



D. Xosé Lois Rey Muñiz, con domicilio a efectos de notificación en el apartado de Correos nº 303 de Vilagarcía, provisto de D.N.I. nº 35.451.163, actuando en nombre y representación de la SOCIEDADE GALEGA DE HISTORIA NATURAL, asociación inscrita con el nº 584.918 no Registro Nacional de Asociaciones, presenta las siguientes **ALEGACIONES** al “Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Acondicionamiento de las márgenes del río Umia y senda fluvial en Ribadumia. Pontevedra”.

CONSIDERACIONES PREVIAS

a) El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) indica una serie de Objetivos, que textualmente son:

- Una ruta de senderismo orientada hacia la educación medioambiental
- Contacto con la naturaleza y el conocimiento del hábitat de especies endémicas. (Las especies endémicas mencionadas en el informe son “difícilmente visibles” para la población general por lo que este objetivo no parece asumible.)
- Sacar el mayor aprovechamiento ecológico-social del río.
- Acondicionamiento de algunas parcelas de la zona como áreas recreativas.
- Creación de zonas de aparcamientos y de miradores ubicados en sitios estratégicos.

b) La situación económica de la zona en concreto y de España en general es:

- Crisis económica sin precedentes en la historia reciente.
- Recortes en educación, sanidad y estado del bienestar.
- Reducción de salario de los funcionarios y, en general, de todos los trabajadores.
- Aumento de IRPF, IBI e IVA.

Con estos mimbres se teje un presupuesto de 3.481.395,42 euros para la ejecución del mismo.

c) La situación ambiental en la zona concreta que afecta al proyecto es:

- Degradación costera y riparia.
- Invasión de terrenos de DPMT.
- Alta presencia de especies vegetales invasoras en ambas márgenes del río y fincas colindantes.

- No aporta nada a medio o largo prazo a la conservación del espacio y área de actuación.

Para facilitar el análisis y localización de referencias al EIA, se marca en cursiva y azul los textos originales del EIA.

EXPONE:

a) Consideraciones ambientales

i) Textualmente se aporta el siguiente texto y cuadro en el EIA.

“En la siguiente tabla se indican las especies de aves protegidas que nidifican y crían en la zona, precisando su lugar preferente para ello y las fechas durante las que esto se realiza.

Son precisamente estos intervalos de tiempo los que se han evitado a la hora de realizar el plan de obra.”

Especie	Cría/Nidificación	Época cría
Avetorillo <i>Ixobrychus minutus</i>	Si	Mayo/Junio en carrizales
Cerceta común <i>Anas crecca</i>	Si (esporádicamente)	Abril/Mayo cerca del agua, en el suelo y con vegetación.
Escribano palustre <i>Emberiza shceniclus</i>	Si	Mayo/Julio en zonas secas rodeadas de pantanos
Zarapito real <i>Numenius arquata</i>	Si	Abril/Mayo entre vegetación baja.
Chorlitejo patinegro <i>Charadrius alexandrinus</i>	Si	Marzo/Julio
Arao <i>Uria aalge</i>	Si	Mayo/Junio en acantilados en las islas
Ostrero <i>Haematopus ostralegus</i>	Si	Abril/Mayo en el suelo
Avefría <i>Vanellus vanellus</i>	Si	Marzo/Mayo en un hoyo en el suelo

ii) Se indica que *“El estudio de impacto ambiental deberá contar con un estudio de flora y fauna de las zonas a ocupar o restaurar, con especial referencia a las especies protegidas para descartar su afección, que deberá reflejarse en la cartografía, con una escala adecuada.”*

En este sentido se citan varias especies vegetales como presentes en la zona, cuando la realidad es bien distinta y además en el EIA no figura la cartografía detallada que se indica.

Destacamos que el EIA en ésta y otras cuestiones es erróneo:

- *Limonium dodartii* se encuentra en A Lanzada (O Grove-Sanxenxo) no en la zona de actuación indicada, o por lo menos no fue registrada hasta la fecha.

- *Linaria arenaria* no se encuentra en el área de actuación, ni es un hábitat propicio para su presencia (zonas dunares con baja presión antrópica).

