considerar como neutral **y compatible**.

Desde el punto de vista socioeconómico se estima que no existe ningún impacto negativo y sin embargo sí tendrá importantes repercusiones positivas en el entorno del área.

Los criterios a seguir para valorar estas alteraciones son:

- Por su carácter: Positivo, negativo o desconocido
- Por su localización temporal:

A corto, medio o largo plazo

Reversibilidad

Recuperabilidad: recuperable o irrecuperable

- Por su localización espacial: Puntual o areal
- Por su magnitud: Compatible, Moderado, Severo o crítico

8.6. CONCLUSIONES. DIAGNOSTICO AMBIENTAL

Se valora positivamente la ejecución del proyecto en cuanto a la mejora de una zona degradada ambientalmente, actualmente destinada a extracción de áridos, con la implantación de una terminal ferroviaria que permita el tráfico intermodal de mercancías entre carretera y ferrocarril, siendo el ferrocarril el medio de transporte ambientalmente de menor impacto.

Considerando la naturaleza de las actuaciones a practicar, no se esperan alteraciones medioambientales significativas en ningún caso, salvo la explicación necesaria que, dados los efectos positivos que globalmente supone para la zona, así como la no existencia de masa arbórea de especial protección que ocupa la zona, ha de considerarse esta alteración como compatible.

Durante el proceso constructivo serán inevitables pequeñas alteraciones puntuales y muy localizadas, de carácter compatible, tales como presencia de polvo y ruidos por movimientos de tierras y riesgos de vertidos accidentales, entre los más significativos. Estos efectos serán de carácter adverso, se producirán a corto plazo, reversibles y recuperables, nada singulares.

Durante la explotación, los efectos negativos existentes pueden deberse al incremento del ruido en la zona producido por el aumento de tráfico de vehículos pesados y tráfico ferroviario.

Se considera también que puedan aparecer efectos negativos sobre el suelo por los accesos a las obras y por el tránsito de vehículos pesados que puedan ocasionar las típicas roderas con la consecuente pérdida de suelo y vegetación. Este efecto sería inevitable durante la ejecución de las obras, recuperándose una vez terminadas las mismas.



MATRIZ DE LEOPOLD SIMPLIFICADA: FASE DE EJECUCION. ACCIONES DEL PROYECTO QUE PUEDEN CAUSAR IMPACTO.

EFFECTOS SOBRE EL MEDIO	EXCAVACION Y MOVIMIENTOS DE TIERRA	DESMONTES	CIRCULACION VEHÍCULOS PESADOS	VERTIDOS	CONSTRUCCION DE ACCESOS	GENERACION RESIDUOS ESCOMBROS	DE Y
Pérdida de suelo	Inevitable Negativo Irreversible Puntual Compatible	Inevitable Negativo Irreversible Puntual Compatible		Evitable Negativo Reversible Puntual	Inevitable Desconocido Temporal		
Contaminación atmosférica (por partículas y polvo)	Evitable Negativo Temporal		Evitable Negativo Temporal		Inevitable Negativo Temporal Reversible		
Pérdida de vegetación	Inevitable Negativo Irreversible Puntual Compatible	Inevitable Negativo Irreversible Puntual Compatible	Inevitable Negativo Reversible	Evitable Negativo	Inevitable Negativo Temporal Reversible	Evitable Negativo Reversible	
Impacto fauna (efecto barrera, estrés)	Inevitable Negativo Irreversible Puntual		Evitable Negativo	Evitable Negativo	Inevitable Negativo Irreversible Puntual	Evitable Negativo	
Modificación del paisaje	Inevitable Negativo Irreversible Puntual Compatible	Inevitable Negativo Irreversible Puntual Compatible		Evitable Negativo Reversible Recuperable	Inevitable Negativo Reversible Recuperable	Inevitable Negativo Reversible Recuperable	
Pérdida de suelo aprovechamiento agrícola/forestal	Inevitable Negativo Irreversible	Inevitable Negativo Irreversible	Nulo	Evitable Negativo Reversible	Inevitable Negativo Reversible	Inevitable Negativo Reversible	

MATRIZ DE LEOPOLD SIMPLIFICADA: FASE DE OPERACIÓN: ACCIONES DEL PROYECTO QUE PUEDAN CAUSAR IMPACTO

EFFECTOS SOBRE LOS ELEMENTOS DEL MEDIO	TRANSITO DE VEHICULOS	UBICACIÓN OBRAS	INFRAESTRUCTURA
Alteración o contaminación atmosférica (ruidos)	Mínimo o Nulo	Mínimo	Mínimo
Alteración y contaminación ambiental (R.S.U. ¹ y vertidos líquidos)	Mínimo	Mínimo	Mínimo
Modificación del paisaje	Nulo	Medio	Medio
Estrés sobre la población	Mínimo o Nulo	Positivo	Positivo



9. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y COMPENSACIÓN DE EFECTOS NEGATIVOS

En el apartado 6 se analizan el alcance y magnitud de los impactos ambientales esperados como resultado del desarrollo del Proyecto propuesto, concluyéndose que no son previsibles efectos negativos significativos por tratarse de una zona ya afectada por el impacto del hombre y con reducido valor ambiental.

9.1. MEDIDAS PREVENTIVAS

De la valoración de impactos realizada se desprende que los efectos ambientales derivados del Proyecto de Actuación resultan a lo sumo Moderados, siendo, a la vista de la totalidad de los valores de impacto generados por la Actuación, la consideración ambiental global de Asumible.

La adopción de medidas correctoras y recomendaciones que se presentan a continuación persiguen posibilitar una mayor integración ambiental de la actuación e incrementar la consideración de los aspectos relacionados con su sostenibilidad ambiental.

9.1.1. MEDIDAS PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Durante la fase de construcción, la contaminación atmosférica se produce principalmente como consecuencia de los movimientos de tierras, el tránsito de la maquinaria (tanto por el aumento de las emisiones de gases contaminantes como por el tránsito por superficies no asfaltadas) y por el transporte de material pulverulento.

Además, de forma indirecta la vegetación del entorno puede verse afectada al acumular sobre la superficie de las hojas las partículas en suspensión, provocando una disminución de la eficacia de la función fotosintética.

Para minimizar esta afección por partículas en suspensión se llevarán a cabo las siguientes medidas:

- Con el objetivo de mitigar la emisión y dispersión atmosférica del polvo y sólidos en suspensión se realizará el riego periódico (durante el período seco) de las pistas de tierra mediante camión cisterna principalmente durante los movimientos de tierra y la explanación. La frecuencia de riegos se determinará en función de las condiciones meteorológicas y de la cercanía a zonas sensibles, tales como áreas pobladas o cursos fluviales.
- Se utilizarán telas plásticas o mallas para el cubrimiento de los materiales transportados, evitando así las pérdidas por derrame o suspensión de los materiales transportados.
- Se regulará la velocidad de los camiones al transitar por pistas, mediante señales indicadoras.
- Se tratará de reducir el volumen de tráfico a través de camiones de mayor tamaño.
- Durante pausas prolongadas se vigilará el apagado de los motores.
- No se descargará el material desde altura, especialmente si es pesado.
- Queda prohibida la quema de cualquier tipo de residuo, material excedente, restos vegetales o cualquier tipo de resto procedente de la ejecución de las obras. Deberán reutilizarse en la medida de lo posible, o en su caso gestionarse idóneamente por un gestor autorizado.
- Se realizará el plan de obra teniendo en cuenta que las superficies expuestas sin urbanizar o revegetar permanezcan en este estado el menor tiempo posible.

Además, como medidas de protección de la contaminación acústica:

- Se vigilarán las emisiones de contaminantes y ruido de las obras mediante el control periódico del estado y mantenimiento de los vehículos y maquinaria que circulen por las obras. Se controlarán los plazos de

revisión de los vehículos y la maquinaria (ITV). El idóneo estado de los vehículos y maquinarias implicará un menor ruido y vertido de contaminantes a la atmósfera.

- La maquinaria empleada cumplirá el RD 212/2002 por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, así como el RD 524/2006, por el que se modifica el RD 212/2002
- Se respetará el control del horario de operaciones (cumplimiento de la normativa vigente).
- Se emplearán compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, martillos neumáticos e hidráulicos en general maquinaria con carcasas protectoras de motores.
- Se prohibirá el uso de sirenas, cláxones u otros medios sonoros de señalización, excepto en aquellas labores en las que sea necesario para evitar riesgos o accidentes.
- Durante la fase de ejecución de las obras, se realizarán campañas de medición de ruido con periodicidad trimestral en las proximidades de los núcleos de población más cercanos al ámbito del parque, que cumplirá con lo recogido en el Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre y Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, que desarrollan la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que traspone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2002/49/CE.

9.1.2. MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN LUMÍNICA

La iluminación artificial durante la noche es uno de los requisitos imprescindibles para la habitabilidad de las zonas urbanas y, en menor medida, de las zonas rurales, y es también necesario para la realización de un gran número de actividades lúdicas, comerciales o productivas. No obstante, un diseño o un uso inadecuado de las instalaciones de iluminación tiene consecuencias perjudiciales para la biodiversidad y el medio, en la medida en que se estén alterando las condiciones naturales de oscuridad que son propias de las horas nocturnas.

Las medidas para prevención de contaminación lumínica diseñadas con este objetivo son:

- El material seleccionado para el alumbrado exterior busca la máxima eficiencia energética, sin mengua de la seguridad
- De acuerdo con criterios de ahorro energético, se priorizarán los alumbrados exteriores a utilización preferente de fuentes de luz con tecnología led.
- Se ha priorizado la utilización de luminarias que emitan mayoritariamente flujo en el hemisferio inferior.

9.1.3. MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DEL SUELO

Estas medidas van encaminadas a evitar la erosión y garantizar la estabilidad de los suelos. Como medidas durante la ejecución de la obra se contemplan los siguientes aspectos:

- Con carácter previo al inicio de la obra, se jalonará correctamente el terreno a ocupar por las labores del proyecto, así como los viales de tránsito, con el fin de disminuir la pérdida innecesaria y la alteración de formaciones vegetales por el tráfico de maquinaria. Esta medida de corrección es imprescindible y de carácter preventivo. El jalonamiento se hará mediante estacas de madera o similar, unidas mediante cinta de balizamiento convencional.
- El jalonamiento se hará mediante piquetas formadas por una pieza reflectante unida sólidamente a un poste de soporte. El extremo del soporte estará preparado para su fijación por anclado. Las piquetas se unirán mediante cinta de balizamiento convencional.



- c) Se minimizará la apertura de nuevos caminos de acceso a la obra.
- d) Se procederá a retirar, acopiar y mantener la tierra vegetal necesaria para su posterior reutilización. La tierra vegetal obtenida se deberá almacenar en montículos o cordones sin sobrepasar una altura máxima de 2 m para evitar la pérdida de sus propiedades. Esta tierra vegetal no podrá ser mezclada con ningún tipo de escombros, ya que será empleada en las operaciones de revegetación.
- e) Todas aquellas zonas afectadas por movimientos de tierras, excavaciones y en general, todas aquellas operaciones de obra que supongan la aparición de superficies desnudas, se procederá a su revegetación.
- f) Los trabajos de mantenimiento de maquinaria no apta para su circulación por carretera se realizarán dentro de la zona de mantenimiento de maquinaria, disponiendo de los medios necesarios para prevenir cualquier afección al suelo por derrames accidentales. La maquinaria apta para circular por carretera deberá llevarse a talleres autorizados.
- g) Se delimitará un espacio destinado a la acogida de instalaciones auxiliares a la obra (parque de maquinaria, zona de almacenamiento de materiales y residuos). Dicho espacio se localizará en espacios carentes de valores ambientales relevantes y fuera de zonas protegidas.
- h) Todos los residuos que se generen se gestionarán en función de su naturaleza y conforme a la legislación vigente en cada caso. El almacenamiento temporal de residuos a la espera de las sucesivas entregas a gestor autorizado solo se podrá realizar dentro de la superficie del proyecto en contenedores debidamente señalizados, garantizando que no se producen afecciones al medio por vertidos accidentales. Este almacenamiento temporal se realizará en zonas de escaso o nulo valor ambiental, y preferiblemente en zonas que posteriormente vayan a ser urbanizadas.
- f) El almacenamiento temporal de residuos, antes de ser entregados a un gestor autorizado, se localizará en una zona acondicionada para tal fin (punto de gestión de residuos), dentro de la superficie habilitada para las instalaciones auxiliares. Esta superficie estará convenientemente impermeabilizada y señalizada y en ella, se dispondrán los colectores y cualquier otro medio necesario para evitar la afección del suelo así como de las aguas superficiales o subterráneas.
- g) En el caso de fuertes lluvias, si se detecta riesgo de lixiviados, se cubrirán los materiales con lonas y se establecerán las medidas adecuadas para evitar vertidos o arrastres de materiales hacia los canales, como el establecimiento de cunetas perimetrales de recogidas de aguas.
- h) El destino de los sobrantes se decidirá al inicio de las obras, eligiendo zonas que por su morfología y características garanticen la no afección a cursos de aguas, tanto directa como indirectamente.
- i) Los dispositivos de drenaje de la red viaria tendrán en cuenta la capacidad de acogida de los regatos receptores, de forma que las descargas no ocasionen alternaciones sustanciales en estos, así como el efecto que pueda introducir por la disminución del tiempo de concentración. Se evitarán zonas de inundación o deposiciones en las zonas de incorporación a la red natural.
- j) Cualquier afección al dominio público hidráulico, zona de servidumbre o policía, será preceptiva de la autorización de la Confederación Hidrográfica Miño-Sil. En el caso de que la afección atañe a los ecosistemas fluviales por vertido se requerirá informe preceptivo de la Dirección Xeral de Conservación de la Naturaleza.
- k) Las plantas de hormigón, áridos y aglomerado se localizarán fuera de la zona de afección.
- l) Aguas sanitarias. Las instalaciones auxiliares de obra deberán dotarse de un sistema de saneamiento adecuado mediante conexión a la red de aguas residuales municipal o WC químico o por cualquiera otro sistema que asegure que no se producirá contaminación de las aguas.

9.1.4. MEDIDAS PROTECTORAS DEL MEDIO HIDROLÓGICO

- a) Se adoptarán las medidas que minimicen el arrastre de partículas sólidas en las aguas y disminuyan la turbidez. Las barreras de retención de sedimentos estarán constituidas por un material filtrantes, dispuesto formando una barrera de al menos 30 cm de ancho y 30 cm de espesor envuelto en una lámina de geotextil. Posteriormente, entre esta barrera y el cauce del río se colocará un paño de geotextil estaquillado al terreno.

Estas barreras filtrantes se instalarán, durante la ejecución de las obras, paralelamente al río y la actuación quedando las barreras situadas entre ambos. Se revisarán periódicamente y, en caso de saturarse, serán reemplazadas por otras nuevas.

