

tidades que correspondan aportar serán abonadas directamente por cada organismo a la empresa suministradora.

2. Formación para mujeres.

2.1 Acciones.—Se van a promover conjuntamente acciones formativas dirigidas a diversos colectivos de mujeres durante el presente ejercicio.

2.2 Objetivos.—Los objetivos que se pretenden conseguir, entre otros, son mejorar la cualificación, adaptar la formación a las necesidades del mercado de trabajo, diversificar la formación y proporcionar formación especializada.

2.3 Cursos.—De este proyecto formativo se llevarán a cabo, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, los cursos siguientes:

Cinco cursos dirigidos a mujeres desempleadas. De los cursos citados, uno de ellos será de gestión medioambiental, uno sobre Nuevas Tecnologías de la Comunicación, uno sobre Funciones Administrativas Informatizadas, uno sobre gestión de Residuos Urbanos y uno sobre Carpintería.

Dos seminarios sobre técnicas de búsqueda de empleo y orientación profesional.

2.4 Organización.—Ambas partes aportarán los medios personales, materiales y financieros necesarios para la celebración de los cursos.

2.5 Condiciones económicas.—El Instituto de la Mujer aportará la cantidad de 23.350.000 pesetas para cubrir los gastos que se deriven de la organización y ejecución de los cursos, y la Consejería de Sanidad y Bienestar Social, a través de la Secretaría Regional de la Mujer, se hará cargo de los gastos que se deriven de la selección de las beneficiarias y del seguimiento de los cursos.

Segunda.—Las cantidades que correspondan aportar al Instituto de la Mujer irán con cargo al presupuesto de gastos del organismo para 1999, a las siguientes aplicaciones:

Programa 1: Aplicación presupuestaria 19.105.323B.226.10.

Programa 2: Aplicación presupuestaria 19.105.323B.226.10 y 227 06.

Todas las cantidades que corresponden aportar a la Consejería de Sanidad y Bienestar Social se abonarán con cargo a la aplicación presupuestaria 05.01.078.245.00 del presupuesto de gastos del organismo para 1999.

Tercera.—En todo el material impreso, así como en la difusión que se haga de los programas, deberá constar la colaboración de ambos organismos y figurar expresamente sus logotipos.

Cuarta.—El seguimiento de los programas tal y como establece la cláusula cuarta del Convenio Marco vigente, corresponderá a la Comisión de Seguimiento.

Quinta.—El presente Convenio específico surtirá efectos a partir de su firma y tendrá vigencia hasta el cumplimiento de su objeto y de las obligaciones de cada una de las partes, incluida la obligación de la acreditación económica de los programas por parte de la Consejería de Sanidad y Bienestar Social. Ambas partes, de común acuerdo, podrán prorrogar la vigencia de ese Convenio específico cuando fuere necesario continuar con la ejecución de alguno o de algunos de los programas por no haberse concluido en el plazo inicialmente pactado.

Sexta.—El incumplimiento de las cláusulas del presente Convenio específico, por cualquiera de las partes, será causa de su extinción, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula siguiente.

Séptima.—Este Convenio específico tiene naturaleza jurídico-administrativa y ambas partes se someten al orden jurisdiccional contencioso-administrativo para resolver las cuestiones litigiosas que en su caso pudieran surgir.

Y, estando conformes ambas partes con el contenido del presente documento, lo firman por duplicado y a un solo efecto, en el lugar y fecha arriba indicados.—El Consejero de Sanidad y Bienestar Social, José Manuel Fernández Santiago.—La Directora general del Instituto de la Mujer, Concepción Dancausa Treviño.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

18598 *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía A-8: Otur-límite con la provincia de Lugo (Asturias), de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y con el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras, con fecha 4 de junio de 1997, remitió la memoria-resumen del proyecto de referencia a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada documentación, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en virtud del artículo 13 del Reglamento, estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de octubre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I de esta Resolución.