- Ninguna de las especies de aves seleccionadas por su vulnerabilidad, que figuran en la tabla, nidifica en la zona de actuación, ni en sus proximidades, ni lo ha hecho en tiempos históricos, aunque sí en otros lugares del Complejo Ons-O Grove distantes del área de actuación. Una elemental valoración de esta lista descubre que una junquera no puede ser hábitat de nidificación de Chorlitejo patinegro, Arao u Ostrero euroasiático.

- Mención especial merece el Escribano palustre subespecie lusitánica. El recientemente publicado Plan de recuperación de *Emberiza schoeniclus* subsp. *lusitanica* (Steinbacher) en Galicia (expediente 210/2006) no menciona población nidificante de esta especie en el espacio de las Xunqueiras do Umia, aunque sí considera este espacio como área crítica potencial para la conservación de la subespecie. Esta categoría no se recoge en el PROXECTO DE DECRETO POLO QUE SE APROBA O PLAN DE RECUPERACIÓN DA SUBESPECIE LUSITANICA DA ESCRIBENTA DAS CANAVEIRAS (*Emberiza schoeniclus* L. subsp. *lusitanica* Steinbacher) EN GALICIA

Por lo tanto, parte de las valoraciones y medidas de protección que se toman siguiendo este EIA son inadecuadas, por basarse en datos genéricos del Complejo Ons-O Grove y no en información específica del área de junqueras del Umia.

Todo esto no desmerece la importancia de la zona:

- Especies vegetales asociadas a la marisma y zonas salobres.
- Fangos para alimentación de diversas aves limícolas en invernada o paso migratorio
- Zona de amortiguación de impactos provenientes de aguas arriba, ya que el inicio del área prioritaria para la conservación de la avifauna se sitúa a partir del Ponte das Estacas

iii) La Dirección Xeral de Conservación da Natureza de la Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible de la Xunta de Galicia establece una serie de medidas para evitar impactos ambientales en el espacio natural protegido:

- *Entre los puntos 1+000 y 1+400, los trabajos de retirada de escombros deberán respetar la vegetación autóctona (hábitat 91E0, bosque de alisos, sauces, fresnos, laureles y carballos), incluyendo la vegetación herbácea que penetra en el cauce.*

- entre el punto 1+530 y 1+690 se proyecta la apertura de una nueva traza del camino, cuando ya existe un camino paralelo al nuevo trazado, por lo que se considera que la senda debe reconducirse por el camino existente, evitando la nueva apertura proyectada.
- entre los puntos 1+700 y 2+610, el sendero proyectado discurre por una nueva traza a abrir por la margen del río, lo que supone la alteración de la vegetación existente. Se considera más adecuado trazar el sendero al menos a 5 m de distancia de la orilla a través del bosque existente, eliminando los eucaliptos y conservando el resto de la vegetación, y suprimiendo la pasarela proyectada para ese tramo.
- entre el punto 2+700 y 3+396 se proyecta la apertura de nueva traza, incluyendo la construcción de una pasarela de madera entre el punto 3+240 a 3+396. Se considera más adecuado proyectar la traza, incluida la pasarela, por la zona de servidumbre.
- en general, se considera excesivo el ancho proyectado de 3 m para la finalidad de la senda, tanto por el grado de alteración que esto supone en la ribera del río, como porque puede propiciar el paso de vehículos, aunque se tomen medidas de interdicción. Por ello, se considera más adecuada una anchura de 1'5 a 2'0 m para la finalidad perseguida.
- en las áreas verdes y en el resto de ámbito del proyecto deben utilizarse especies autóctonas, propias de la vegetación de ribera.
- los proyectos detallados de aparcamiento, áreas verdes y miradores deberán ser sometidos a informe de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza, previamente a su ejecución definitiva.

Se apoyan las recomendaciones indicadas por la Dirección Xeral de Conservación da Natureza de la Xunta de Galicia. En el caso de observatorios ornitológicos, se consideran absoluta y completamente innecesarios en esta zona por:

- No hay masas de aves para observar.
- Las principales especies observables por tamaño son Ardeidas y láridos, para los cuales no hace falta construir observatorios específicos.
- No existen lugares de concentración de aves por lo que no tiene sentido construir observatorios en lugares concretos para la observación.
- La vegetación del intermareal no permite ver las aves que se encuentran en medio de ésta.

Por otro lado, se deberá prever un mantenimiento de la zona que permita su uso y disfrute y no dé lugar a nuevas infraestructuras más agresivas, como un posible alumbrado nocturno.

b) Estudio de las distintas alternativas a los trazados propuestos para la senda.

i) **Alternativa 0**

Entre la alternativa 0 y la propuesta final hay otras situaciones intermedias que mejoran sustancialmente el proyecto.