Para que sean efectivas, estarán ancladas al terreno mediante estaquillas de madera y se enterrarán sobre el terreno unos 15 cm, de modo que no puedan circular las aguas bajo ellas.

- b) Queda prohibida la utilización de los tramos de red fluvial inscritos en el ámbito de actuación como lugar de acopio de materiales, parque de maquinaria, operaciones de mantenimiento o cualquier tipo de actividad que suponga un riesgo potencial de contaminación.
- c) La zona de acopios de materiales de obra estará alejada de los cauces fluviales.
- d) Quedan totalmente prohibidos los vertidos de cualquier sustancia a las aguas, en especial cementos e hidrocarburos, así como el lavado de materiales en los ríos
- e) El mantenimiento de la maquinaria (cambio de aceite, engrase, etcétera) se realizará en talleres autorizados en el caso de maquinaria apta para su circulación por carretera y en un lugar habilitado a tal efecto, alejado de los cauces fluviales en el caso de maquinaria no apta.

- m) Al finalizar las obras se procederá a la limpieza de toda la superficie de obra, retirada de residuos y revegetación de las márgenes fluviales que habían podido quedar desprovistas de vegetación, de forma que se evite que se produzcan arrastres por escorrentía.
- n) El vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico deberá contar con la autorización administrativa de acuerdo a la Ley de Aguas (RDL 1/2001, del 20 de julio)
- o) En cuanto al sistema de aguas pluviales y residuales, se proyectará un sistema de saneamiento separativo y las conexiones que se ejecutarán en esta fase cumplirán lo dispuesto en la Directiva 91/271/CE.
- p) En todo caso, se deberá cumplir las disposiciones incluidas en la norma vigente aplicable: Ley 1/95 de Protección ambiental de Galicia, modificada por la Ley 9/2013, del 19 de diciembre, y Real Decreto Legislativo 1/2001 y el R.D. 849/1986, Reglamento de Dominio Público Hidráulico.
- q) Otras medidas tendentes al ahorro de agua potable y a un uso más eficiente del recurso se contemplan en los siguientes aspectos:
- Las zonas verdes previstas se vegetarán con especies autóctonas y austeras en el consumo de agua.
 - Se ha reducido la utilización de céspedes tapizantes de altos requerimientos hídricos en los espacios libres ajardinados.



9.1.5. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN

Como medidas durante la fase de ejecución de la obra se recogen los siguientes aspectos:

- a) Previamente a cualquiera afección a la vegetación de ribera se obtendrá la autorización del Servicio Provincial de Conservación de la Naturaleza de Pontevedra. Además, para la tala de arbolado se realizará la solicitud de autorización o comunicación de tala según el caso conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Montes (Decreto 485/1962).
- b) Se respetará sistemáticamente todo tipo de vegetación existente que no resulte afectada directamente por la ejecución de la obra.
- c) Durante la realización de las obras se tomarán las precauciones necesarias para evitar la alteración de la cubierta vegetal en las zonas adyacentes.
- d) Las especies seleccionadas para la revegetación e integración paisajística serán, a poder ser, de naturaleza autóctona, limitándose dentro de lo posible a las superficies destinadas a cubrir mediante césped o pradera ornamental, dado que su mantenimiento supone grandes consumos de agua y energéticos, sustituyendo ésta por tapices verdes a base de xerófitas que no requieran riego.

Se tendrá cuidado en la no proliferación de Especies Invasoras, aplicando las siguientes medidas para el control:

- a. Construcción de zona de acumulación de biomasa
- b) Gestión de tierras mediante gestor autorizado:
- c) Seguimiento de los trabajos
- d) Lavado de ruedas y desinfección de equipos en zonas con especies invasoras

9.1.6. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA FAUNA

Como medidas de protección de la fauna en fase de obra se contemplan:

- a) El desbroce, movimiento de tierras y otros trabajos que puedan perjudicar la fauna en la época de cría, se harán fuera de dicho período. En el caso de imposibilidad y de evitar esa época, en el desarrollo de los trabajos, estos se iniciarán antes del comienzo del período más sensible, evitando así que la afección se produzca sobre animales en reproducción.
- b) Se minimizarán las zonas de ocupación mediante jalonamiento. El movimiento de la maquinaria de obra se limitará a los espacios limitados por el jalonamiento.
- c) Si cumplirá la legislación vigente en materia de ruidos y contaminación atmosférica.
- d) Se informará al personal de obra de la existencia de pequeños vertebrados en la zona, con el objeto de minimizar los atropellos.

9.1.7. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO SOCIOECONÓMICO

Como medidas de protección del medio socioeconómico en fase de obra se contemplan:

- a) La maquinaria presente en obra se encontrará al día de las revisiones periódicas (ITV)
- b) La maquinaria se mantendrá apagada durante pausas prolongadas
- c) Se realizarán riegos en épocas de baja pluviometría y con periodicidad suficiente para evitar presencia de polvo en los núcleos más cercanos.
- d) El transporte de material pulverulento fuera del ámbito se hará mediante camiones entoldados

- e) La velocidad de circulación de los vehículos dentro de la obra y sobre todo en zonas no pavimentadas se reducirá por debajo de los 50 km/h.
- f) No resultará afectada ninguna zona no contemplada en el presente proyecto, y en caso de que resulte afectada una zona no prevista se procederá a su pronta recuperación y restauración.
- g) Las vías de salida de vehículos evitarán pistas municipales cercanas a los núcleos.
- h) El horario de ejecución será en todo caso diurno.
- i) No se realizará la interrupción de ningún servicio y en su caso se procederá a su inmediata restitución.
- j) Se mantendrá la permeabilidad territorial y en caso de que alguna pista resulte interrumpida por motivo de las obras se establecerá una vía alternativa.

9.1.8. MEDIDAS PARA EL CONTROL ARQUEOLÓGICO

Se ha solicitado a la Dirección Xeral de Patrimonio la consulta sobre la relación de Bienes de Patrimonio Cultural en las proximidades del Proyecto Constructivo del Apartadero Ferroviario de la PLISAN, de expediente SPI.2018.095.

Los Bienes incluidos en el Plan Básico Autonómico en el ámbito del Proyecto son los siguientes:

- El bien arqueológico “Val de Foxos”, en el concello de Salvaterra de Miño, localizado fuera del ámbito, hacia el noroeste, donde su contorno de protección afecta al área delimitada en el proyecto constructivo.
- El bien arqueológico “Pesqueira do Cachón”, en el concello de As Neves, localizada en el interior del área delimitada en el proyecto constructivo, en el sureste.

Las medidas protectoras y correctoras reflejadas por la Dirección Xeral de Patrimonio son las siguientes:

- D) Delimitar los bienes de patrimonio cultural y representarlos en la planimetría del proyecto constructivo, con los contornos de protección subsidiarios según artículo 38 de la Lei 5/2016, de patrimonio cultural de Galicia (LPCG).
- E) Establecer las medidas oportunas que garanticen la salvaguarda de los bienes reconocidos, formulando una ordenación respetuosa con la conservación de dichos bienes.
- F) En el caso en que las actuaciones previstas en el proyecto afecten a algún bien del patrimonio cultural o a su contorno de protección, será preciso obtener la preceptiva autorización de la Consellería competente en materia de patrimonio cultural regulada en el artículo 39 de la LPCG.

Las medidas adoptadas propuesta para el control del Patrimonio son las siguientes:

- Para toda la obra:
 - o Realización de un seguimiento y control arqueológico, con frecuencia mínima semanal, para todo el ámbito durante la fase de movimiento de tierras por técnico competente.
- Para el bien “Val de Foxos”
 - o Delimitación del perímetro en el ámbito de la obra y análisis del impacto real por técnico competente.
- Para el bien “Pesqueira do Cachón”
 - o El acceso a este bien no se ha podido realizar por encontrarse en terrenos en explotación por una industria minera sin expropiación efectiva. Se propone:



- Estudio de la zona para delimitación geométrica del bien
- Informe sobre la afección al bien por la actividad proyectada
- Tramitación ante la Consellería de la preceptiva autorización por afección al bien incluido en el Plan Básico Autonómico.

9.1.9. MEDIDAS GENERALES DE GESTIÓN DE LA OBRA

- a) Se proyectará la localización de las instalaciones auxiliares a la obra en aquella zona que presente un bajo valor ecológico y de fácil acceso, donde además se dispondrán los medios necesarios para evitar cualquier zona da afección al suelo por derrames accidentales.
- b) En esta superficie de instalaciones auxiliares se acondicionará un punto de gestión de residuos generados en la obra.
- c) El mantenimiento de la maquinaria (cambio de aceite, engrase, etcétera) se hará en talleres autorizados y para aquella maquinaria no apta para circular por carretera se habilitará una zona a tal fin, convenientemente impermeabilizada y señalizada disponiendo los medios necesarios para evitar la afección del suelo así como de las aguas superficiales o subterráneas
- d) Se prohíbe derramar en los lechos de los cursos fluviales restos de hormigón o cemento, lavar cubas, materiales o herramientas que habían estado en contacto con ellos, así como los cambios de aceite de la maquinaria de construcción.
- e) Nunca se deberán atravesar corrientes de agua con la maquinaria sin emplear puentes o estructuras similares.
- f) En caso de que sea necesario crear vías alternativas para la circulación de los vecinos, estas estarán perfectamente indicadas y señalizadas.

9.1.10. GESTIÓN DE RESIDUOS

La gestión de residuos de la obra atenderá a lo recogido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y, en la Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la Lista Europea de Residuos.

Seguidamente se relacionan las principales medidas preventivas que se llevarán a cabo para evitar el exceso de generación de residuos.

- a) Minimizar y reducir las cantidades de materias primas que se emplean y por lo tanto, de los residuos que se originan.
- b) Acopiar, señalar y segregar los residuos de forma selectiva, clasificándolos en base a su naturaleza, de modo que se favorezcan los procesos de valorización, reutilización o reciclaje posteriores.
- c) Todos los agentes intervinientes en la obra deberán conocer sus obligaciones en relación con los residuos y cumplir las órdenes y normas dictadas por la Dirección Técnica.
- d) Delimitar estrictamente la zona de ejecución, ciñéndose al ámbito de cada tarea, con el fin de evitar el exceso de residuos, por ejemplo, en las labores de demolición del firme existente.

- e) Prever el acopio de materiales fuera de las zonas de tránsito de la obra, de manera que permanezcan bien embalados y protegidos hasta el momento de su utilización, con el fin de evitar la rotura y sus consiguientes residuos.
- f) Gestionar del modo más eficaz posible, los residuos originados para favorecer su valorización.
- g) Fomentar la clasificación de los residuos que se producen, de modo que sea más fácil su valorización y gestión.
- h) Etiquetar debidamente los contenedores, sacos, depósitos y otros recipientes para el almacenamiento y transporte de los residuos.
- i) Elaborar el criterio y recomendaciones específicas para la mejora de la gestión.
- j) Planificar la obra, teniendo en cuenta las expectativas de generación de residuos y de su eventual minimización o reutilización.
- k) Disponer de un directorio de compradores de residuos, vendedores de materiales reutilizados y recicladores más próximos. Los gestores de residuos, deberán ser centros con autorización autonómica de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras.
- l) Hacer partícipes e implicar al personal de obra en la gestión de los residuos, formándose en los aspectos administrativos básicos.
- m) Fomentar el ahorro del coste de la gestión de los residuos, promoviendo su reducción en volumen.
- n) Reducción de envases y embalajes en los materiales de construcción.
- o) Empleo de materiales con mayor vida útil.

9.1.11. RESTAURACIÓN VEGETAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Como medida encaminada a amortiguar el impacto paisajístico se proyecta la restauración vegetal de todas las zonas que resulten denudadas como consecuencia de la actuación, además de taludes, medianas y glorietas.

En todos los movimientos de tierras a ejecutar durante las obras se procederá a la separación de la tierra vegetal, del resto de los materiales creando depósitos temporales (caballones) de menos de 2 metros de altura y pendiente inferior a 45° en las cercanías de la zona donde se utilizarán y/o procediendo directamente a su extendido de acuerdo a las instrucciones de la Dirección de las Obras en aquellos espacios que posteriormente se ajardinan.

Esta tierra vegetal se utilizará en las labores de restauración y ajardinamiento. Finalizada la obra se procederá al extendido de la tierra vegetal y ejecución de las plantaciones. Las especies se seleccionaron de acuerdo con la vegetación y las condiciones edafológicas y climáticas de la zona, tal como se recoge en el anejo de jardinería y riego. Además, se tratará de realizar la revegetación rápida de los taludes, terraplenes y superficies desnudas para evitar el desencadenamiento de procesos erosivos y pérdida de suelo.

Finalmente, se procederá a la vigilancia de las plantaciones efectuadas procediendo a la reposición de calvas o marras que puedan aparecer en las siembras, hidrosiembras o plantaciones previstas.

9.1.12. MEDIDAS EN RELACIÓN A LA VIGILANCIA AMBIENTAL

Se llevará a cabo un Plan de Vigilancia Ambiental tal y como se describe en el siguiente apartado. Se remitirán los informes de los resultados obtenidos al correspondiente órgano sustantivo con la periodicidad establecida en el Plan de Vigilancia.



9.1.13. RESUMEN DE MEDIDAS CORRECTORAS

Se proponen las siguientes medidas:

- En todas las obras a realizar se tomarán las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la población y producir las mínimas molestias a la misma.
- Durante la ejecución de obras deberán aplicarse las siguientes medidas:
 - En los movimientos de tierra se realizarán riegos periódicos, preferentemente con agua no potable, para evitar el levantamiento de polvo.
 - La maquinaria propulsada por motores de combustión interna deberá ir dotada con los oportunos silenciadores.
 - El suelo vegetal que presente buena calidad y que sea necesario retirar para la realización de las obras se acopiará a fin de proceder a su reutilización en las zonas ajardinadas o espacios libres.
 - Los residuos de obras (RCD) serán transportados a instalaciones de aprovechamiento de este tipo de residuos o, en su defecto, a vertederos controlados de inertes.
 - Respecto a los Residuos Peligrosos, caso de que se generen, estos tendrán que ser gestionados por Gestores Autorizados de Residuos Peligrosos, en cuyo caso la empresa productora tendrá que registrarse como productor de Residuos Peligrosos ante la Xunta.
 - No se realizarán operaciones de limpieza, engrase o mantenimiento de la maquinaria ni de los vehículos empleados en la realización de las obras en el área de actuación. Estas operaciones, salvo casos de urgencia o por seguridad del personal, deberán realizarse en talleres o instalaciones adecuadas para ello fuera de la zona de actuación.
 - Se facilitará la entrada y salida de camiones de la actuación a la red viaria con el fin de evitar congestiones, habilitándose nuevos accesos si así fuera necesario.
 - Se fomentará el uso de materiales de construcción reciclables.
 - Se instalarán depósitos de decantación previamente al vertido a los cauces existentes.
- Se reducirá la afección a los cursos hídricos de Regueira Xuliana y Rego de Lobeira, definiendo una anchura de trabajo imprescindible para desarrollar las labores, que será adecuadamente balizada durante las obras, de modo que se eviten tránsitos y acopios de materiales fuera de ellas
- A la finalización de los trabajos, las zonas que hayan sido afectadas por las obras serán objeto de restauración ambiental, con el fin de corregir los impactos generados.
- Las especies a utilizar en las plantaciones serán autóctonas. Se contará con viveros de la zona para la aportación de dichas plantas.
- Se diseñarán pantallas visuales para reducción del impacto visual de la actuación en el entorno.
- Se diseñarán pantallas fonoabsorbentes para reducción del impacto sonoro a las viviendas existentes en la zona Oeste.