El estudio informativo de este tramo de autovía, en el que se incluye el estudio de impacto ambiental, fue elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias y sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 21 de enero de 1998, y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» con fecha 22 de enero de 1998, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

La descripción del proyecto y de las alternativas planteadas se refleja en el anexo II.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del período de información pública se recoge en el anexo IV.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de junio de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía A-8, tramo: Otur-límite provincia de Lugo, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo, el trazado que puede ser ambientalmente viable está formado por las alternativas: IBA + (IIBA + IIIA1-A2) o (IIB + IIIC) + IVA + VBA + VIA. Para los tramos II y III, se considera que, de acuerdo con la información facilitada por

el promotor, tanto la solución norte, formada por las alternativas (II-BA + IIIA1-A2), como la solución sur, formada por las alternativas de (IIB + IIIC) pueden ser ambientalmente viables; por ello, para la realización de estos tramos, la Dirección General de Carreteras podrá optar por cualquiera de las dos soluciones mencionadas. Las soluciones de trazado seleccionadas quedan definidas de la siguiente manera:

Tramo I: Alternativa IBA, compuesta por:

Eje IB, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio estudio) al punto kilométrico 4 + 726 (inicio eje IBA).

Eje IBA, del punto kilométrico 0 + 000 al punto kilométrico 3 + 500, y desde este punto aproximadamente conexión para enlazar con la IIB.

Tramos II-III: Se podrá optar por dos distintas soluciones de trazado que se definen:

Solución norte: Formada por las alternativas IIBA + IIIA1-A2, que se compone de:

Eje IIB, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio tramo) al punto kilométrico 1 + 001 (inicio eje IIBA, junto a Polavieja).

Eje IIBA, del punto kilométrico 0 + 000 (Polavieja) al punto kilométrico 1 + 738 (conecta con la IIA en el paso del arroyo Villaoril).

Eje IIA, del punto kilométrico 2 + 804 (arroyo Villaoril) al punto kilométrico 3 + 267 (final tramo).

Eje IIIA1, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio tramo) al punto kilométrico 4 + 528 (estribo occidental del viaducto del río Meiro).

Eje IIIA2, del punto kilométrico 0 + 000 (río Meiro) al punto kilométrico 2 + 237 (conecta con la IIIA, en el cruce con el arroyo Pinto).

Eje IIIA, del punto kilométrico 6 + 790 (arroyo Pinto, junto a Torce) al punto kilométrico 7 + 987 (final tramo).

Solución sur: Formada por las alternativas IIB + IIIC, se compone de:

Eje IIB, completo desde su inicio, punto kilométrico 0 + 000, hasta el final en el punto kilométrico 3 + 451 (sureste de Cabanella).

Eje IIIC completo, entre el punto kilométrico 0 + 000 (conecta con la IIB) y el punto kilométrico 9 + 372 (final del tramo).

Tramo IV: Alternativa IVA, constituida por este eje completo, desde el inicio, punto kilométrico 0 + 000 (conexión con tramo III), hasta el punto kilométrico 8 + 113 (final del tramo, en el cruce del río Porcia).

Tramo V: Alternativa VBA, que se compone de los siguientes segmentos de trazado:

Eje VB, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio tramo) al punto kilométrico 3 + 482 (paso del arroyo Gamaza).

Eje VBA, del punto kilométrico 0 + 000 (arroyo Gamaza) al punto kilométrico 4 + 889 (conecta con la VA cerca de Lomba).

Eje VA, del punto kilométrico 8 + 916 (Lomba) al punto kilométrico 10 + 424 (final tramo).

Tramo VI: Alternativa VIA, constituida por este eje completo, entre el punto kilométrico 0 + 000 (conexión con tramo V) y el punto kilométrico 3 + 552 (final del estudio: Estribo occidental del puente de Los Santos).