- La optimización de una inversión económica en la zona de 3,5 millones de euros.
- El impacto ambiental en el área objeto del proyecto.
- La educación ambiental, vía ejemplo por parte de la administración de lo que se debe y no debe hacer (invasión de zona de marismas con pasarelas, contaminación lumínica, optimización de recursos financieros...)
- Empleos mantenidos con las obras.
- Reducción de los costes de mantenimiento de las pasarelas.
- Reducción de accidentes causado por pasarelas de madera que en invierno adquieren una capa limosa y resbaladiza.

La no actuación indicada en la alternativa 0 y el rechazo de la misma se basa en premisas erróneas

- *Si no se realiza la actuación, el acceso a la zona seguirá produciéndose de forma desordenada, siendo éste además de dañino para el medio ambiente, muy poco provechoso para difundir las cualidades de la zona en lo referente a paisaje y calidad ambiental. La presencia durante la senda de paneles informativos alertará sobre la necesidad de proteger y respetar la zona, cosa que en la actualidad no se percibe.*
- *Por otra parte, la realización de la actuación propuesta induciría a la gente al uso exclusivo de las zonas incluidas en la misma (miradores, áreas recreativas, aparcamientos, ...) reduciendo los impactos generados fuera de éstas, pudiendo centrar los esfuerzos de protección ambiental en estas ubicaciones.*
- *Por ejemplo, el público tenderá a usar preferentemente las papeleras y contenedores dispuestos a lo largo de la traza, mientras que en la actualidad, al no disponer de dichos servicios, resulta más común su abandono incontrolado.*

La gente es conocedora de la bondad ambiental de la zona, si se producen estas actuaciones es por desidia, mala fe y/o ser más barato abandonar escombros o basura que usar los cauces legalmente establecidos. La mejor manera de reducir esta incidencia sería la actuación coercitiva y punitiva, acompañada de algún cartel recordatorio de la importancia y legislación que afecta a la zona.

La basura actual es básicamente de escombros y desechos orgánicos de fincas, con escasa o nula presencia de basura doméstica o de objetos arrojados por viandantes. Parte de la basura compuesta por botellas y plásticos es aportada a través del río y/o por la marea.

Somos radicalmente opuestos a pasarelas sobre pilotes que atravesarían las marismas y la ubicación de las áreas recreativas. Lamentablemente se sigue confundiendo la regeneración ambiental con la urbanización de la naturaleza. La única opción admisible sería para salvar pequeños ríos evitando estructuras de hormigón o similares.

ii) Zona 1

En este punto, la senda pasa junto a un acceso a una finca formado por unas puertas metálicas de grandes dimensiones. Es en este punto a partir del cual se presenta la primera zona con varias posibilidades de trazado. Las opciones que se plantean son:

1) Trazar la senda paralela a la línea de deslinde del DPMT, sirviendo ésta como eje exterior derecho, procediéndose a los desbroces, terraplenes y desmontes necesarios que permitan mantener un perfil de la traza relativamente plano.

2) Hacer discurrir la senda por un camino existente dentro de una trinchera que se ubica siguiendo la línea eléctrica existente. Parte de esta alternativa se realizaría por zona de DPMT, siendo preciso en un momento dado volver a la zona de servidumbre, debiéndose ejecutar entonces una pasarela o un terraplén sobre la zona de marisma. En la siguiente fotografía se ve el estado actual de la mencionada trinchera.

3) Aprovechar la presencia de un camino agrícola de bastante anchura y ubicar la senda sobre parte de él, siendo preciso no obstante mantener el resto del mismo para su uso por parte de vehículos a motor.

De las tres alternativas presentadas, la seleccionada es la número 3, consistente en aprovechar los caminos existentes en la zona. Según los criterios ambientales se valora su escasa necesidad de desbroce, su nula modificación de la marisma, una buena disposición de cara a la divulgación de los valores ambientales de la zona y su adecuada integración en el paisaje.