10. SEGUIMIENTO Y PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El seguimiento de las medidas expuestas en el apartado anterior se resumiría en:

- Balizamiento del perímetro de la obra y control de la ocupación de zonas externas a esta.
- Seguimiento de calidad de vertidos de agua al medio hídrico.
- Supervisión de que las plantaciones se realizan según los condicionantes estipulados.
- Reposición de marras y riegos estivales en las plantaciones hasta el arraigo definitivo de las plantas.
- Supervisión de contaminación acústica durante las obras y en fase inicial de explotación.
- El Programa de vigilancia que se redacte para el Proyecto Constructivo incluirá estas medidas, así como la necesidad de vigilancia ambiental durante las obras que supervise su cumplimiento.

Asimismo, el Proyecto de urbanización contendrá específicamente en su presupuesto al menos:

- La vigilancia ambiental durante las obras.
- Ensayos de calidad de las aguas.
- Supervisión arqueológica
- Las tareas de integración ambiental.

El Seguimiento y la Vigilancia Ambiental que se realice en las obras deberá atender todas las medidas preventivas, correctoras y demás indicativos ambientales presentes en los informes y evaluaciones emitidos en las directrices fijadas por el órgano ambiental correspondiente.

La empresa constructora del proyecto y la Dirección de obra deberán poner en funcionamiento el Plan de Vigilancia durante la fase de construcción o de obras.

El Programa de Vigilancia Ambiental será ejecutado por técnico/s especialistas; los informes derivados de este seguimiento serán presentados ante el promotor con la periodicidad que a continuación se detalla, quien será el encargado de remitirlo a la Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental.

10.1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL EN LA FASE DE OBRAS.

El Programa de Vigilancia Ambiental tiene como principales objetivos:

- Vigilar la correcta realización de las medidas, detectando, controlando y estableciendo medidas adicionales para la corrección de las afecciones sobre el medio no detectadas en los estudios e informes previos o derivadas de la aplicación de las medidas propuestas.
- Comprobar que las afecciones sobre el medio son las que se establecen en los documentos previos, y que su magnitud se ajusta a las previsiones realizadas en dichos documentos. De esta forma se podrá estimar la eficacia de las medidas minimizadoras de impacto propuestas y aplicadas.
- Realizar, inspecciones, muestreos y análisis periódicos sobre el terreno, relacionados con los aspectos objeto de vigilancia, los resultados de la cual se reflejarán en informes periódicos, o de carácter extraordinario en caso de detectarse afecciones graves sobre el medio.

10.2. ACTIVIDADES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO. FASE DE OBRAS.

Las actividades de control y seguimiento ambiental se dividirán en:

- Antes del comienzo de las obras.

Sus funciones serán las siguientes:

- a) Análisis de la información disponible sobre el proyecto o sobre cualquier aspecto del medio que pueda ser afectada por él.
- b) Conocimiento del terreno por donde van a transcurrir las obras o donde se van a situar los parques auxiliares o cualquier punto o área que se considere de interés a cara descubierta al inicio de las obras.
- c) Conocimiento y toma de contacto con el constructor para el establecimiento de un clima de entendimiento entre ellos y del planteamiento básico sobre la ejecución de las obras.
- d) Establecimiento de las unidades ambientales a controlar durante la realización y posterior funcionamiento de las obras. Establecimiento detallado de formas de medida y frecuencia de la toma de datos para cada unidad definida.
- e) Estado inicial del ámbito: se realizará un reconocimiento de la zona afectada por el presente proyecto, describiendo el estado de partida tras fases anteriores del proyecto, con un amplio reportaje fotográfico en atención a aquellos aspectos más destacables. Se realizará asimismo, una campaña en fase preoperacional de medición del nivel acústico en los puntos de control y de calidad de las aguas que sirva como blanco para el seguimiento posterior.
- f) Establecimiento detallado del modo de funcionamiento y relaciones con el Director de Obra y con la contrata. Clarificación de sus misiones y forma de llevar a cabo las comunicaciones con las distintas organizaciones.
- g) Al inicio de las obras solicitar a la Delegación de Patrimonio una ampliación del seguimiento y control arqueológico ya realizado en fases previas de este proyecto.

- Durante la ejecución de las obras

- a) Control geométrico del replanteo, delimitación de los distintos espacios afectados por las obras, establecimiento y señalización de las distintas zonas.
- b) Control arqueológico de afecciones a bienes de patrimonio cultural.
- c) Establecimiento e identificación de los puntos de control necesarios para la toma y contraste de valores ambientales y de calidad.
- d) Establecimiento de las medidas preventivas y correctoras especificadas para la duración de las obras.
- e) Comprobación de cargas y manejo de materiales, comportamiento del personal de la obra, comprobación de las actuaciones relacionadas con las medidas preventivas y protectoras realizadas.
- f) Comprobación y evaluación del funcionamiento de las medidas preventivas y correctoras previstas. Recogida y análisis de las muestras necesarias para determinar los parámetros ambientales.
- g) Comprobación del comportamiento y actitud del personal contratado ante el medio ambiente y las medidas preventivas adoptadas.

10.3. RESUMEN DE ACTUACIONES DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE FASE DE OBRAS.

Durante la fase de construcción de la Plataforma logística, se realizará un seguimiento ambiental de los siguientes aspectos:



- a) **Calidad y Atmosférica:**
Control de la emisión de polvo y partículas.
- b) **Niveles Sonoros**
Control de niveles acústicos de la maquinaria.
Control de niveles acústicos de las obras.
- c) **Hidrología e hidrogeología:** Seguimiento da calidad y de las aguas superficiales
- d) **Suelos:** Control de la retirada y acopio de tierra vegetal.
- e) **Geología y geomorfología:** Seguimiento de la estabilidad de laderas y taludes
- f) **Vegetación y fauna.**
Vigilancia de la protección de especies y comunidades vegetales.
Vigilancia y control de los trasplantes y nuevas plantaciones.
Vigilancia y control de los cortas de especies arbóreas.
Control de la afección a la fauna terrestre y avifauna.
Vigilancia de las medidas protectoras contra incendios.
- g) **Medio Socioeconómico**
Vigilancia del mantenimiento de la permeabilidad territorial.
Seguimiento de la reposición de servicios afectados.
- h) **Paisaje**
Seguimiento del incidente visual de las obras.
- i) **Patrimonio histórico, arqueológico o paleontológico**
Control de la protección del patrimonio arqueológico
Balizamiento de bienes de patrimonio
- j) **Control del replanteo**
- k) **Localización y control de zonas de instalaciones y parque de maquinaria.**
- l) **Control del movimiento de maquinaria.**
- m) **Control del mantenimiento de jalonamiento.**
- n) **Ubicación y explotación zonas de vertederos**
- o) **Control de accesos temporales.**
- p) **Desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obra**
- q) **Gestión de residuos:** Retirada de residuos sobrantes a vertedero adecuado

10.4. ACTIVIDADES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO. FASE DE EXPLOTACION.

Las actividades de control y seguimiento ambiental durante la explotación se dividirán en:

- a) **Vegetación y fauna.**
Vigilancia de la protección de especies y comunidades vegetales.
Vigilancia y control de los trasplantes y nuevas plantaciones.

- Control de la afección a la fauna terrestre y avifauna.
Vigilancia de las medidas protectoras contra incendios.
- b) **Gestión de residuos**
Presencia de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos no gestionados.
- c) **Niveles Sonoros**
Control de niveles acústicos durante la explotación.
- d) **Hidrología e hidrogeología:** Seguimiento da calidad y de las aguas superficiales y vertidos.
- e) **Suelos:**

Seguimiento de la estabilidad superficial de los taludes proporcionada por las siembras.

10.5. CALENDARIO

Durante el replanteo de la obra, integrantes del personal de vigilancia ambiental efectuarán diversas inspecciones sobre el terreno con el fin de detectar afecciones graves no previstas, así como para obtener un mayor conocimiento del ámbito de actuación.

Una vez comenzadas las obras, el personal del equipo de vigilancia ambiental actuará en coordinación con el resto del personal técnico y equipos de trabajo encargados de su ejecución. Estará informado acerca del calendario de actuaciones con la suficiente antelación y precisión como para que pueda programarse la presencia de personal perteneciente al equipo en el momento y lugar en que se vayan a ejecutar unidades de obra que puedan tener repercusiones.

Así, en el momento de inicio de las obras, se elaborará un calendario detallado conforme a la "*periodicidad de inspección*" referida en las tablas anteriores. Además, se deberá tener en cuenta el momento de ejecución de los principales tajos de la obra.

10.6. INFORMES

Como resultado del Plan de Vigilancia deberán elaborarse los siguientes informes, con los contenidos mínimos que se señalan a continuación, que deberán ser remitidos al órgano correspondiente con la periodicidad indicada a continuación:

a. Antes de la actuación

- Determinación de la situación de partida del proceso de seguimiento ambiental a realizar: memoria descriptiva del estado de la zona en fase preoperacional en especial atención a aquellos aspectos incluidos dentro del presente programa de vigilancia ambiental.
- Comprobación de la adecuación del Proyecto a los condicionantes ambientales establecidos.
- Resultado de la campaña de ruidos en ausencia total de obra en los puntos establecidos en el presente programa con objeto de determinar el ruido residual:
- Resultado de la campaña de control de la calidad de las aguas, aguas arriba y abajo de la zona de actuación con objeto de establecer un blanco con el que poder comparar en fases posteriores:

b. Trimestralmente:

- Memoria del seguimiento realizado durante el período de seguimiento de acuerdo con el Programa de Vigilancia Ambiental, junto con el cronograma actualizado de las obras en el que se incluyan los trabajos de restauración. Se incluirán, si es el caso, las variaciones respecto a lo proyectado.



- Reportaje fotográfico que muestre con detalle los aspectos ambientales más relevantes de la actuación, así como de las zonas donde se adoptaron medidas protectoras y correctoras. Dicho reportaje irá acompañado de un plano de localización.
- Resultados de las campañas de control de ruidos y calidad de las aguas.
- Representación en plano de los avances de los trabajos y porcentaje de ejecución de las obras respecto del total, referido a los distintos elementos que las conforman.

c. Antes de la emisión del acta de recepción:

- Memoria resumen sobre el seguimiento ambiental realizado, en el que quede constancia de las medidas protectoras y correctoras adoptadas.
- Informe, en su caso, de las variaciones introducidas a lo largo de las obras respecto de lo proyectado.
- Reportaje fotográfico que muestre con detalle los aspectos ambientales más relevantes de la actuación, así como de las zonas donde se aplicaron medidas protectoras y correctoras. En las fotografías se indicará la fecha y hora, debiendo ir acompañadas de un plano de localización.
- Incidentes producidos y medidas adoptadas para su resolución.
 - d. Informes especiales:

Se presentarán informes especiales ante cualquier situación que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental.

11. MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES

Con carácter previo al comienzo de las obras, el Contratista entregará al Promotor un Manual de Buenas Prácticas Ambientales. Este incluirá todas las medidas tomadas por la Dirección de Obra y el Responsable Técnico de Medio Ambiente para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

Entre otras determinaciones incluirá:

- Prácticas de control de residuos y basuras. Se mencionarán explícitamente las referentes a control de aceites usados, restos de hormigonado, latas, envolturas de materiales de construcción, tanto plásticos como de madera.
- Actuaciones prohibidas mencionándose explícitamente la realización de hogueras, los vertidos de aceites usados, de aguas de limpieza de hormigoneras, escombros y basuras.
- Prácticas de conducción, velocidades máximas y obligatoriedad de circulación por los caminos estipulados en el plan de obras y en el replanteo.
- Prácticas tendentes a evitar daños superfluos a la vegetación o a la fauna.
- La realización de un Diario Ambiental de la Obra en el que se anotarán las operaciones ambientales realizadas y el personal responsable de cada una de esas operaciones y de su seguimiento. Corresponde la responsabilidad del Diario al Responsable Técnico de Medio Ambiente.
- Establecimiento de un régimen de sanciones. Este manual deberá ser aprobado por la Dirección de Obra y ampliamente difundido entre todo el personal.



APENDICE Nº1. RESOLUCION DE AVALIACION AMBIENTAL SIMPLIFICADA



RESOLUCIÓN DA DIRECCIÓN XERAL DE CALIDADE AMBIENTAL, SOSTIBILIDADE E CAMBIO CLIMÁTICO, POLA QUE SE FORMULA O INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DO PROXECTO CONSTRUTIVO DE APARTADOIRO FERROVIARIO NA PLATAFORMA LOXÍSTICO-INDUSTRIAL SALVATERRA DE MIÑO - AS NEVES (PLISAN), NOS CONCELLOS DE SALVATERRA DE MIÑO E AS NEVES (PONTEVEDRA), PROMOVIDO POLA AUTORIDADE PORTUARIA DE VIGO (CLAVE 2021/0152)

A Dirección Xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático, en base as súas competencias para resolver este expediente ambiental segundo o Decreto 42/2019, do 28 de marzo, polo que se establece a estrutura orgánica da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda e de conformidade coa proposta do Servizo de Avaliación Ambiental de Proxectos da Subdirección Xeral de Avaliación Ambiental, que a continuación se transcribe:

A Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental (BOE núm. 296, do 11 de decembro), e as modificacións posteriores, establece, no artigo 7.2.a), que os proxectos comprendidos no anexo II, serán obxecto dunha avaliación de impacto ambiental simplificada na forma prevista na sección 2ª do capítulo II (título II) da dita lei.

O promotor do proxecto obxecto deste informe incluíno no grupo 7.c. do anexo II da referida lei (Construción de vías ferroviarias e de instalacións de transbordo intermodal e de terminais intermodais de mercadorías (proxectos non incluídos no anexo I)), polo que de acordo co seu artigo 47 procede determinar se debe ou non someterse a unha avaliación de impacto ambiental ordinaria.