Sin embargo, teniendo en cuenta que los tramos V y VI van a definir la zona de tránsito entre dos comunidades autónomas y que para ello se ha de atravesar la ría del Eo, espacio natural declarado como zona húmeda de importancia internacional según el convenio Ramsar, y como zona de especial protección para las aves (ZEPA), estando por ello protegido por la legislación ambiental comunitaria y nacional, y además por la de las dos comunidades autónomas que delimita, la declaración de viabilidad ambiental de las alternativas VBA + VIA se considerará definitiva sólo si de la preceptiva evaluación de impacto ambiental del tramo contiguo por el este al que ahora se declara (autovía del Cantábrico puntos kilométricos 554,0 al 640,0: Límite de provincia de Lugo y Asturias-autovía del noroeste A-6), cuyo procedimiento se inició en abril de 1999, resulta la viabilidad ambiental de un trazado compatible con el de las alternativas VBA + VIA. Se entiende en este caso, que si los resultados de la evaluación ambiental independiente de ambos tramos coinciden sobre la zona de paso a través de la ría del Eo, igual resultado se obtendría de su evaluación conjunta.

En caso de que del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del mencionado tramo de autovía: Límite de provincia de Lugo y Asturias-autovía del noroeste A-6, resulte la viabilidad ambiental de un trazado no compatible con el de las alternativas VAB + VIA, se llevará a cabo un nuevo procedimiento en el que se planteen y evalúen alternativas de trazado de la autovía del Cantábrico que abarquen, de manera conjunta, el sector occidental de la autovía en el Principado de Asturias, la zona

de paso por la ría del Eo y el sector oriental de dicha autovía en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Por tanto, el trazado de la autovía del Cantábrico, Tramo: Otur-límite con la provincia de Lugo, definido anteriormente y formado por las alternativas: IBA + (IIBA + IIIA1-A2) o (IIB + IIIC) + IVA + VBA + VIA, con la restricción referida para los tramos V y VI, se considera que puede ser ambientalmente viable, siempre que para su ejecución y posterior explotación se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se cumplan las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado seleccionado en esta declaración, según se define en el estudio informativo sometido a información pública, siempre que sea técnicamente viable, se adaptará en el definitivo proyecto de construcción, de acuerdo con los siguientes criterios que se definen por tramos y puntos kilométricos aproximados y para las alternativas que en cada caso se mencionan:

1.1 Con objeto de minimizar la afección sobre las formaciones de ribera y cauce del arroyo de la Olla, al que la alternativa propuesta (IBA) invade en unos 300 metros, se desplazará la traza hacia el sur, entre los puntos kilométricos 2 + 100 al 2 + 500 del eje IB, y se dispondrá para su paso un viaducto cuyos estribos y pilas, en su caso, salven también las formaciones de ribera sin afectarlas.

1.2 Con el fin de disminuir el desmonte proyectado entre los puntos kilométricos 0 + 900 al 1 + 200 de la alternativa IBA, se reestudiará el trazado en esta zona, especialmente en alzado, procurando una mayor adaptación al terreno, teniendo en cuenta la afección por ruido a las edificaciones cercanas, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.

1.3 Para enlazar la alternativa IBA, seleccionada en el tramo I, con el inicio de la alternativa IIBA en caso de que se opte por realizar esta alternativa para el tramo II, se adaptarán sus trazados con ese fin (puntos kilométricos 3 + 500 de la IBA y 0 + 000 de la IIB) y se proyectará el tramo de conexión entre ambas, procurando en ello que la traza se adapte lo más posible a las características del terreno.

1.4 Para el paso del arroyo Villaoril, punto kilométrico 1 + 705 de la alternativa IIBA, en lugar del terraplén y obra de fábrica proyectados, se dispondrá un viaducto que salve tanto su cauce como la vegetación de ribera asociada.

1.5 Con el fin de que el trazado atravesase el arroyo Valmeón de forma transversal y se reduzca con ello su afección, entre los puntos kilométricos 1 + 600 y 2 + 400 del eje IIIA1, se desplazará la traza hacia el sur y se dispondrá un viaducto para el paso del citado arroyo.

1.6 Para minimizar la afección a la vegetación y al cauce del río Anleo, entre los puntos kilométricos 2 + 700 y el 2 + 985 del eje IIIA1, se estudiará el desplazamiento de la traza hacia el sur, discurriendo con ello a una cota más elevada que permita salvar el río y la zona de carrizo asociada con un viaducto de mayor amplitud.