Concordamos que es la mejor opción al no afectar a la marisma, aprovechar caminos existentes y no modificar el perfil orográfico con desmontes o terraplenes.

iii) Zona 2

A continuación, la senda pasaría a transitar por la zona ubicada entre la marisma y el bosque, proponiéndose también tres posibles trazas:

1) Trazar la senda paralela a la línea de deslinde del DPMT, sirviendo ésta como eje exterior derecho, procediéndose a los desbroces, terraplenes y desmontes necesarios que permitan mantener un perfil de la traza relativamente plano.

2) Diseñar la senda por el límite físico actual de la marisma, invadiendo la zona de DPMT. Como la línea de deslinde marca el límite máximo que puede llegar a alcanzar el agua del mar, esta alternativa se desarrollara la parte que invade el DPMT mediante una pasarela elevada sobre pilotes.

3) Disponer la senda por el límite de la marisma en primera instancia, discurriendo a continuación por el borde de la zona boscosa, tratando de conjugar la mínima invasión del DPMT con la ejecución más reducida posible de los desbroces pertinentes sin tener que recurrir a la realización de una pasarela sobre pilotes.

El análisis de los resultados en esta ocasión indica que la mejor opción es la alternativa 2, que traza la senda por el límite de la marisma, ejecutando en su segunda parte una pasarela que elimina desbroces, no modifica el comportamiento de la marisma sustancialmente y supone un excepcional marco para la educación medioambiental, además de presentar una integración paisajística correcta.

Ninguna de las alternativas es aceptable por cuanto invaden la zona de DPMT, afectan en menor o mayor grado a la marisma y bordes de la misma y se ejecutan movimientos de tierras.

iv) Zona 3

Lo que aquí denominamos zona 3 incluye varios apartados del texto que subdivide en subtramos sin solución de continuidad y que hace casi imposible conectar estos textos con las propuestas de la zona 3 indicadas en la página 37 del EIA.

En la parte más occidental de esta zona marismal la senda toma dirección norte, existiendo de nuevo dos alternativas para su estudio.

1) Trazar la senda paralela a la línea de deslinde del DPMT, sirviendo esta como eje exterior derecho, procediéndose a los desbroces, terraplenes y desmontes necesarios que permitan mantener un perfil de la traza relativamente plano.

2) Aprovechar los caminos existentes, situándose estos dentro de DPMT en la zona más septentrional de la actuación, pese a lo cual el terreno se encuentra muy consolidado, por lo que se considera que sería válida la sección tipo de la senda.

En un momento dado, la línea de deslinde se introduce dentro de la zona marismal, planteándose dos posibles alternativas:

1) Teniendo en cuenta que la senda está orientada hacia el contacto con la naturaleza, se plantea a modo de itinerario de observación una pasarela de madera pensada para atravesar la zona de junqueras con el menor impacto ambiental.

2) Hacer discurrir la senda por el límite físico actual de la marisma, realizando el pertinente desbroce y en su tramo final utilizando un camino existente.

En esa misma zona, se plantea la ubicación de la segunda zona recreativa, con diverso mobiliario urbano, manteniendo los árboles existentes. Bordeando la zona verde, se ejecutaría una escollera viva de protección de márgenes de ribera en regresión.

Además, junto a esta zona recreativa, se crearía un aparcamiento en cordón, con una sección similar a la utilizada en el otro aparcamiento de la senda y una capacidad para 20 vehículos, y el ensanche del camino de tierras actual hasta una anchura de 4 m, disponiendo un fondo de saco para permitir el giro de vehículos.

Tras esta zona, la senda vuelve a proyectarse con la sección común al resto del recorrido, pero aprovechándose de la existencia de un camino previo, para a continuación proyectar un pontón de madera de pino con una luz de 1 a 2 m, para atravesar un pequeño canal, prosiguiendo a continuación con la senda a través de una zona de parcelas agrícolas hasta alcanzar el límite de una instalación industrial, elevada respecto a la zona por la se transita.

La única opción aceptable es la que no modifique la traza orográfica, con la salvedad de la retirada de escombros o relleno de la marisma que pudiera encontrarse en la misma. No se deben colocar pasarelas sobre o al borde costero, dejando al menos cinco metros de separación entre el borde y el camino, a excepción de los caminos ya consolidados y que estén fuera de los rellenos que pudieran detectarse.

v) Pasarela 2

En este punto se plantean dos posibles alternativas:

1) Proceder, como en anteriores alternativas, a mantener la senda dentro de la servidumbre de tránsito, disponiéndose en este caso de dos soluciones. Por un lado se podría proceder a la demolición de la parte del patio de la empresa afectada rebajándolo hasta un nivel cercano al que lleva la senda anteriormente, o bien trazar una pasarela con la pendiente suficiente hasta alcanzar la plataforma. A continuación de esta edificación se encuentra una casa particular con un gallinero, que en cualquier caso dentro de esta alternativa deberían ser demolidas, variando simplemente a la altura que se situaría la senda (a ras de suelo o en una plataforma elevada por pilotes, respectivamente).