1. Obxecto do proxecto e descrición, localización, promotor e órgano substantivo

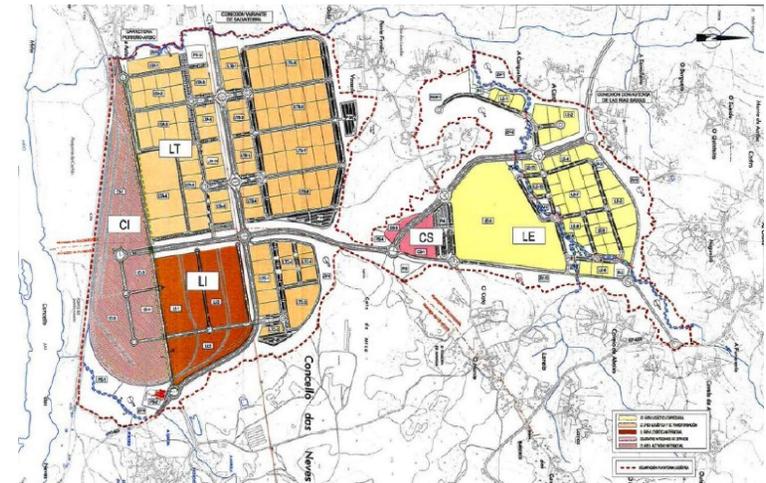
1.1. Obxecto do proxecto e descrición

A actuación prevista consiste no deseño dunha Estación Terminal Ferroviaria para mercadorías que dispoña de zonas para a súa intermodalidade entre os medios de transporte ferrocarril-estrada, podendo completarse co medio marítimo a través da conexión por estrada co Porto de Vigo pola autovía A-52.

O proxecto consta da construción da Plataforma Loxístico Industrial con conexión á rede ferroviaria mediante un apartadoiro ferroviario e a prolongación do viario Norte-Sur de conexión coa citada autovía, a conexión directa á Liña Ferroviaria Monforte-Ourense- Vigo nos p.q. 122.9 e p.q. 125.1 da liña Monforte-Ourense-Vigo da rede ferroviaria de interese xeral, e o deseño e construción dunha terminal ferroviaria desenvolva en dúas fases.

1.2. Localización

O desenvolvemento construtivo do proxecto localízase na superficie para o desenvolvemento dunha Área de Actividade Intermodal (CI) da zona sur do ámbito do Proxecto Sectorial para a implantación da plataforma loxístico-industrial no solo delimitado nos concellos de Salvaterra de Miño e As Neves (Pontevedra).



Área de Actividade Intermodal (CI) no ámbito da modificación puntual do proxecto sectorial de 2011.

1.3. Promotor e órgano substantivo

O promotor do proxecto é a Autoridade Portuaria de Vigo e o órgano substantivo é a Dirección Xeral do Instituto Galego da Vivenda e Solo.

2. Resumo da tramitación

O 20.09.2021 recibese nesta consellería unha solicitude de inicio da avaliación de impacto ambiental simplificada acompañada do documento ambiental do proxecto, remitido polo órgano substantivo (Dirección Xeral do Instituto Galego da Vivenda e Solo) para que esta dirección xeral inicie a avaliación de impacto ambiental ao abeiro da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, modificada pola Lei 9/2018, do 5 de decembro.

O 29.09.2021 notificouse ao órgano substantivo o inicio do período de consultas previas, previsto no artigo 46 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.

O 28.10.2021 reiteráronse as solicitudes de informe ás direccións xerais de Patrimonio Cultural, de Patrimonio Natural e de Planificación, Estratexia e Proxectos (ADIF) así como á Confederación Hidrográfica Miño-Sil, o Instituto de Estudos do Territorio, a Axencia Galega de Infraestruturas e ós concellos de As Neves e Salvaterra de Miño.

Neste contexto, a relación de organismos consultados, indicando cun X aqueles dos que se recibiu resposta, é a seguinte:



Relación de consultados	Respostas recibidas
Dirección Xeral de Patrimonio Cultural	X
Dirección Xeral de Patrimonio Natural	X
Instituto de Estudos do Territorio	X
Dirección Xeral de Planificación, Estratexia e Proxectos (ADIF)	X
Dirección Xeral de Saúde Pública	X
Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	X
Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo	X
Axencia Galega de Infraestruturas (AXI)	-
Confederación Hidrográfica do Miño - Sil	X
Concello de Salvaterra de Miño	X
Concello de As Neves	-
Federación Ecoloxista Galega	-
Sociedade Galega de Historia Natural	-

Así mesmo, o documento ambiental estivo dispoñible para outros organismos, organizacións e público en xeral na páxina web da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. Como resultado do anterior, non se recibiron achegas de ningún tipo.

Co fin de que o promotor puidese dar resposta aos informes emitidos pola Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, a Confederación Hidrográfica do Miño-Sil e a Dirección Xeral de Saúde Pública na fase de consultas, o 20.12.2021 e o 20.07.2022 déuselle traslado de ditos informe a través do órgano substantivo, recibíndose a contestación o 15.11.2022.

O 18.11.2022 solicitouse informe complementario á Dirección Xeral de Saúde Pública e a Confederación Hidrográfica do Miño-Sil sobre a antedita documentación, recibíndose o informe definitivo o 07.12.2022 e o 20.01.2023 respectivamente.

Así mesmo solicitouse informe complementario a Dirección Xeral de Patrimonio Cultural o 18.11.2022 e reiterouse a solicitude o 26.01.2023, recibíndose resposta o 07.03.2023.

Os aspectos máis relevantes das respostas recibidas resúmense a continuación:

A **Dirección Xeral de Patrimonio Cultural** emite un primeiro informe no que fai un resumo dos antecedentes e feitos, recolle as consideracións legais e técnicas nas que se enmarca o proxecto, e fai unha breve descrición do proxecto.

A continuación indícase que dende o punto de vista do patrimonio cultural o documento ambiental fai referencia unicamente a dous xacementos arqueolóxicos que figuran no PBA; Val de Foxos en Salvaterra de Miño e Pesqueira do Cachón en As Neves.

Constan tamén actuacións no ámbito de protección doutros elementos do patrimonio cultural en Salvaterra de Miño, e que non se mencionan no documento ambiental como son O Castro (GA36050014), Castro, As Regueiras, As Antas, Eido Vello (GA36050031) e Torrón (GA36050015).

Así mesmo existen outros bens na zona de actuación ou moi próxima a ela, non recollidos no PBA, e que foron localizados e identificados en traballos de prospección arqueolóxica realizados para o proxecto de ETAP e EDAR e de Urbanización das infraestruturas dos sistemas xerais da PLISAN. Trátase do Muíño das Covetas e a súa estrutura pétreo de captación, a carón do regato Xuliana.

Por outra parte, cómpre destacar o xacemento Pesqueira do Cachón (explotación mineira de época romana), do que consta no arquivo de xacementos arqueolóxicos desa Dirección Xeral unha delimitación do ben. De acordo coa dita delimitación que figura na súa ficha, unha boa parte do elemento veríase afectado polas actuacións previstas.

Finalmente o informe sinala que non se ten constancia da existencia dalgún tipo de estudo de avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural existente na zona baseado nun traballo específico de campo (prospección arqueolóxica) e recompilación documental.

Polo tanto, a Dirección Xeral de Patrimonio conclúe sinalando que compre levar a cabo unha prospección arqueolóxica do ámbito dos corredores estudados e nun prazo máximo de seis meses debe presentarse a Memoria Técnica na que se reflectan os resultados.

O promotor responde achegando o documento titulado *Sondaxes arqueolóxicas previas ao proxecto construtivo do apartadoiro ferroviario na PLISAN (Salvaterra do Miño, Pontevedra). Memoria técnica da intervención arqueolóxica*, de xullo de 2022.

A raíz da documentación presentada polo promotor a Dirección Xeral de Patrimonio Cultural emite un segundo informe no que sinala que, dende o punto de vista do patrimonio cultural, a nova documentación dá resposta ao recollido no informe desa Dirección xeral de contestación ás consultas na fase de avaliación de impacto ambiental. Incorpora os resultados da prospección arqueolóxica realizada para avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural e das sondaxes arqueolóxicas avaliativas levadas a cabo.

No que respecta aos xacementos, no caso do xacemento de adscrición calcolítica O Castro e nos xacementos de adscrición paleolítica Castro-As Regueiras-As Antas_Eido Vello e Torrón, as actuacións previstas sitúanse dentro do seu ámbito xenérico de protección delimitado no PBA. Non se conta cunha delimitación polo miúdo do xacemento nin tampouco cunha caracterización das áreas de dispersión de materiais, no caso de que existan no resto da área de respecto delimitada.

O documento recolle a localización de dous xacementos e unha proposta de delimitación. No caso da Mina de Pesqueira do Cachón, a liña ferroviaria existente atravesada pola metade o ámbito de protección recollido no PBA, e as actuacións previstas no proxecto sitúanse ao N da dita liña ferroviaria, en terreos totalmente alterados polas actuacións levadas a cabo no marco das obras de construción da PLISAN.

No que respecta á explotación mineira Val de Foxos, tamén se sitúa en terreos da PLISAN, afectados polas obras, sen embargo as actuacións emprazaríanse nunha superficie entre a



vía e unha estrada interior da PLISAN, que na fotografía aérea apreciase que está totalmente alterada, polo que non é previsible que se vexa afectada.

Por outra banda, no informe lístanse as medidas xerais e específicas que se propoñen na documentación presentada sinalando que se consideras axeitadas pero son insuficientes no entorno dos xacementos O Castro, Castro-As Regueiras-As Antas-Eido Vello e Torrón, así como para as explotacións mineiras de época romana Pesqueira do Cachón e Val de Foxos.

O informe conclúe indicando que se deberán ter en conta no proxecto de construción as consideracións que se sinalan no epígrafe 4.6 deste informe e levar a cabo medidas protectoras e correctoras referidas.

O Instituto de Estudos do Territorio emite informe no que analiza o impacto do proxecto sobre a paisaxe indicando que o proxecto modificará substancialmente a fisionomía da zona, se ben debido á vocación industrial e empresarial da área onde se proxecta a actuación, non comportará efectos negativos significativos na paisaxe, en todo caso poderá contribuír a mellorar a contorna actual, degradada pola presenza de actividades de tipo extractivo.

A Dirección Xeral de Emerxencias e Interior unha vez revisada a documentación, estima que o risco de accidentes graves ou catástrofes e baixo, todo elo sen prexuízo de que si puidera estar afectado este proxecto polo Decreto 171/2010, sobre plans de autoprotección na Comunidade Autónoma de Galicia, o titular deberá elaborar e implantar o plan de autoprotección, elaborado por técnico competente, e que deberá acompañar aos restantes documentos necesarios para o outorgamento da licenza, permiso ou autorización, previamente á autorización de inicio da actividade por parte da autoridade competente.

A Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo fai un resumo das características do proxecto e informa que dende esa dirección xeral no se pode, nin procede avaliar se o proxecto puidera causar impactos ambientais significativos tendo en conta as medidas preventivas e correctoras previstas no documento ambiental.

O Concello de Salvaterra de Miño emite informe no que indica que a entidade da plataforma e o previsible movemento de mercadorías provocará un forte incremento do tráfico ferroviario que repercutirá no tráfico que soporta na actualidade a liña no seu paso polo casco urbano de Salvaterra de Miño o que suporá maiores ruidos e molestias o ámbito residencial da zona polo que se pide que adoitén as medidas precisas para tratar de reducir o impacto acústico.

A Dirección Xeral de Patrimonio Natural emite informe no que tras facer un repaso dos antecedentes e de facer un resumo do proxecto, das partes referidas a descrición do medio natural e dos impactos recollidos no documento ambiental, así como das medidas preventivas, correctoras e seguimento ambiental no mesmo, pasa a analizar a documentación.

No informe sinalase que o proxecto inclúe a eliminación do paso a nivel PaN 125/9 na liña ferroviaria, a construción dun camiño de servizo paralelo á vía para repoñer as servidumes de acceso, e a realización de traballos xunto á vía en servizo para montaxe de desvíos nela. Estas obras quedan fóra do ámbito da PLISAN. O paso a nivel está fora da Rede Natura e o camiño, parcialmente dentro, aínda que non ocupa hábitats de interese comunitario e ocuparía a unidade ambiental631 correspondente a eucaliptais.



Así a todo, sinalase que non é previsible que as obras afecten significativamente á Rede Natura se se implementan as medidas preventivas e correctoras e se segue axeitadamente o plan de vixilancia ambiental.

Conclúese facendo unha observación en canto as actuacións previstas e a súa localización, sendo esta un entorno onde conflúen áreas con alteracións substanciais do medio natural conxuntamente con elementos destacables do patrimonio natural e a biodiversidade. Dentro dos principais elementos cabe destacar a presenza do espazo protexido rede Natura 2000 “Baixo Miño”, e a presenza no entorno da especie *Burhinus oedicnemus*, os sistemas fluviais constituídos polo regato de Xuliana e o rego de Lobeira, afluentes do río Miño, conxuntamente con hábitats de interese comunitario e natural prioritarios asociados, así como taxón ligados aos mesmos.

Tamén se indica que a meirande parte das actuacións correspóndense con desenvolvementos de proxecto sectoriais xa avaliados e aprobados en momentos anteriores, localizándose actualmente estas actuacións nas áreas máis alteradas e con localización fóra do espazo “Baixo Miño”, anque tanxente ao mesmo. As únicas actuación que afectarían directamente ao espazo protexido serían as relativas aos viarios de servizo, non estimándose impactos significativos por este feito.

Por último esa Dirección Xeral considera que a integración das actuacións no medio vai depender directamente do grao de control dos procesos xeradores de residuos, vertidos e emisións que durante a fase tanto de construción como de explotación poidan afectar directamente ao entorno natural circundante e especialmente ao espazo protexido e aos sistemas fluviais presentes, polo que se fan unha serie de condicionados que se expoñen no epígrafe 4.5 deste informe.

A Confederación Hidrográfica Miño-Sil emite un primeiro informe onde se describe o proxecto e continúa indicando que o aparcamento ferroviario situarase nas cuncas de achega dos regatos Lobeira, Xuliana e río Miño, e parte das instalacións, como a nave taller, localízanse en zona de policía e moi próxima ao leito do rego de Lobeira. Segundo a estudos de inundabilidade, realizados polo promotor a indicación dese Organismo de cunca, parte das obras planificadas estarían afectadas pola zona de inundabilidade do rego de Lobeira con varios períodos de retorno (T=3, T=100 e T=500). Existen figuras de protección de estes tramos fluviais, concretamente o río Lobeira e río Miño, figuran catalogados como zona de protección ou mellora para ser apto para a vidas dos peixes e zona de produción piscícola. A zona de actuación limita e mesmo parece solaparse nalgunhas zonas coa Zona de Especial Conservación e Zona de Especial Protección dos Valores Naturais Baixo Miño

En canto as posibles afeccións ao dominio público hidráulico, e en relación a nave, muro de contención e infraestruturas ferroviarias situadas no entorno do regato Lobeira, sinalase que haberá que ter en conta o artigo 49.2 do PHDHMS. Así mesmo fanse unha serie de consideracións legais a ter en conta en canto as zonas de servidume, policía, de fluxo preferente e inundables.