1.7 En el tramo contiguo al anterior, puntos kilométricos 3 + 000 al 3 + 700 del eje IIIA1, se mantendrá el desplazamiento de la traza, unos 100 metros hacia el sur, para evitar la afección al castro de Armental y pasar después el río Navia con un viaducto de amplitud mayor que el proyectado, permitiendo asegurar con ello que tanto su cauce como la vegetación asociada no se vean afectados.

1.8 Con el fin de minimizar la afección a la población de Folgueras, el túnel previsto en el eje IIIA2 para atravesar el monte Jarrio se realizará de mayor longitud y con la embocadura a cota inferior y al este de la zona habitada; la salida de la boca oeste del túnel y la rasante en la zona del túnel se proyectarán de forma que se evite, o al menos se reduzca, el terraplén de más de un kilómetro inicialmente previsto a la salida del túnel. Asimismo se procurará disminuir o suprimir los desmontes previstos en esta alternativa entre los viaductos sobre los ríos Navia y Meiro, y entre éste y el viaducto sobre la línea de FEVE.

1.9 Se reestudiará el enlace de Jarrio proyectado en el entorno del arroyo Pinto (punto kilométrico 2 + 250 del eje IIIA2), para asegurar que no se afecta a dicho arroyo.

1.10 Si se opta por realizar la alternativa IIB, el terraplén previsto en su punto kilométrico 3 + 000 será sustituido por un viaducto, aproximadamente entre los puntos 2 + 500 al 3 + 000, de tal manera que abarque a los dos arroyos existentes en esta zona.

1.11 Para reducir los movimientos de tierras entre los puntos kilométricos 0 + 000 al 4 + 200 de la alternativa IIIC, se intentará que el trazado tenga una mayor adaptación al terreno, contemplando la posibilidad de desplazar la traza hacia el norte en la medida que lo permitan las edificaciones existentes; este desplazamiento de la traza hacia el norte

se llevará a cabo especialmente en la zona que el trazado discurre paralela al río Navia, puntos kilométricos 3 + 300 al 4 + 200, y se dispondrán en esta zona muros o estructuras en lugar de terraplenes, para evitar el riesgo de deslizamientos sobre la ladera del río. El sistema constructivo será tal que asegure que el cauce y entorno del río Navia no se vean afectados, ni directa ni indirectamente, durante la ejecución de las obras.

1.12 Para el paso sobre el arroyo del punto kilométrico 6 + 490 y del río Meiro en la alternativa IIIC, se diseñará un único viaducto, prolongando hacia el noroeste el previsto en el estudio informativo y elevando la rasante en este tramo, lo que permitirá también disminuir el desmonte del punto kilométrico 5 + 300.

1.13 Se modificará la rasante del túnel bajo el monte Jarrio previsto en la alternativa IIIC de forma que se disminuyan los terraplenes previstos entre la salida de la boca oeste del túnel y el punto kilométrico 8 + 800.

1.14 Para minimizar la afección tanto sobre los núcleos de Jonte y Miudeira como sobre el cauce y riberas del arroyo Miudes, el trazado de la alternativa IVA, entre los puntos kilométricos 1 + 500 y 2 + 500, se desplazará hacia el norte aproximándolo a la línea de FEVE, Ferrol-Gijón, y se dispondrá un viaducto que tenga amplitud suficiente para pasar el citado arroyo, su vegetación de ribera, y el canal de descarga del Molino de Miudeira.

1.15 Para reducir la afección al arroyo Perdigueiros, la obra de drenaje prevista en el punto kilométrico 4 + 700 de la IVA se sustituirá por un viaducto cuyos estribos y pilas, en su caso, salven el cauce y la vegetación asociada sin afectarlos.

1.16 Con objeto de reducir la afección sobre suelos de alta capacidad productiva y el efecto barrera, entre los puntos kilométricos 6 + 300 al 7 + 500 de la IVA, se desplazará el trazado hacia el norte acercándolo en lo posible al ferrocarril.