2) Diseñar la senda por DPMT utilizando una serie de pasarelas. En primer lugar sobre pilotes, prosiguiendo a continuación con otro modelo junto al muro existente, apoyada sobre pilotes en uno de los bordes, y anclada en muro en el otro borde. Finalmente se instalaría otra pasarela sobre pilotes en rampa con una pendiente del 6 %, con un trazado casi perpendicular al Puente de la Barca, donde alcanza la cota de la carretera en el punto final de la senda.

Posteriormente la senda prosigue por una serie de prados y caminos existentes hasta llegar a una pista asfaltada, donde se presenta una bajada en rampa al río. Para mantener esta bajada, se proyecta una rampa de madera de pino marítimo de 2,5 m de anchura, desde el borde de la senda hasta el río.

La propuesta mejor valorada es la pasarela que transcurre adosada al muro de la instalación presente, que sin modificar el comportamiento de la marisma, permite un amplio contacto con el medio como instrumento de conocimiento ambiental sin general prácticamente ninguna alteración del medio durante su ejecución.

Consideramos que esta propuesta no es aceptable por:

- No se recupera el DPMT para uso público tal como indica la legislación de aplicación.
- Invade la zona de marisma, que aunque degradada, implica un incremento de la invasión

de la misma.

Por lo tanto o bien se procede a la recuperación del DPMT con todas sus consecuencias o una segunda opción es continuar el camino aprovechando los caminos y calles actuales que se encuentran detrás de las edificaciones actuales.

c) Criterios ambientales

- Necesidad y cantidad de desbroce necesario. La apertura de nuevos caminos puede provocar impactos sobre los hábitats presentes, fragmentándolos o afectando a las zonas de alimentación o nidificación de las aves. Por lo tanto, las alternativas que impliquen menor necesidad de actuaciones de este tipo serán mejor valoradas.

- Modificación de la zona marismal. Los trabajos realizados dentro de la marisma, o en sus cercanías, pueden afectar a su comportamiento por la aparición de elementos que actúen como presa en zonas que anteriormente podrían llegar a inundarse. Es por ello que las alternativas que menos modifiquen esta situación de partida conseguirán una mejor puntuación.

- Apoyo a la educación medioambiental. El proyecto de sendero se realiza con el objeto de mejorar la educación medioambiental de los visitantes mostrándoles las excelencias de la zona, ampliando el contacto con la naturaleza y exponiendo los peligros a los que se expone. Atendiendo a esto, la alternativa que mejor permita este contacto, al incluir su trazado más zonas de interés ambiental recibirá una mayor valoración.

- Integración en el paisaje. Se considera imprescindible que la actuación quede incorporada en lo posible al paisaje de la zona, adaptando las formas y colores a los ya existentes y evitando la presencia de elementos distorsionadores. La alternativa que mejor se integre será puntuada con la mejor nota.

Los criterios ambientales propuestos en el EIA son plenamente asumibles por la Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN), lo que no entendemos es porque después de enunciados no son asumidos y seguidos por el propio Ministerio.

a) Si la modificación de la zona marismal es más negativa cuanto más se modifique, la conclusión lógica es no modificarla. Todo el paseo puede ser realizado sin que se afecte para nada la marisma, y para la SGHN la afección incluye la colocación de cualquier estructura encima de ella, ya que afectará negativamente en:

- Impacto visual al crear una estructura artificial sobre la marisma. No entendemos como la colocación de una pasarela se puede “integrar en el paisaje”. Es más integrador un camino sobre el actual y en zona terrestre que una pasarela sobre la marisma.

- Impacto durante la colocación de los pilotes y trabajos sobre la marisma, al pisar sobre el sustrato, fijar los pilotes en el suelo, restos de virutas y otros objetos que puedan caer, etc.

- Degradación en el futuro de las maderas por falta de mantenimiento, o si se realiza (bajo nuestra experiencia, pocas veces o nunca) en un futuro habrá que realizar sustituciones de la madera, creando gastos y nuevas actuaciones sobre la marisma.