Consecuentemente, a totalidade das instalacións e en particular a nave taller deberán executarse fora do dominio público hidráulico e da súa zona de servidume. Así mesmo, unicamente poderán autorizarse e zona de fluxo preferente aquelas instalacións e usos compatibles co disposto nos artigos 9.bis e 9.ter do RDPH. Todas estas cuestións non foron estudadas na documentación aportada.





Por outra parte, e en relación co auga que puidera ser necesaria para a realización da obra e posteriormente para o funcionamento do proxecto, deberá clarificarse o método de cálculo para a obtención do consumo de auga total para a explotación e adecalo co disposto no *Apéndice 8. Dotacións de recursos segundo usos* do Anexo III do Real Decreto 1/2016 polo que se aproba o Plan Hidrolóxico da Demarcación Hidrográfica Miño-Sil.

En relación a calidade das augas y/ou superficiais e os vertidos, no informe, indicase que se deberán detallar e definir con cartografía a escala adecuada os sistemas de depuración previstos como por exemplo balsas de retención de sedimentos, así como as cunetas perimetrais que conduzan a auga a estes sistemas e os parque de maquinaria.

Por outro lado, respecto a zonas protexidas e valores dos ecosistemas ligados a medios hídricos ese Organismo de cunca considera necesario chegar dun estudo da vexetación que reflita nunha cartografía a escala adecuada os ecosistemas riparios e as demais formas de vexetación cuxa degradación ou desaparición supoña o deterioro do medio hídrico. Para todas estas áreas cartografadas deberase estudar a inclusión de medidas de restauración da vexetación con especies autóctonas conforme ás normas aplicables a este tipo de actuacións así como todo o disposto no artigo 48 Normas específicas que deben cumprir as obras a construír no dominio público hidráulico, do RD 1/2016 de 8 de abril, polo que se aproba o Plan Hidrolóxico da parte española da DHMS.

Dáselle traslado deste informe da Confederación Hidrográfica do Miño Sil ao promotor, e este responde achegando o proxecto construtivo, con memoria, anexos, planos e PPT, nomeado *Proxecto construtivo apartado ferroviario en la PLISAN TT.MM. Salvaterra de Miño – As Neves* de xullo de 2022.

A raíz da documentación achegada polo promotor a Confederación Hidrográfica emite un segundo informe no que se sinala que coa na nova documentación aportada se aclaran cuestións sobre a rede de abastecemento, sobre o estudo de inundabilidade e os sistemas de drenaxe.

Sobre o abastecemento informase que na documentación indicase que se continúa a rede de abastecemento ata a terminal. O saneamento resólvese mediante a instalación dunha rede de saneamento que discorre polo viario Norte-sur de acordo ao Proxecto Sectorial (ao ser a terminal ferroviaria o punto baixo, proxéctase a construción dunha estación de bombeo a instalar na glorieta central de distribución de accesos da terminal, onde se impulsará a vertedura ata o bombeo nº3 existente, para unha segunda impulsión ata a EDAR. Para o saneamento da zona de nave taller proxéctase un bombeo ata a rede de saneamento principal).

En relación as augas superficiais e vertidos detallanse os sistemas de drenaxe da zona. Toda a rede será separativa e ramificada. Así, no referente á drenaxe lonxitudinal exterior á zona de apartadoiro solucionarase mediante a execución de cunetas revestidas de formigón en bordo de plataforma e pé de terraplén. Mentres que a drenaxe transversal, existen catro puntos de drenaxe (ODT), os tres primeiros, baixo a plataforma ferroviaria, polo que se prolonga a obra de drenaxe e execútase un novo emboquille. A cuarta ODT consta dunha batería de tubos de formigón que se manterán intactos, tan só protexeranse para evitar afectalos durante as obras. A quinta ODT, de nova construción, terá a función de mellorar a drenaxe do río Mendo ao seu paso polas liñas ferroviarias cruzando baixo a zona de plataformas ferroviarias. Toda a rede de drenaxe recollerá as augas de escorrenta de viarios, chairas e parcelas, transportando a auga a un tanque de tormentas onde se almacenará



parte do volume recollido que, despois dun tratamento cun desengraxador e desareador, será vertedura ao curso do arroyo Lobeira.

Por outra banda, da nova documentación aportada polo promotor e revisada por ese Organismo de cunca, constátase que se manteñen instalacións en zona de policía de augas polo que se recorda a lexislación en canto a obras dentro do dominio público hidráulico, da zona de servidume, zona de policía, de fluxo preferente e das zonas inundables.

En relación a estas últimas, no referente á medida de retranquear viarios e parcelas para que deixen de estar afectadas pola zona inundable resultante do estudo de inundabilidade elaborado, considérase adecuada. Deberase garantir que o retranqueo é suficiente, pola contra deberase ter en conta as limitacións de usos de chan en zona inundable.

En canto a eliminación de vexetación no dominio público hidráulico e as súas zonas contiguas de servidume e policía remárcase que deberase contar de maneira previa coa preceptiva autorización de ese Organismo de cunca.

A Dirección Xeral de Saúde Pública nun primeiro informe indica que o proxecto sometido a estudo é unha actividade regulada por un procedemento xeral de autorización recollido nunha normativa específica co obxecto de avaliar que a súa construción se realice co menor custo ambiental posible, establecendo mecanismos para o control e vixilancia durante as fases de construción, explotación e abandono.

Continua avaliando a caracterización da poboación en situación de risco, sinalando que non se recolle unha descrición da poboación estimada potencialmente afectada na área de influencia do proxecto e tampouco as distancias as mesmas. Tampouco se recollen as coordenadas do aparcadoiro polo que non foi posible poder facer unha valoración non exhaustiva.

Así mesmo, o informe sinala que non se indican as emisións de po e partículas durante as fases de construción e explotación, en embargo si que se teñen en conta estas emisións no apartado das medidas para o control da contaminación atmosférica. Non se recolle como se levará a cabo nin tampouco a súa frecuencia.

Tampouco se identifican emisións de gases de combustión durante a fase de obra como un impacto ambiental. Non se refiren medidas protectoras nin un programa de vixilancia e seguimento ambiental.

En canto ao ruído e vibracións, non se presenta un estudo de determinación dos niveis acústicos preoperacionais, para determinar o nivel de referencia de medidas de ruído ambiental que deberá servir de referencia dos estudo posteriores correspondentes o Plan de seguimento de ruídos das distintas fases do proxecto. Tampouco se presenta un estudo de impacto acústico durante as fases de obras e explotación, mediante modelado.

En atención as augas de consumo, informase que non se mencionan as captacións e canalizacións de auga para consumo humano que podan existir na contorna.

Respecto dos residuos perigosos e non perigosos, non se identifican os tipos de residuos que se van xerar durante as fases do proxecto, nen diferenciación entre residuos perigosos e non perigosos.

En canto a outras consideracións feitas pola Dirección Xeral de Saúde Pública no seu informe, destácanse as seguintes:

- Indícase que se fará unha vixilancia das medidas protectoras contra incendios pero non se especifica nada máis o respecto.
- Non se presentan plans de emerxencia, incluíndo protocolos de actuación ante accidentes tales como vertidos, explosións, etc., que contribuirán a minimizar as afeccións ambientais, en caso de producirse.

Esa Dirección xeral conclúe o informe indicando que non se recolle información ou esta é insuficiente sobre varios aspectos que poden ter repercusións sobre a saúde da poboación e estima necesario aportar nova documentación que resolva eses aspectos.

Dado o sinalado pola Dirección Xeral de Saúde Pública, o promotor remite o documento titulado *Informe de Respuesta a Alegaciones presentadas por Consellería de Sanidade en relación al Proyecto Constructivo de Apartadero Ferroviario en la PLISAN* de agosto de 2022.

A raíz da documentación achegada pola promotora a Dirección Xeral de Saúde Pública emite un segundo informe no que se indica que vista a documentación remitida polo promotor en contestación ao informe previo desa dirección xeral, e tras a valoración dos aspectos relativos á saúde ambiental infórmase de maneira favorable tendo en conta unha serie de condicións, sinaladas no epígrafe 4 deste informe, que se deberán resolver con carácter previo ao inicio de obras.

A Dirección Xeral de Planificación, Estratexia e proxectos de ADIF remite informe da Subdirección de Medio Ambiente de ADIF no que se indica que non se xera ningunha afección ambiental sobre a súa infraestrutura viaria.

3. Análise segundo os criterios do anexo III

Unha vez analizada a documentación que obra no expediente, e co obxecto de determinar se o proxecto debe someterse a unha avaliación de impacto ambiental ordinaria, realízase a seguinte análise segundo os criterios do anexo III da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, modificada pola Lei 9/2018, do 5 de decembro.

3.1. Características do proxecto

A plataforma loxístico-industrial, divídese en 5 grandes áreas de actividade; centro intermodal, área loxístico intermodal, área loxística e de transformación, área loxística empresarial, e centro de servizo

Para o centro intermodal (CI), obxecto deste informe, as previsións de dito proxecto difiren sensiblemente da información contida na Modificación Puntual número 1 do Proxecto Sectorial aprobada, non tanto no espazo necesario para a súa execución, senón no propio trazado dos elementos funcionais que compoñen a terminal ferroviaria .

	Proxecto sectorial	Modificación puntual nº1	Modificación puntual nº2
Superficie (m ²)	367.618,00	329.777,00	329.127,10



En canto o proxecto construtivo da terminal ferroviaria, este divídese en dúas fases:

- **Fase I:** preve a construción dos seguintes elementos:

- Feixe de vías de recepción/clasificación/expedición: 3 vías, en paralelo a vía xeral, deixando a máis próxima á vía xeral para a seguinte fase.

- Feixe de vías para manipulación de contedores: non se instalará aínda o guindastre pórtico e unicamente construírase a vía situada máis ao norte. Constrúese a plataforma de formigón entre esta vía e a vía da estación de cargas.

- Feixe de vías de cargas: construírase unha única vía. Na segunda fase executarase as dúas vías máis ao norte do apartadoiro, xunto coa plataforma formigonada.

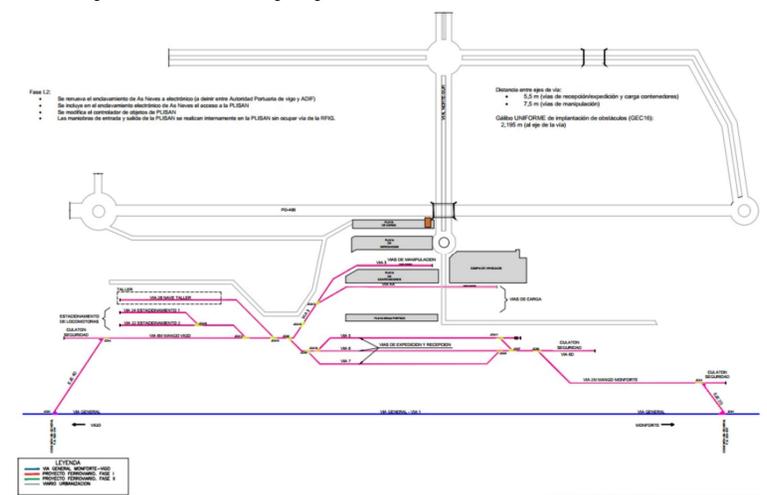
- Plataforma de almacenamento de contedores entre a vía 3 e 4.

- Campa de automóviles: construírase unha campa de automóviles que permita a explotación desta terminal para o transporte de vehículos.

- Para o correcto funcionamento da estación, nesta primeira fase tamén se construírá o primeiro tramo da vía mango, e as vías para estacionamento de locomotoras situadas en ambas as cabeceiras do feixe de clasificación así como a vía nave taller.

- Unha nave para taller de maquinaria.

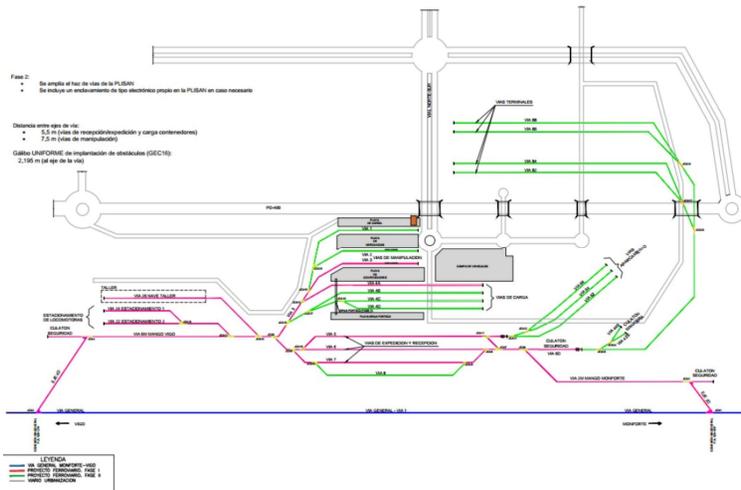
- Vía mango Monforte e vía mango Vigo.



Fase I do proxecto construtivo do centro intermodal (CI). (Fonte: documento ambiental)

- **Fase II:** en función do cumprimento das perspectivas de mobilidade de mercadorías efectuadas, irase construíndo o resto da Estación Intermodal.

- Ampliase o feixe de vías de recepción/clasificación/ expedición nunha vía .
- No feixe de vías de manipulación de contedores ampliase a vía construída e constrúense as tres situadas máis ó sur. Procédese á instalación da guindastre pórtico, construíndose a plataforma de formigón na zona situada entre este feixe e o feixe de recepción/expedición
- Completarase o feixe de vías de cargas con dúas vías máis, como xa se comentou anteriormente.
- Ampliase a vía mango e constrúense os feixes de vías que darán servizo á zona nordés da área Loxística Intermodal.
- Prolongación das vías ata a área loxística-intermodal LI con catro vías de mercancías.
- Ampliación de vías de estacionamento de locomotoras.
- Unha plataforma para almacenamento de contedores entre as vías 1 e 2.



Fase II do proxecto construtivo do centro intermodal (CI). (Fonte: documento ambiental)

Así mesmo instalaranse elementos de control e accesos e cerramento perimetral da instalación, viario de conexión da terminal ferroviaria có viario existente, viario interior da área intermodal, execución dun tanque de tormentas no interior da terminal e instalacións auxiliares da estación intermodal.

3.2. Localización do proxecto e sensibilidade medioambiental da área

O ámbito de actuación atópase nos termos municipais de Salvaterra do Miño e As Neves, na provincia de Pontevedra. O ámbito concreto correspóndese coa área destinada para centro intermodal CI recolleito no Proxecto Sectorial, situado entre a estrada de ámbito autonómico PO-400 e a liña ferroviaria 810 Monforte-Ourense-Vigo moi próxima á conca do río Miño. No Proxecto Sectorial inclúese na zona Sur do ámbito unha superficie para o desenvolvemento dunha Área de Actividade Intermodal (CI), dentro dos Sistemas Xerais da Plataforma. Esta zona intermodal pretende a conexión mediante unha terminal ferroviaria dos modos de transporte de estrada e ferrocarril.