1.17 Para minimizar la afección sobre la zona de «La Rebollada», entre los puntos kilométricos 1 + 000 al 2 + 000 del eje VB, se desplazará el trazado unos 150 m hacia el sur, y se dispondrá un viaducto para el paso del arroyo situado en el punto kilométrico 1 + 500.

1.18 En el definitivo diseño que se realice del enlace de Tapia de Casariego (punto kilométrico 3 + 190 del eje VB), se asegurará que los cauces y vegetación de ribera de los dos arroyos que el trazado atraviesa en los puntos kilométricos 3 + 000 y 3 + 500, no se vean afectados, planteando, en su caso, un ligero desplazamiento de la traza hacia el sur.

1.19 Para evitar la afección a la finca de Navalín, entre los puntos kilométricos 1 + 500 a 3 + 750 del eje VBA, se desplazará el trazado unos 100 metros hacia el norte. Asimismo, para el final de la zona mencionada, puntos kilométricos 3 + 600 al 3 + 900, se estudiarán soluciones constructivas, incluida la de un túnel construido a cielo abierto, que permita reducir el impacto visual y acústico sobre los núcleos de Foristo y Casanova.

1.20 Con objeto de minimizar la afección a la zona de vegetación natural existente al final del tramo V, puntos kilométricos 9 + 500 al 10 + 424 del eje VA, y en la medida que lo permitan las edificaciones existentes en esta zona, se acercará la traza lo más posible a la N-634, para que ni el tronco de la autovía ni el enlace previsto en el estudio informativo afecten a la mencionada vegetación.

1.21 Dado que todo el trazado de la alternativa VIA hasta el puente de los Santos, puntos kilométricos 0 + 000 al 2 + 900, discurre por suelos de alta capacidad productiva, y que desde el punto kilométrico 2 + 250 hasta el final del proyecto corresponde a territorio del espacio natural protegido de la ría del Eo, se llevará a cabo en todo este tramo la duplicación estricta de la actual carretera N-634 y con la mediana mínima de 2 m prevista en la Instrucción de Carreteras (Norma de Trazado 3-1-IC); asimismo, el enlace previsto en el punto kilométrico 2 + 250 se diseñará de forma que se minimice la ocupación de suelo.

1.22 La ampliación del actual puente de los Santos sobre la ría del Eo se realizará sin que, en ningún caso, ello suponga la disposición de nuevas pilas o la realización de cimentaciones u otro tipo de actuación en el interior de la ría; los trabajos requeridos para la modificación de esta estructura se llevarán a cabo desde el puente actual y se tomarán las medidas necesarias para asegurar que ni directa ni indirectamente se afecte al cauce de la ría ni a su entorno. La anchura de la mediana en el puente modificado será de un metro, mínima absoluta prevista en la citada Instrucción de Carreteras.

1.23 El proyecto presentado discurre por un territorio de relieve complejo y variado, atravesando numerosos cursos de agua de alto valor natural por la calidad de sus aguas y por las valiosas especies de flora y fauna que tienen asociadas; por otro lado, la población de la zona está muy dispersada, siendo el sector agrícola y ganadero la principal actividad. La zona de proyecto presenta en conjunto un elevado valor paisajístico.

Por ello, y con el fin de reducir los movimientos de tierras, la afección a cursos de agua y sus ecosistemas asociados, la ocupación de suelos y el impacto paisajístico, a lo largo de todo el trazado se reducirá lo máximo posible la anchura de la mediana, que salvo por razones técnicas justificadas, no sobrepasará los cinco metros de anchura.