- Impacto sobre las poblaciones de aves que usen la zona, al añadir un elemento perturbador (más gente y más cerca de su área de reposo y/o alimentación). Esta perturbación puede ser especialmente perjudicial para actual población reproductora de Rascón europeo (*Rallus aquaticus*) en la junquera.

- La “buena” educación, ambiental o no, se basa en el ejemplo. El ejemplo de la reducción de costes con menos obras para lo mismo, el ejemplo de menos agresiones sobre la marisma, el ejemplo de reducción del mantenimiento necesario de las actuaciones, etc.

- El anexo I de la Directiva 97/62/CE recoge al menos tres Hábitats de Interés Comunitario presentes en la zona y citados por e EIA

* HIC 1330 “Pastizales salinos atlánticos”.

* HIC 1420 “Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*)”.

* HIC 91 E0 “Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)”.

- ¿La construcción de una pasarela por encima, el pisoteo y remoción de los fangos anexos mejorará la situación de los mismos?

b) Caminos.

La zona ya tiene numerosos caminos, por lo que sólo sería necesario acondicionar los actuales y adaptarlos al tránsito de personas y bicicletas. Si actualmente tienen tránsito de vehículos a motor, se podría mantener este uso, pero no ampliar el uso de caminos de paso de persona a vehículos a motor.

La única opción admisible para un nuevo camino fuera de la marisma es sustituir a otro que esté actualmente encima de la marisma.

Como criterio general, todo camino debe estar alejado, al menos, cinco metros del borde natural del río-entrada del mar.

c) Eficiencia del gasto enfocado a acciones a perdurar en el tiempo.

- Eliminación de especies invasoras en ambas orillas. La propagación de *Cortaderia seollana* (una de las más agresivas y extendidas de la zona) es por anemocoria, por lo que invertir esfuerzo físico y económico en erradicarla de una orilla y dejarlas en la orilla opuesta o en los terrenos adyacentes a la actuación es un derroche y pérdida de tiempo y dinero.

- Retirada de escombros en los bordes del río/marisma. Retirada MANUAL de escombros, residuos plásticos, ferrosos y neumáticos de la zona de marisma. Uso de maquinaria sólo para objetos o cantidades que excedan a la capacidad de esfuerzo de los operarios.

- Eliminación de construcciones que impiden el tránsito por el Dominio Público Marítimo Terrestre (muros al pie del puente de Castrelo)

- Sustitución de la línea eléctrica que pasa por las marismas por otra subterránea y que puede transcurrir a la par que los caminos laterales u otros que técnicamente sean mejores y eviten su tendido aéreo en la zona.

- Antes de realizar una escollera viva de protección de márgenes de ribera en regresión, debe ser evaluada la causa del cambio de la margen de ribera, si es un proceso natural o inducido por la modificación del perfil costero o ribereño adyacente por invasión del cauce, otras escolleras, etc. La mejor protección es la presencia de vegetación natural.

d) Actuaciones propuestas en el EIA contrarias a la conservación del medio natural agresivas al mismo.

i) Alumbrado

En el tramo de senda comprendido entre la zona verde en PK 0+300 y en la zona verde en PK 0+400 se proyecta un alumbrado mediante la colocación de farolas modelo "Alura" de Socelec o similar, de báculo troncocónico invertido de acero galvanizado, de simple brazo, de 4 m altura y pie de 60 mm de diámetro, de acero galvanizado en caliente, cuerpo iluminante cuadrado de aluminio con pintura acrílica de doble tratamiento, pantalla de cristal luminaria de óptica viaria para lámpara de descarga en sodio de alta presión de 150 W de potencia. Para su ejecución previamente se realizará el apoyo de la luminaria, disponiéndose a continuación los pernos que han de servir para el anclaje de la farola al terreno. Una vez realizado este paso, se procederá a la fijación de la columna, la cual se atornillará en su base y se colocará en su parte superior la luminaria y la lámpara que servirá para la iluminación.

Para el cálculo del alumbrado se empleará el criterio de luminancia, ya que es por el Ministerio de Fomento, método utilizado por el programa de ordenador.