Trátase dunha zona cha degradada pola presenza de canteiras, balsas e camiños mineiros. O aparcamento ferroviario situaríase ao Sur da devandita plataforma nas conchas de achega dos regachos Lobeira, Xuliana e río Miño, e parte das instalacións, como a nave taller, localizariáanse na zona de policía e moi próxima ao leito do rego de Lobeira. Segundo os estudos de inundabilidade realizados polo propio promotor a indicación da Confederación Hidrográfica do Miño-Sil, parte das obras planificadas estarían afectadas pola zona inundable do rego de Lobeira con varios períodos de retorno (T=3, T=100 e T=500).

Así mesmo existen figuras de protección dos tramos fluviais mencionados. Concretamente o río Lobeira figura catalogado como zona de protección ou mellora para ser apto para a vida dos peixes e zona de produción piscícola, idéntica figura de protección posúe o río Miño.

Segundo se desprende do informe da Dirección Xeral de Patrimonio Natural, unha vez revisado o Inventario de zonas húmidas de Galicia (IGH) obsérvase que, o desenvolvemento do proxecto, inclúe terreos das seguintes zonas húmidas:

Código	Superficie (ha)	Tipoloxía	Nome
1140184	1,283	Escavacións abandonadas; canteiras de area e grava, amoreamentos de residuos mineiros abandonados.	As Zamaroas - 1
1140187	0,15		As Zamaroas - 4
1140188	0,505		As Zamaroas - 5
1140189	2,043		As Zamaroas - 6
1140190	0,036		As Zamaroas - 7
1140191	0,027		As Zamaroas - 8

O lugar onde se localiza o proxecto afecta parcialmente ao Espazo Protexido Rede Natura 2000 "Baixo Miño" declarado como zona ZEC polo Decreto 37/2014. As actuacións que afectarían ao devandito espazo correspóndense parcialmente co camiño de servizo proxectado pola eliminación do paso a nivel PaN 125/9 na liña ferroviaria.

De conformidade co Atlas de hábitats naturais e seminaturais de España (2005), na zona de actuación localízase unha tesela onde se identificou o hábitat prioritario 91E0* Bosques aluviais de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).

Revisado o Plan director da Rede Natura 2000 de Galicia, constatouse que a actuación prevista afecta a varias teselas onde se inclúen os seguintes hábitats naturais de interese comunitario e/ou prioritario:



Código UE	Prioritario	Denominación
6430	Non	Megaforbios éutrofos higrófilos das orlas de chairas
3260	Non	Ríos dos pisos basal a montano
6410	Non	Prados con Molinia
6510	Non	Prados de sega de baixa altitude

As cuadrículas nas que se inclúe o ámbito de actuación do proxecto correspóndense coa área de distribución das seguintes especies protexidas incluídas no Catálogo galego de especies ameazadas:

Especie	CGEA
<i>Myotis myotis</i>	Vulnerable
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Vulnerable
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	Vulnerable
<i>Rana iberica</i>	Vulnerable
<i>Cryphaea lamyana</i>	Vulnerable
<i>Nymphoides peltata</i>	En perigo de extinción
<i>Alosa alosa</i>	Vulnerable
<i>Gasterosteus gymmnurus</i>	Vulnerable
<i>Anas crecca</i>	En perigo de extinción (1)
<i>Aquila chrysaetos</i>	En perigo de extinción
<i>Bubo bubo</i>	Vulnerable
<i>Gallinago gallinago</i>	En perigo de extinción (1)
<i>Milvus milvus</i>	En perigo de extinción
<i>Neophron percnopterus</i>	Vulnerable
<i>Scolopax rusticola</i>	Vulnerable (1)
<i>Vanellus vanellus</i>	En perigo de extinción (1)

(1) poboacións nidificantes

O proxecto está incluído dentro do ámbito de aplicación do Plan de recuperación do galápago europeo (*Emys orbicularis L.*) en Galicia. Tamén se sitúa no ámbito de propostas técnicas de zonificación de plans de conservación/recuperación de especies ameazadas que se están elaborando na Dirección Xeral de Patrimonio Natural, en concreto da especie *Burhinus oedicephalus* catalogada como en perigo.

En canto ao patrimonio cultural, atópanse bens na zona de actuación ou moi próxima a ela, non recollidos no PBA e que foron localizados e identificados en traballos de prospección arqueolóxica realizados para o proxecto de ETAP e EDAR e de Urbanización das infraestruturas dos sistemas xerais da PLISAN. Trátanse do Muíño das Covetas e a súa estrutura pétreo de captación, a carón do regato Xuliana.

Por outra parte cabe destacar o elemento patrimonial Valde Foxos cuxo contorno de protección vese afectado polas obras e o xacemento Pesqueira do Cachón (explotación mineira de época romana).

Así mesmo atópanse elementos catalogados no PBA que verán afectados, destacando os elementos patrimoniais, O Castro, Castro-As Regeurias-As Antas-Eido Vello e Torrón.

3.3 . Características do potencial impacto

No relativo á protección do patrimonio natural, os principais problemas que pode causar a execución do proxecto de apartadoiro da PLISAN son o arrastre de áridos procedentes da superficie de traballo ao medio hídrico por efecto da chuva e a propagación das especies exóticas invasoras presentes na zona da PLISAN ao espazo natural protexido adxacente á zona das obras, ZEC Baixo Miño.

No referido ao patrimonio cultural, atópanse numerosos elementos do patrimonio cultural no ámbito do proxecto, algúns a carón das obras ou a escasos metros destas.

Respecto aos cursos de auga o principal risco reside nas posibles afeccións do proxecto ao dominio público hidráulico, a zona de policía de leitos públicos e servidumes así como ás zonas protexidas e aos valores dos ecosistemas ligados aos medios hídricos.

Dende o punto de vista de emisións á atmosfera, espéranse emisións de gases GEI, de po e de ruído polo uso da maquinaria na fase de execución e na fase de explotación polo tránsito de vehículos e das locomotoras no caso de que estas últimas utilicen diésel.

No referido aos residuos, o principal risco ven pola posibilidade de vertido de carburantes e aceites na fase de execución pola maquinaria de obra sobre o terreo e pola xestión dos residuos xerados.

No referido ao cambio climático, producirase a liberación a atmosfera de CO2 debido a queima de combustibles fósiles pola utilización da maquinaria durante a obra e durante a fase de explotación.

4 . Condicións ambientais

No desenvolvemento do proxecto aplicaranse as medidas protectoras, correctoras e de vixilancia ambiental propostas na documentación presentada polo promotor na tramitación ambiental, tendo en conta así mesmo as seguintes condicións que complementan, matizan ou subliñan as anteriores:

4.1. Protección da atmosfera

1.- Previo ao inicio das obras deberase aportar documentación e información sobre os diferentes aspectos que se enumeran a continuación:

- Deberase aportar un estudo preoperacional do nivel do ruído para poder telo en conta para determinar os niveis de ruído durante a fase de explotación.
- Deberase aportar un estudo de simulación dos niveis de ruído durante a fase de explotación.





- Deberase facer un estudo de seguimento dos niveis de ruído nas vivendas máis próximas a actividade e que deben de coincidir cos empregados para o estudo preopeacional. Deberase recoller características como a frecuencia, cronograma, puntos receptores, etc. Isto é importante tendo en conta que existen vivendas a 12 e 61,5 metros.

Para a valoración dos niveis de inmisión deberá empregarse como referencia a táboa A.1 do anexo III do R.D. 1367/2007, valores límites de inmisión de ruído aplicables a novas infraestruturas viarias, ferroviarias e aeroportuarias.

2.- A maquinaria a empregar cumprirá coa normativa de emisións que lle resulte de aplicación, debendo dispor de documentación acreditativa ao respecto, así como a ITV en vigor.

3.- Deberase de cumprir con toda a lexislación vixente en materia de emisións á atmosfera.

4.- Calquera traballo durante as obras que poida supor un incremento nos niveis de presión sonora, se realizará sempre que sexa posible en período diúrno.

4.2 . Protección das augas e dos leitos fluviais

1.- En canto á mota de protección que se proxecta para evitar a afección da zona de fluxo preferente, considérase adecuado xa que a zona de fluxo preferente pode ser modificada a través de actuacións físicas, sempre que sexa para protexer poboacións e infraestruturas públicas existentes, mediante obras de defensa sobreelevadas lateralmente aos leitos na zona de fluxo preferente (art. 126 bis do RDPH), que poden facer que unha área deixe de ser zona de fluxo preferente. En casos así se deberá garantir que non se incremente a inundación noutras zonas.

O que se cumpre atendendo ao modelo de ZFP tras a construción da mota. Tamén pode ser necesario estudar o "risco de ruína" da obra de defensa e establecer limitacións acordadas co mesmo para poder urbanizar a "zona liberada". En todo caso, só poderanse autorizar actuacións nesta zona tras a execución das obras de defensa. "*Nestas obras de protección fronte a inundacións tenderase, no posible, a aumentar o espazo do leito e non agravar a inundabilidade e o risco preexistente augas arriba e augas abaixo da actuación, tendo en consideración o establecido no artigo 28.3 e o parágrafo segundo do artigo 36.2 Plan Hidrolóxico Nacional aprobado pola Lei 10/2001, do 5 de xullo*" (art. 126 ter do RDPH).

2.- No referente á medida de retranquear viarios e parcelas para que deixen de estar afectadas pola zona inundable resultante do estudo de inundabilidade elaborado, considérase adecuada. Deberase garantir que o retranqueo é suficiente, pola contra deberase ter en conta as limitacións de usos de chan en zona inundable.

3.- Detállase no proxecto, o sistema de recollida de augas de escorrenta así como seus tratamentos. A este respecto sinálase o seguinte:

- Conforme o artigo 97 do TRLA, queda prohibida, con carácter xeral, e sen prexuízo do disposto no artigo 100, toda actividade susceptible de provocar a contaminación ou degradación do dominio público hidráulico e, en particular, acumular residuos sólidos, entullos ou substancias, calquera que sexa a súa natureza e o lugar en que se depositen, que constitúan ou poidan constituir unha degradación do mesmo e o

exercicio de actividades dentro dos perímetros de protección, fixados nos Plans Hidrolóxicos, cando puidesen constituir un perigo de contaminación ou degradación do dominio público hidráulico debendo trasladar devanditos residuos a vertedoiros autorizados.

- Deberase garantir que a actuación proxectada non provocará a contaminación ou degradación do dominio público hidráulico das zonas próximas. Así, para as vertedouras xeradas como consecuencia da actividade así como os debidos ás augas de escorrenta de choiva do interior da actividade estarase ao disposto do expediente de autorización de vertedouras que proceda tramitar por este Organismo de cunca.

4.- A eliminación da vexetación no dominio público hidráulico e as súas zonas contiguas de servidume e policía deberá contar de maneira previa coa preceptiva autorización do Organismo de cunca.

5.- Salvo que se obteña autorización, quedan prohibidos, con carácter xeral, os seguintes usos:

- Garaxes subterráneos e sotos, salvo que impermeabilicen con feches estancos, dispoñan de accesos e respiradoiros elevados sobre a cota de inundación.
- Acampadas en ningún caso.
- As infraestruturas públicas esenciais nas que se deba asegurar a súa accesibilidade en situación de emerxencia por graves inundacións, como poden ser centros escolares ou sanitarios, residencias, etc.
- Provisión de materiais ou residuos de todo tipo, máxime cando podan ocasionar unha redución significativa da sección de desaugadoiro, provocar a contaminación ou degradación do dominio público hidráulico e flotar ou ser arrastrados provocando a obstrución de obras de drenaxe e pontes.

4.3 . Protección do solo e infraestruturas

1.- Non se producirá ningunha alteración nin remoción do solo natural fora do ámbito de influencia do proxecto.

2.-As actividades de mantemento da maquinaria empregada farase en talleres ou instalacións adaptados para tal fin.

3.- As actividades de reposición de combustible faranse en instalacións adaptadas para tal fin, e no caso de non ser así, realizarase nunha zona dotada de material impermeable para a protección do solo ante posibles vertidos.

4.4 . Xestión de residuos

1.- Previo ao inicio das obras deberase aportar documentación e información sobre os diferentes aspectos que se enumeran a continuación:





- Deberase facer unha descrición dos tipos de residuos que se van xerar durante as fases dos proxectos e a súa diferenciación así como a xestión dos mesmos, xa que se fala de residuos en xeral e non de residuos perigosos e non perigosos.
- Deberá indicarse o plan de vixilancia ambiental e as medidas correctoras de selo caso.
- No caso de utilización de biocidas e produtos fitosanitarios deberá cumprirse a normativa vixente referente a comercialización e empregos dos mesmos.

2.- Todos os residuos que se xeren como consecuencia da execución, mantemento ou no seu caso, desmantelamento, deberán ser xestionados en función da súa natureza e conforme a lexislación vixente, primando a reciclaxe ou reemprego fronte á eliminación, de conformidade co establecido no principio de xerarquía na xestión dos residuos, debendo ser entregados á xestores autorizados.

3.- As zonas de almacenamento de residuos onde se acumularán temporalmente os residuos á espera de ser recollidos por unha empresa xestora de residuos, permanecerán cubertas e disporán de soleira impermeable, evitando así a entrada de augas de chuvia e saída de lixiviados.

4.- Os residuos perigosos almacenados temporalmente durante as obras deberán introducirse en bidóns estancos dotados de cubetos de retención para evitar a contaminación por vertido.

4.5. Protección da fauna e da vexetación e outros valores naturais

1.- Para minimizar a propagación de especies exóticas invasoras como poden ser a *Acacia dealbata*, a *Cortaderia selloana* e calquera outra incluída no *Catálogo e listado español de especies exóticas*, adoptaranse as medidas precisas para eliminar estas especies en toda a superficie do proxecto.

2.- En relación ao artigo 36 "Augas continentais, de transición e costeiras" do anexo II do Decreto 37/2014, de 27 de marzo e para a protección das augas, deberá preverse toda deterioración adicional e protexer e mellorar o estado dos ecosistemas acuáticos e, con respecto ás súas necesidades de auga, dos ecosistemas terrestres e zonas húmidas dependentes dos ecosistemas acuáticos.

Deberá garantirse que se conservan as marxes canles e ribeiras dos cursos de auga así definidos pola lexislación de augas, minimizándose que incidan nunha modificación da estrutura ou vexetación característica destes elementos. Así mesmo debese ter presente a aplicación dos obxectivos de calidade máis estritos establecidos pola lexislación vixente, xunto cunha redución da carga contaminante que actualmente se verte ao río Miño, sexa directa ou indirectamente, como consecuencia da actividade prevista.

4.6. Protección do patrimonio cultural

1.- Deberase establecer un control arqueolóxico das obras, así como a realización das sondaxes arqueolóxicas avaliativas nos ámbitos de proxecto no entorno dos xacementos O Castro (GA36050014), Castro-As Regueiras-As Antas-Eido Vello (GA36050031) e Torrón (GA36050015).