2. Protección del espacio natural protegido de la ría del Eo

La alternativa VIA, seleccionada para el tramo VI, desde el punto kilométrico 2 + 250 hasta el final del tramo y del proyecto, discurre por este espacio natural que está declarado como zona húmeda de importancia internacional según el convenio Ramsar, y como zona de especial protección para las aves (ZEPA), estando por ello protegido por la legislación ambiental comunitaria y nacional, y, además, por la de las dos comunidades autónomas que delimita. Dado que del proyecto se deduce que la alternativa VIA seleccionada, al realizar la duplicación estricta de la CN-634 y atravesar la ría del Eo mediante la ampliación del puente ya existente, minimiza notablemente las posibles afecciones a este espacio natural, y considerando que las posibles afecciones no son significativas, la realización de dicha alternativa VIA puede considerarse ambientalmente viable, siempre que se atenga a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, y en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen las medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Dado que del estudio informativo se deduce la falta de alternativas técnicamente viables que no afecten a esta ZEPA y que la solución VIA minimiza la afección a este espacio, se deberán adoptar las medidas compensatorias que sean necesarias para garantizar que la coherencia global de la red Natura 2000 quede protegida. La Comunidad Autónoma del Principado de Asturias comunicará a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente las medidas compensatorias que se hayan adoptado y éste, a través del cauce correspondiente, informará a la Comisión Europea. A estos efectos, la Administración competente de carreteras realizará un estudio de carácter científico y suscrito por profesionales expertos en el que se analice de forma exhaustiva el efecto de la ejecución y explotación de este proyecto en este tramo sobre las aves que motivaron la declaración de la ZEPA, así como las medidas preventivas y correctoras para minimizar dicha afección. También se abordará en el estudio un análisis sobre la adecuación de las medidas compensatorias que se propongan, cualquiera que sea el carácter de las mismas.

El estudio anterior así como las medidas compensatorias que se propongan se remitirán y deberán contar con el informe favorable de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y de los órganos de Medio Ambiente del Principado de Asturias y de la Xunta de Galicia, antes de la aprobación del proyecto.

Previamente a la realización de las obras en este tramo se llevará a cabo el jalonamiento de la zona estricta de ocupación de la nueva vía, debiendo quedar toda actividad de obra restringida a la zona jalonada; asimismo se adoptarán las medidas para que no se produzca vertido alguno que directa o indirectamente pueda afectar a este espacio natural y para que se minimice al máximo posible el riesgo de afección en caso de accidente.

En cualquier caso, tanto la ubicación de las instalaciones auxiliares requeridas para la ejecución del nuevo trazado dentro del espacio natural como la determinación del calendario de las obras y el desarrollo de las mismas se llevarán a cabo bajo la supervisión del Director Ambiental de la Obra y en coordinación con el organismo competente para la conservación de este espacio protegido.

3. Protección del sistema hidrológico

Con objeto de no alterar la calidad de las aguas superficiales y subterráneas ni los ecosistemas de los ríos y arroyos interceptados o próximos a la traza, especialmente de los ríos Barayo, Frejulfe, Anleo, Navia, Meiro, Porcía y Eo, los arroyos mencionados en la condición 1 y demás cauces que atraviese la nueva vía, se cumplirá lo siguiente:

3.1 Se tomarán las medidas necesarias para evitar la contaminación y el aterramiento de las aguas superficiales, tanto durante la fase de obras como en la posterior explotación del proyecto, siguiendo las recomendaciones y medidas contempladas en el estudio de impacto. Se llevará a cabo la decantación de las aguas que se originen en la excavación de los túneles proyectados, especialmente en la boca oeste del túnel del monte Faro, muy próxima al río Barayo, y en la boca este del túnel bajo el monte

Jarrio, próxima al río Meiro. Asimismo, se decantarán las aguas residuales originadas en las instalaciones auxiliares, estableciendo el control analítico de los efluentes; se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración cuando el seguimiento analítico de las balsas de decantación arroje valores próximos, iguales o superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos.

En los tramos en los que el nuevo trazado discurra próximo a cursos de agua, especialmente para el tramo de la alternativa IIIC que discurre paralela al río Navia, puntos kilométricos 3 + 300 al 4 + 200, se dispondrán balsas de decantación para evitar que la escorrentía de la carretera vierta directamente a los cauces con el consiguiente riesgo de contaminación.

3.2 El paso de la nueva vía sobre los ríos y arroyos se llevará a cabo sin realizar cortas o desvíos en los cauces y las estructuras definitivamente proyectadas para atravesarlos situarán sus estribos, y en su caso las pilas, de forma que salven tanto el cauce como la vegetación de ribera sin afectarlos. En los cauces que se atraviesen mediante obras de drenaje, éstas se proyectarán de dimensiones suficientes para satisfacer la evacuación de caudales y para minimizar la afección a la vegetación asociada al cauce.