Recomendaciones para la iluminación de carreteras y túneles del Ministerio de Fomento, criterio de luminancia, se definen para tráfico rodado los siguientes niveles medios uniformidad:

- Carreteras interurbanas sin separación de aceras o carriles bici..... ME4a

- Aparte de la contaminación lumínica, la colocación de estos puntos de luz no aportará ningún valor añadido a la zona, más al contrario.

- Despilfarro energético (luminarias de 150 W), inasumible tanto a corto como a medio plazo.

- Trampas mortales para insectos fotoatraibles.

- Las personas potencialmente usuarias de esta zona en horario nocturno no demandan luz artificial.

ii) Diseminación de nuevas especies invasoras

*Se formará un césped de gramíneas para las áreas recreativas, compuesto por siembra de una mezcla de *Agrostis stolonifera* al 15%, *Cynodon dactylon* al 20%, *Festuca ovina duriuscula* al 25%, *Poa pratense* al 30% y Ray-grass al 20%, comprendiendo el desbroce, perfilado y fresado del terreno, distribución de fertilizante complejo NPK-Mg-M.O., pase de motocultor a los 10 cm.*

superficiales, perfilado definitivo y preparación para siembra de la mezcla indicada a razón de 30 gr/m² pase de rulo y primer riego.

El Ray Grass (*Lolium* spp) está considerado, en cualquiera de sus especies, como invasora, por lo que no debe usarse bajo ninguna circunstancia.

d) Plan de Vigilancia a largo plazo

El programa de Vigilancia Ambiental a largo plazo tiene como objetivo fundamental comprobar la evolución de la zona de actuación una vez finalizada la actuación. Se atenderá a parámetros de naturaleza física (estado de conservación de la zona), biológica (presencia de las poblaciones animales y vegetales preexistentes u otras de similar importancia ecológica) y socio-económicos (afluencia de visitantes, percepción social de la senda y de los valores que transmite, ...).

Para ello se realizara un completo estudio de la flora y fauna presenta y se ejecutara un sondeo entre los usuarios de la senda y los vecinos de los alrededores mediante encuestas.

Estas actividades se realizaran doce meses después de finalizada la actuación, a fin de que se pueda comparar el estado biológico de la zona, y, por otra parte, valorar la aceptación y conocer las opiniones de los usuarios sobre la senda.

Además, y para comprobar el estado de conservación de la zona, se visitara la zona para efectuar un reconocimiento visual a los seis, doce (junto con lo comentado con anterioridad) y veinticuatro meses después de finalizada la actuación, incluyendo en cada visita la realización de unos análisis de agua en las mismas estaciones que durante la ejecución del proyecto.

Una vez acabado el proyecto, en base a la legislación ambiental, se solicitará copia de estos informes, para hacer un seguimiento de las incidencias por parte de la SGHN.

SOLICITA:

- Que dada la situación económica del país, se rechace el proyecto y se destine el importe económico a otras actuaciones encaminadas a restaurar la legalidad, tales como recuperar el tránsito por el DPMT, eliminación de especies invasoras, integrado en un plan global, retirada de escombros, limpieza costera, etc.

- Que en caso de no aceptar esta solicitud de modificación a la totalidad del proyecto se tenga en cuenta la adaptación del mismo a:

a) No construir ninguna pasarela sobre la marisma.



b) Recuperación del paso sobre el DPMT donde éste no sea efectivo.

c) Retirada de escombros y basura diversa en los márgenes costeros.

d) Eliminación de las especies invasoras en AMBAS márgenes de la ribera y mantener un plan de contención para las reintroducciones que se pudieran producir.

- Que dado que el redactor del EIA no cumplió su obligación de hacer un estudio localizado (es decir, no hizo su trabajo), sino que en muchos casos recogió información general y no contrastó los datos obtenidos de bibliografía no están contrastados con la zana objeto de estudio, se realicen por parte del pagador (Ministerio) las gestiones necesarias para que este devuelva la parte proporcional económica que corresponda al trabajo no hecho.

- Que en caso de seguir adelante con el proyecto planteado, solicitamos copia de los informes del Plan de Vigilancia a largo plazo, para hacer un seguimiento de las incidencias por parte de la SGHN.

- Que se nos informe por escrito de las resoluciones que den lugar.

Agradeciendo la atención prestada.

Vilagarcía, a trece de octubre de 2012.

El Delegado de SGHN-Pontevedra

Fdo.: Xosé Lois Rey Muñiz.

DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR.

**MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE.
MADRID.**