No caso dos xacementos O Castro, Castro-As Regueiras-As Antas-Eido Vello e Torrón, as actuacións de obra nesa área deberán cingirse ao máximo posible á plataforma e zonas xa alteradas pola liña existente, intensificando os traballos de control arqueolóxico, así como as actuacións arqueolóxicas específicas (sondaxes arqueolóxicas) xa mencionadas.

2.- En canto as explotacións mineiras Pesqueira do Cachón (GA36034080) e Val de Foxos (GA36050032) deberán reducirse ao máximo as novas ocupacións no entorno. Compre que se leve a cabo unha revisión exhaustiva da totalidade da superficie que abrangue a explotación, debendo levar a cabo un levantamento taquimétrico da mesma. Ditos traballos deben permitir contar dunha delimitación e caracterización exhaustiva das partes conservadas dos xacementos.

3.- Respecto ao Muíño da Covetas, situado a 10 metros das obras, deberá incorporarse á planimetría do proxecto en relación co patrimonio cultural e á planimetría de obra, o contorno de protección que se estableceu especificamente para el no expediente tramitado na Dirección Xeral de Patrimonio Cultural para a EDAR da PLISAN, promovido polo IGVS e respectar o seu camiño de acceso para que a zona quede accesible.

4.- O acceso e tránsito ás obras en ningún caso se fará por novos accesos en ámbitos de protección dos bens, empregando a propia superficie de obra e os camiños existentes. Así mesmo, en ningún caso se deben empregar os ámbitos de protección delimitados dos bens para o amoreamento de material de obra ou remocións de terras fóra dos ámbitos de ocupación previstos.

5.- No prazo máximo de seis meses debe presentarse a Memoria Técnica na que se reflectan os resultados dos traballos arqueolóxicos levados a cabo. No seu caso e no mesmo prazo, deberá presentarse copia da acta de depósito dos materiais arqueolóxicos, o seu inventario e demais documentación complementaria.

Dita memoria técnica debe recoller a relación a relación dos elementos do patrimonio cultural detectados e a súa descrición, así como planimetría na que consten os elementos delimitados e os seus ámbitos de protección.

6.- De ser o caso, de acordo co establecido no Decreto 199/1997, deberá elaborarse ou actualizar os datos dos xacementos arqueolóxicos cubrindo os modelos normalizados que deberán ser entregados no prazo de un mes desde a finalización do traballo de campo.

4.7. Integración paisaxística e restauración

1.- As tarefas de revexetación desenvolveranse de acordo cos puntos d).7 e d).8 da directriz de paisaxe DX.21. Así mesmo, para mellorar a integración na paisaxe do taller de maquinaria e das instalacións auxiliares terase en conta o sinalado no punto d).11 da directriz de paisaxe DX.21.

2.- Recoméndase consultar a *Guía de boas prácticas en intervencións en espazos públicos* (dispoñible na páxina web desta consellería) para o deseño dos elementos definidores do espazo (pavimentos, viario, alumeado, aparcamentos e plantacións, etc.).



4.8 . Protección ante accidentes graves ou catástrofes

1.- Teranse en conta as normas ou recomendacións que o Concello de Salvaterra de Miño, o Concello das Neves, ou o órgano competente, teña establecidos ou poida ditar en materia de riscos, de acordo coa Lei 17/2015, do 9 de xullo, do Sistema Nacional de Protección Civil e a Lei 5/2007, do 7 de maio, de emerxencias de Galicia.

4.9 . Programa de vixilancia e seguimento ambiental

4.9.1 . Aspectos xerais

O obxecto deste programa é o de garantir ao longo do tempo o cumprimento das medidas protectoras e correctoras que figuran na documentación avaliada e no condicionado deste IIA, así como incorporar procedementos de autocontrol por parte do promotor. O programa debe permitir detectar, cuantificar e corrixir alteracións que non se teñan previsto, e levar a cabo novas medidas acordadas coas novas problemáticas xurdidas.

Para tal fin, e tomando como base o seguimento proposto na documentación avaliada, deberán incorporarse os controis e estudos necesarios para adaptalo aos condicionantes que se derivan deste IIA. Na redacción do programa fixaranse segundo a fase (replanteo, obras, explotación ou abandono) a periodicidade, indicadores e limiares ou valores límite que se vaian empregar en cada caso.

Será responsabilidade do órgano substantivo que o programa que finalmente se desenvolva neste sentido permita acadar os fins indicados. Así mesmo, teranse en conta as seguintes consideracións:

- Deberase revisar a existencia de especies exóticas invasoras no ámbito de actuación e de atoparse espécimes deberán ser erradicados.
- O seguimento deberá ser efectuado por persoal cualificado para identificar os elementos protexidos da biocenose e para valorar a idoneidade das medidas adoptadas e os impactos que as actuacións do proxecto poden inducir sobre o medio. Terá a capacidade técnica suficiente de conformidade coas normas sobre cualificacións profesionais e da educación superior.
- Co obxecto de acadar a máxima coordinación e eficacia no cumprimento deste IIA, o promotor deberá designar unha persoa responsable do seu control, notificando o nomeamento ao órgano substantivo.
- Garantirase o cumprimento de todas as medidas preventivas, redutoras e compensatorias recollidas no documento ambiental.
- Estas medidas deberán quedar definidas a nivel executable, incluíndose nos correspondentes planos e a planificación temporal, debendo ademais estar presupostadas do mesmo xeito que o conxunto do proxecto.
- Deberase cumprir có programa de vixilancia ambiental definido polo promotor.
- No caso de que se detecten, como resultado deste seguimento en calquera das súas fases, impactos imprevistos ou alteracións que superen os limiares establecidos na

lexislación aplicable ou neste IIA, comunicarásele inmediatamente ao órgano substantivo, propoñendo as medidas correctoras precisas para corrixilos. Se se pon de manifesto a existencia de impactos ambientais severos ou críticos, o órgano substantivo poñerá este feito en coñecemento da Dirección Xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático.

4.9.2 . Informes do programa de vixilancia

O promotor deberá presentar os informes do programa de vixilancia e seguimento ambiental ante o órgano substantivo, a quen lle corresponde efectuar o seguimento e vixilancia do cumprimento do IIA de acordo co establecido na normativa de avaliación ambiental.

Estes informes estarán asinados polo persoal técnico responsable da súa elaboración, coa supervisión, aprobación e sinatura da persoa responsable designada para o control do cumprimento do IIA.



5. Proposta

Logo da avaliación de impacto ambiental simplificada realizada propónse formular o informe de impacto ambiental nos termos recollidos ao longo deste documento, en cumprimento do disposto no artigo 47 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.

CONFORME

Juan Manuel Camiño Soto
Subdirector xeral de Avaliación Ambiental
(asinado electronicamente)

RESOLVE:

Formular o informe de impacto ambiental do proxecto construtivo de apartadoiro ferroviario na PLISAN, nos concellos de Salvaterra de Miño e As Neves (Pontevedra), promovido pola Autoridade Portuaria de Vigo, concluíndo que non son previsibles efectos significativos sobre o medio ambiente e, polo tanto, non se considera necesario someter o proxecto a avaliación de impacto ambiental ordinaria.

Esta resolución non exige ao promotor de obter cantas autorizacións, licenzas, permisos ou informes sexan necesarios para a execución do proxecto.

Este informe farase público a través do Diario Oficial de Galicia e da páxina web da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda e remitirase ao órgano substantivo.

De acordo co artigo 47.5 da referida lei, contra este informe de impacto ambiental non procederá recurso algún, sen prexuízo dos que, no seu caso, procedan en vía administrativa ou xudicial fronte ao acto, no seu caso, de autorización do proxecto.

Santiago de Compostela, na data da sinatura electrónica

María Sagrario Pérez Castellanos
Directora xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático
(asinado electronicamente)



APENDICE Nº2. RESOLUCION DIRECCION XERAL PATRIMONIO CULTURAL REQUERIMIENTO PROSPECCION ARQUEOLOGICA



INFORME DA DIRECCIÓN XERAL DO PATRIMONIO CULTURAL RELATIVO AO SEGUINTE ASUNTO

Asunto:	Contestación a consulta na avaliación de impacto ambiental simplificada do expediente 2021/0152
Proxecto:	Proxecto construtivo de apartadoiro ferroviario na PLISAN
Ámbito:	Concellos de As Neves e Salvaterra de Miño (Pontevedra)
Promotor:	Autoridade Portuaria de Vigo
Remitente:	Servizo de Avaliación Ambiental de Proxectos. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda
Expediente:	03.H.068.2021.001 (Servizo de Arqueoloxía)/ IA3427/2021 (Servizo de Arquitectura)

ANTECEDENTES E FEITOS

- O 29.09.2021 tivo entrada no Sistema único de Rexistro da Xunta de Galicia, un escrito do xefe do Servizo de Avaliación Ambiental de Proxectos da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda, polo que se achega o documento:

Consultas na avaliación de impacto ambiental simplificada do expediente 2021/0152. Proxecto construtivo de apartadoiro ferroviario na PLISAN (Pontevedra) (As Neves e Salvaterra de Miño, Pontevedra).

Á vista da referida documentación, a Dirección Xeral de Patrimonio Cultural (en adiante DXPC) emitiu un informe ao respecto o 17.11.2021, no que se facían unha serie de consideracións ao respecto da protección do patrimonio cultural e establecíase a necesidade de levar a cabo unha prospección arqueolóxica co fin de levar a cabo unha avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural.

- O 11.03.2022 a DXPC autorizou o *Proxecto de prospección arqueolóxica para o estudo de impacto sobre bens culturais do proxecto construtivo do apartadoiro ferroviario na PLISAN (As Neves e Salvaterra de Miño, Pontevedra)*, presentado pola Autoridade Portuaria de Vigo e asinado polo arqueólogo Francisco Alonso Toucido. A memoria técnica na que se recollen os resultados dos ditos traballos foi remitida polo promotor o 11.05.2022 e nela faise unha valoración do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural.

- O 23.06.2022 a DXPC autorizou o *Proxecto de sondaxes arqueolóxicas avaliativas previas ao proxecto construtivo do apartadoiro ferroviario na PLISAN*, presentado pola Autoridade Portuaria de Vigo e asinado polo arqueólogo Francisco Alonso Toucido. Os resultados dos ditos traballos foron recollidos na memoria técnica da intervención arqueolóxica, que foi remitida polo promotor do proxecto o 05.09.2022. Tal e como se aprecia na dita memoria técnica, os resultados das sondaxes arqueolóxicas avaliativas foron negativos.

- O 20.10.2022 tivo entrada no Rexistro Electrónico da Xunta de Galicia un escrito do Servizo de Avaliación Ambiental de Proxectos da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda, polo que se achega para informe nova documentación na avaliación de impacto ambiental simplificada do proxecto construtivo de apartadoiro ferroviario na PLISAN.

CONSIDERACIÓNS LEGAIS E TÉCNICAS

1. Disposicións legais a ter en conta, en relación co patrimonio cultural:

- Lei 5/2016, do 4 de maio, do patrimonio cultural de Galicia (DOG núm. 92, do 16.05.2016).
- Lei 7/2008, do 7 de xullo, de Protección da Paisaxe de Galicia (DOG núm. 139, do 18.07.2008).
- Lei 21/2013, de 9 de decembro, de avaliación ambiental (BOE núm. 296, do 11 de decembro).
- Decreto 199/1997, do 10 de xullo, polo que se regula a actividade arqueolóxica na Comunidade Autónoma de Galicia (DOG núm. 15, do 06.08.1997).
- Decreto 19/2011, do 10 de febreiro, polo que se aproban as Directrices de Ordenación do territorio de Galicia (DOG núm. 36 do 22.02.2011).
- Decreto 83/2018, do 26 de xullo, polo que se aproba o Plan básico autonómico de Galicia (DOG núm. 162, do 27.08.2018).

Páxina 1/6

- Decreto 163/2018, do 13 de decembro, polo que se desenvolve a estrutura orgánica da Consellería de Cultura e Turismo (DOG núm. 243 do 21.12.2018).

2. A *Nova documentación na avaliación de impacto ambiental simplificada do proxecto construtivo de apartadoiro ferroviario na PLISAN* remítese para informe dende o Servizo de Avaliación Ambiental de Proxectos da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. O dito documento recolle os resultados da memoria técnica da prospección arqueolóxica e a avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural (tal e como se establecía no informe do 17.11.2021. Así mesmo achégase a memoria técnica das sondaxes arqueolóxicas avaliativas levadas a cabo en diferentes puntos do futuro ámbito de ocupación do proxecto.

A nova documentación na tramitación da avaliación de impacto ambiental simplificada (Clave: 2021/0152) achégase en conformidade co establecido no artigo 46 da Lei 21/2013, de 9 de decembro, de avaliación ambiental.

O obxecto do Documento ambiental é definir e valorar o entorno da actuación do proxecto, entendendo como tal o espazo físico, biolóxico e humano no que se inserirán as actuacións previstas, susceptible de ser alterado.

A finalidade é prever a magnitude e natureza dos efectos orixinados pola construción e posta en funcionamento e establecer as medidas correctoras axeitadas que permitan minimizar os impactos ambientais negativos producidos.

As actuacións descritas no documento son promovidas pola Autoridade Portuaria de Vigo.

O proxecto consiste na construción dunha terminal ferroviaria intermodal de mercadorías para conexión do transporte por estrada co de mercadorías.

A Lei 21/2013, recolle no seu artigo 7 "Ámbito de aplicación da avaliación de impacto ambiental" o seguinte:

2. Serán obxecto dunha avaliación de impacto ambiental simplificada:

b) Os proxectos non incluídos nin no anexo I nin no anexo II que poidan afectar de xeito apreciable, directa ou indirectamente, a Espazos Protexidos Rede Natura 2000.

De acordo coa Lei 21/2013 de avaliación, no seu Anexo II recóllese os proxectos sometidos a avaliación ambiental simplificada regulada no título II, capítulo II, sección 2º, atopándose dentro da lista o seguinte tipo de proxecto:

- Grupo 7. Infraestruturas:

- Construción de vías ferroviarias e de instalacións de transbordo intermodal e de terminais intermodais de mercadorías (proxectos non incluídos no Anexo I).

Ao ser o *Proxecto construtivo de apartadoiro ferroviario na PLISAN (Salvaterra de Miño e As Neves, Pontevedra)* unha terminal intermodal de mercadorías, recollido no Anexo II da Lei 21/2013, someteríase a avaliación de impacto ambiental simplificada.

O estudo dos accesos ao sistema xeral ferroviario e a definición da Área de Actividade Intermodal CI avalíase a través das seguintes alternativas, incluídas en diferentes proxectos desenvolvidos polo promotor, todas razoables e técnica e ambientalmente viables. A seleccionada foi a Alternativa 1:

- Alternativa 0. Manter a situación actual do entorno.