3.3 Para asegurar que los acuíferos y manantiales existentes en la zona no se vean afectados por la ejecución de la nueva vía, el Proyecto de Construcción incluirá un estudio con los sondeos previos necesarios para determinar la altura del nivel freático, especialmente en las zonas que, estando próximas a los cursos de agua o a los manantiales inventariados, se prevean desmontes o terraplenes superiores a 10 metros; si los resultados de dichos sondeos denotan posibles afecciones, se incluirán las medidas preventivas y/o correctoras que se proponen para minimizarlas.

4. Protección de la vegetación y la fauna

Teniendo en cuenta que los mayores valores naturales del territorio afectado por el proyecto, en cuanto a flora y fauna se refiere, se localizan asociados a los numerosos ríos y arroyos atravesados por la nueva vía, se cumplirá lo siguiente:

4.1 Se realizarán los pasos de fauna según lo contemplado en el estudio de impacto y se adecuará el diseño de las obras de drenaje previstas en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos, sin que por ello pierdan su funcionalidad original; el cerramiento de la nueva vía deberá servir también para dirigir a los animales hacia los pasos de fauna y deberá incorporar estructuras que permitan el escape de los animales que hayan traspasado dicho cerramiento hacia las áreas adyacentes.

4.2 Tanto el «Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias» (Decreto 38/1994) como el «Plan de manejo de la nutria (*Lutra lutra*) en el Principado de Asturias» (Decreto 73/1993) reflejan que en los tramos finales de los ríos de la costa occidental asturiana, entre los concejos de Valdés y Vegadeo, se detecta la presencia de esta especie catalogada «de interés especial», y que corresponde a la Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado el seguimiento de la aplicación de las directrices y actuaciones para la protección de esta especie y de su hábitat. En consecuencia, el calendario de todas las actividades de obra en los entornos de los ríos y arroyos, especialmente las voladuras previas, despejes y desbroces, deberá establecerse de acuerdo con dicha Consejería; asimismo, para el dimensionamiento definitivo de las estructuras y obras de fábrica para el paso de los ríos y arroyos interceptados por la nueva traza, en especial para los que tienen presencia probada de nutria reflejados en el estudio de impacto, se contará con el asesoramiento de la Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias, que también asesorará al Director Ambiental de la Obra para la supervisión del desarrollo de las obras en las zonas mencionadas.

5. Prevención de la afección por ruido

Para la realización de la nueva vía se empleará firme drenante de baja sonoridad, se dispondrán pantallas antirruido de fábrica en el entorno de las zonas con alta densidad de edificaciones, y pantallas vegetales, de dimensiones y densidad suficientes para cubrir el objetivo que con ellas se persigue, en las zonas con media o baja densidad, según las recomendaciones y medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto; las dimensiones y localizaciones de las mencionadas pantallas se revisarán y ajustarán en el proyecto de construcción, una vez encajada la traza definitiva.

En la mayor definición del trazado que se lleve a cabo en el proyecto de Construcción, siempre que sea posible, en las proximidades de zonas habitadas, especialmente entre los puntos kilométricos 0 + 000 al 4 + 700

de la alternativa IB y entre los puntos kilométricos 0 + 000 y 1 + 000 de la IBA, la traza discurrirá en desmonte, procurando que la distancia a viviendas o edificios habitados no sea inferior a 200 metros y que con la nueva vía la afección acústica en estas zonas disminuya respecto a la situación actual.

En el Programa de Vigilancia Ambiental se incluirá el control de los niveles de inmisión sonora originados por la explotación de la vía en las áreas con calificaciones de suelo urbano y urbanizable. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los 55 dB(A) Leq entre las veintitrés y las siete horas y los 65 dB(A) Leq entre las siete y las veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas próximas a la vía; en caso de que las edificaciones sean centros de enseñanza u hospitalarios, los objetivos de calidad serán, respectivamente, 45 y 55 dB(A) Leq. De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de adoptar medidas correctoras adicionales.