- Alternativa 1. A proposta no Proxecto Construtivo. Consiste na conexión coa RFIG nos PP.QQ. 122.9 e 125.1 da Liña ferroviaria Monforte-Ourense-Vigo, e o desenvolvemento dunha terminal ferroviaria de mercadorías de acordo ao Proxecto Sectorial, incluíndo na terminal unha zona para estacionamento e carga/descarga de vehículos.

- Alternativa 2. A recollida no anteprojecto, autorizado polo ADIF para a conexión coa RFIG.

- Alternativa 3. A recollida no Proxecto Sectorial.

A actuación proposta no Proxecto Construtivo consiste no deseño dunha Estación Terminal Ferroviaria para mercadorías que dispoña de zonas para a súa intermodalidade entre os medios de transporte

Páxina 2/6



ferrocarril-estrada, podendo completarse co medio marítimo a través da conexión por estrada co Porto de Vigo pola autovía A-52.

O deseño englobase dentro do ámbito de actuación CI do Proxecto Sectorial para a zona do apartadoiro. Para as conexións coa Liña ferroviaria Monforte-Ourense-Vigo ocúpase parte do Dominio Público da liña ferroviaria e zonas anexas no ámbito de protección ferroviaria.

Os elementos que compoñen a terminal ferroviaria, que habilitarán a explotación prevista, de sur a norte, empezando pola vía xeral, son os seguintes:

- En paralelo á vía xeral dispúxose un conxunto de catro vías de 750m de lonxitude útil, conectado nas dúas cabeceiras cos desvíos de acceso á vía xeral.
- Conxunto de catro vías, tamén de 750 m de lonxitude útil, con previsión de operación baixo unha ponte grúa de características 2-4-2, nunha zona prevista para a explotación de contedores.
- Plataforma de almacenamento de contedores.
- Nova vía para mercadorías, cunha lonxitude de 400m.
- Plataforma de almacenamento de mercadorías, de 38,5 m de ancho.
- Unha nova vía de 340m, en recta, para a explotación da terminal de cargas.
- Para posibilitar o movemento de trens entre os grupos de recepción/clasificación/ expedición, contedores e cargas, polo lado Vigo cómpre dispor unha vía mango, en paralelo coa actual vía xeral, tamén de 750 m de lonxitude útil.

- Polo lado contrario, lado Monforte, ao final do grupo de vías de clasificación deseñouse unha campa de automóviles con tres vías para a súa carga e descarga en plataformas para o seu transporte, cunha lonxitude útil de cada unha delas de 250m en recta.

- Nas cabezas do conxunto de vías de clasificación dispuxéronse unhas vías de estacionamento de locomotoras que permitan a normal explotación desta terminal.

- Ao norte do viario que atravesa o ámbito de actuación de lado a lado deseñáronse catro cargadoiros ferroviarios previstos para a explotación de particulares, cada un deles dotado dunha nave cuberta de 200x40m e unha posible praia de carga de 400x100 m.

3. Dende o punto de vista do patrimonio cultural, a nova documentación dá resposta ao recollido no informe desta DXPC de contestación ás consultas na fase de avaliación de impacto ambiental simplificada do 17.11.2021. Incorpora os resultados da prospección arqueolóxica realizada para avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural e das sondaxes arqueolóxicas avaliativas levadas a cabo.

Na memoria da prospección arqueolóxica recóllense os seguintes elementos do patrimonio cultural e a correspondente avaliación do impacto que as actuacións previstas no proxecto xeraría sobre os bens e os seus ámbitos de protección, así como unha proposta de medidas protectoras e correctoras:

ELEMENTO	CONCELLO	ADSCRICIÓN	DISTANCIA	IMPACTO
Explotación mineira de Pesqueira do Cachón (GA36034080)	As Neves	Romana	0m	Severo
Val de Foxos (GA36050032)	Salvaterra de Miño	Romana	0m	Severo
O Castro (GA36050014)	Salvaterra de Miño	Calcolítico	0m	Severo
Castro- As Regueiras- As Antas1972 - Eido Vello GA36050031)	Salvaterra de Miño	Paleolítico	0m	Severo
Torrón (GA36050015)	Salvaterra de Miño	Paleolítico	0m	Severo
Aceña de Pedra Fendida	Salvaterra de Miño	Moderna/ Contemporáneo	150m	Sen impacto

Páxina 3/6

	Miño	Contemporáneo		
Pesqueira de Pedra Fendida	Salvaterra de Miño	Medieval	130m	Sen impacto
Pesqueira do Conde	Salvaterra de Miño	Moderna/ Contemporáneo	100m	Sen impacto
Muíño das Covetas	As Neves	Moderna/ Contemporáneo	10m	Compatible
Muíño da Ceña 01	As Neves	Moderna/ Contemporáneo	40m	Compatible
Muíño da Ceña 02	As Neves	Moderna/ Contemporáneo	50m	Compatible
Ponte do ferrocarril 01	Salvaterra de Miño	Contemporánea	0m	Severo
Ponte do ferrocarril 02	As Neves	Moderna/ Contemporáneo	0m	Severo
Pesqueira	Salvaterra de Miño	Medieval	250m	Sen impacto

Os oito primeiros elementos da táboa están incluídos no PBA, xunto cos seus ámbitos xenéricos de protección. Trátase de elementos incluídos no Catálogo do Patrimonio Cultural de Galicia de acordo co establecido na Disposición adicional segunda da Lei 5/2016, do 4 de maio, do patrimonio cultural de Galicia. Así e todo, son elementos que non están recollidos nos catálogos do PXOM de As Neves e das NSP vixentes en Salvaterra de Miño.

No que respecta aos xacementos arqueolóxicos, advírtese un erro de localización dun dos elementos (Castro- As Regueiras- As Antas- Eido Vello GA36050031), posto que nos planos da prospección arqueolóxica levada a cabo para avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural sitúase máis próximo á vía ferroviaria existente, mentres que no PBA sitúase a máis distancia. Aínda que na ficha de cada elemento se recolle 0m como a distancia entre o ben e as actuacións de obra previstas, cómpre indicar que no caso do xacemento de adscrición calcolítica O Castro (GA36050014) e nos xacementos de adscrición paleolítica Castro- As Regueiras- As Antas- Eido Vello GA36050031) e Torrón (GA36050015), as actuacións previstas sitúanse dentro do seu ámbito xenérico de protección delimitado no PBA , pero a certa distancia do punto de achado dos materiais que deron lugar á creación da ficha do ben. Non se conta cunha delimitación polo miúdo do xacemento nin tampouco cunha caracterización das áreas de dispersión de materiais, no caso que de existan no resto da área de respecto delimitada. En todo caso, na actualidade xa existe unha liña de ferrocarril que atravesa ditos ámbitos, polo que parece pouco probable evitar totalmente as actuacións de obra nesa área, que en todo caso deberían cumprirse ao máximo posible á plataforma e zonas xa alteradas pola liña existente, intensificando os traballos de control arqueolóxico, así como as actuacións arqueolóxicas específicas (sondaxes arqueolóxicas) que fosen necesarias.

O documento recolle a localización dos dous xacementos e unha proposta de delimitación. No caso da Mina de Pesqueira do Cachón, a liña ferroviaria existente atravesa pola metade o ámbito de protección recollido no PBA, e as actuacións previstas no proxecto de referencia sitúanse ao N da dita liña ferroviaria, en terreos totalmente alterados polas actuacións levadas a cabo no marco das obras de construción da PLISAN.

No que respecta á explotación mineira Val de Foxos (GA36050032), tamén se sitúa en terreos da PLISAN, afectados polas obras levadas a cabo nesa zona. Tal e como se aprecia no PBA o seu ámbito de protección sitúase a carón da liña ferroviaria, e as actuacións previstas no proxecto, ao N da dita vía, emprazárianse nunha superficie entre a vía e unha estrada interior da PLISAN, que na fotografía aérea apreciase que está totalmente alterada, polo que non é previsible unha afección, aínda que na memoria

Páxina 4/6



da prospección arqueolóxica levada a cabo valórase o impacto como severo e sitúa as actuacións de obra a cero metros.

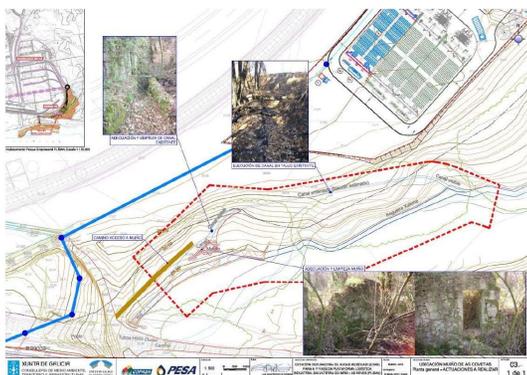
4. O documento de referencia recolle a proposta de medidas protectoras e correctoras incluída na memoria técnica da prospección arqueolóxica levada a cabo para avaliación do impacto do proxecto sobre o patrimonio cultural. As medidas xerais e específicas que se propoñen son as seguintes:

- Control e seguimento arqueolóxico.
- Sinalización dos bens na planimetría de obra.
- Sondaxes arqueolóxicas avaliativas no ámbito dos xacementos O Castro, Castro-As Regueiras- As Antas- Eido Vello e Torrón.

Trátase dunha proposta de medidas que se consideran axeitadas pero insuficientes. No entorno dos xacementos O Castro, Castro-As Regueiras- As Antas- Eido Vello e Torrón, deberían levarse a cabo axustes das actuacións de obras previstas que permitan reducir ao mínimo a ocupación das novas actuacións fóra do ámbito de ocupación da liña ferroviaria existente. Asemade, e dada a indefinición dos xacementos de referencia, ademais das sondaxes arqueolóxicas avaliativas no ámbito da nova ocupación dentro dos seus ámbitos de protección, debería levarse a cabo un control intensivo das obras na zona, así como unha revisión intensiva do ámbito de protección dos bens que permitan contar cunha delimitación e caracterización polo miúdo dos xacementos.

En canto ás explotacións mineiras de época romana Pesqueira do Cachón (GA36034080) e Val de Foxos (GA36050032), de igual modo deberían reducirse ao máximo as novas ocupación no entorno. Así mesmo, ademais do control intensivo das obras, e dado que se trata de áreas de depósitos de áridos resultantes dos traballos de extracción, que non se ten constancia da presenza de estruturas relacionadas e dado o grao de alteración dos mesmos polas obras da PLISAN, cómpre que se leve a cabo unha revisión exhaustiva da totalidade da superficie que abrangue a explotación, debendo levar a cabo un levantamento taquimétrico da mesma. Ditos traballos deben permitir contar dunha delimitación e caracterización exhaustiva das partes conservadas dos xacementos.

Respecto ao Muíño da Covetas, situado a 10 m das obras, deberá incorporarse á planimetría do proxecto en relación co patrimonio cultural e á planimetría de obra, o contorno de protección que se estableceu especificamente para el, no expediente tramitado nesta Dirección Xeral de Patrimonio Cultural para a EDAR da Plataforma Loxística Industrial Salvaterra do Miño-As Neves (PLISAN), promovido polo Instituto Galego da Vivenda e Solo, e respectar o seu camiño de acceso para que a zona quede accesible. Esta área de protección é a que se reflicte con trazo discontinuo vermello na seguinte imaxe:



Acedido por: MARTINEZ INSUA, MARIA, CARMEN
 Cargo: Directora Xeral de Patrimonio Cultural
 Data e hora: 06/02/2023 16:31:29

CVE: dxJm6v@VBLU
 Verificación: https://sede.xunta.gal/cve

O acceso e tránsito ás obras en ningún caso se fará por novos accesos en ámbitos de protección dos bens, empregando a propia superficie de obra e os camiños existentes. Así mesmo, en ningún caso se deben empregar os ámbitos de protección delimitados dos bens para o amoreamento de material de obra ou remocións de terras fóra dos ámbitos de ocupación previstos.

En función dos resultados dos traballos arqueolóxicos referidos e da aplicación das medidas protectoras e correctoras propostas, de ser o caso debería estudarse a aplicación de novas medidas protectoras e correctoras.

Á vista do exposto na análise do documento e consideracións técnicas, nos informes dos servizos técnicos de esta DXPC, e na lexislación vixente de aplicación referida no presente informe, esta Dirección Xeral de Patrimonio Cultural emite o seguinte

INFORME

Deben terse en conta no proxecto de construción as consideracións feitas no presente informe e levar a cabo as medidas protectoras e correctoras referidas. Así mesmo deben terse en conta as seguintes consideracións de carácter xeral:

1. Cómpre establecer unha medida consistente no control e seguimento arqueolóxico das obras, así como a realización das sondaxes arqueolóxicas avaliativas nos ámbitos de proxecto no entorno do xacemento de adscrición calcolítica O Castro (GA36050014) e dos xacementos de adscrición paleolítica Castro- As Regueiras- As Antas- Eido Vello GA36050031) e Torrón (GA36050015).
2. Todas as actuacións arqueolóxicas serán realizadas por técnicos/as arqueólogos/as de acordo cun proxecto presentado polo promotor da obra, que deberá ser autorizado pola Dirección Xeral do Patrimonio Cultural, tal e como se estipula no *Artigo 96 da Lei 5/2016, do 4 de maio, do patrimonio cultural de Galicia* e no *Decreto 199/1997, de 10 de xullo, polo que se regula a actividade arqueolóxica na Comunidade Autónoma de Galicia*. O deseño e execución dos proxectos coordinarase con esta dirección xeral.

Os proxectos de intervención arqueolóxica deben conter un programa detallado e coherente que acredite a conveniencia e o interese científico da actividade e avale a idoneidade técnica do/a arqueólogo/a director/a.

3. Debe terse en conta que, de acordo co establecido no Art. 11º. Decreto 199/1997, de 10 de xullo, polo que se regula a actividade arqueolóxica na Comunidade Autónoma de Galicia, nun prazo máximo de 6 meses debe presentarse a Memoria Técnica na que se reflicten os resultados dos traballos arqueolóxicos levados a cabo. No seu caso, e no mesmo prazo, debe presentarse copia da acta de depósito dos materiais arqueolóxicos, o seu inventario e demais documentación complementaria.

Dita memoria técnica debe recoller a relación dos elementos do patrimonio cultural detectados e a súa descrición, así como planimetría na que consten os elementos delimitados e os seus ámbitos de protección.

4. En base ós resultados das actuacións arqueolóxicas en cada fase de obra a Dirección Xeral do Patrimonio Cultural decidirá sobre a conveniencia de establecer outras medidas de protección.
5. De ser o caso, de acordo co establecido no referido *Decreto 199/1997*, deberá elaborarse ou actualizar os datos dos xacementos arqueolóxicos cubrindo os modelos normalizados que deberán ser entregados no prazo dun mes desde a finalización do traballo de campo.

(Documento asinado electronicamente)

A directora xeral do Patrimonio Cultural

M^a Carmen Martínez Insua

SERVIZO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL DE PROXECTOS. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E VIVENDA