6. Localización de canteras, graveras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas para la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000; para la ubicación de dichas zonas se considerarán como criterios prioritarios de exclusión: los cauces y entorno de los ríos y arroyos, las zonas de vegetación natural, carballedas u otro tipo de arbolado, los suelos de elevada calidad agrológica y los suelos protegidos según los distintos planeamientos vigentes.

Las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridas para la ejecución de la obra se seleccionarán entre aquellas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Para el emplazamiento de vertederos se dará prioridad a las canteras abandonadas. Si una vez realizados los ajustes de trazado contemplados en la condición 1, el balance del movimiento de tierras determinara la necesidad de crear vertederos permanentes de más de 50.000 metros cúbicos, éstos se definirán completamente en el proyecto de construcción; su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

7. Protección del patrimonio cultural

Se seguirán las recomendaciones y medidas preventivas contempladas en el estudio de impacto para que, una vez encajada la traza definitiva en el proyecto de construcción, se evite en lo posible la afección a los Túmulos de la Garita (punto kilométrico 1 + 030 de la IB), los Pozancos (punto kilométrico 3 + 250 de la IBA) y Senra del Seijo (punto kilométrico 2 + 100 de la IIB), así como al Castro de Armental (punto kilométrico 3 + 000 de la III-A1), a la zona de la Minería La Lomba (punto kilométrico 4 + 500 de la VBA) y a la ermita del Cristo del Buen Viaje (punto kilométrico 2 + 750 de la VIA).

Si, una vez que se encaje el trazado definitivo, se confirma la afección a los elementos del patrimonio etnográfico, Túmulos de la Garita, Cabazo Tío Leandro (punto kilométrico 5 + 250 de la IIIA) y Refugio de Bouza (punto kilométrico 6 + 900 de la IIIA u 8 + 250 de la IIIC), se procederá a su traslado, definiendo en el proyecto de construcción las actuaciones a realizar para su desmantelamiento y las características de su nueva localización.

Se elaborará un programa de actuaciones compatible con el plan de obra que recoja las medidas a adoptar en caso de que se produzcan hallazgos de elementos del patrimonio cultural no inventariados en la franja de ocupación de la nueva vía o en cualquiera de las localizaciones de actividades relacionadas con el proyecto.

Para determinar las medidas y actuaciones concretas referidas anteriormente para evitar la afección a elementos del patrimonio cultural se actuará en coordinación con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias.

8. Continuidad de servicios existentes, minimización de impacto sobre superficies agrícolas y supresión del efecto barrera

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas,

la continuidad de los caminos rurales y demás infraestructuras interceptadas por la traza. La reposición de caminos rurales y accesos a explotaciones agrarias divididas por la traza se realizará de forma que se optimice el número de pasos con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquéllos conllevan.

9. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se redactará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por la obra, según lo recomendado en el estudio de impacto ambiental y con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como áreas sensibles objeto de tratamiento específico de restauración: las márgenes de los ríos y arroyos y el entorno de los viaductos proyectados para su paso, las boquillas y zonas de acceso a los túneles, las zonas en las que el trazado definitivo origine los mayores movimientos de tierra, las zonas de préstamos y vertederos, el viario de acceso a las obras, parque de maquinaria y demás instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. Para evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación, la morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén, siempre que sea técnicamente viable, será de 3H:2V; taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, sólo si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los accesos a los dos túneles previstos se abatirán a pendientes preferentemente 2H/1V y en sus bocas se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuo que permitan minimizar el impacto paisajístico y visual.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación, recurriendo al riego periódico e incluso abonado y siembra, si fuera necesario para garantizar los procesos de recolonización vegetal.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo antes de la emisión del acta de recepción de la obra.

10. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del Director Facultativo de las Obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de, al menos, los siguientes informes:

a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

b) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas respecto a lo establecido en las condiciones 1 a 9.

c) Anualmente y durante tres años a partir del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la eficacia de las medidas correctoras y compensatorias establecidas para protección del espacio natural y ZEPa de la ría del Eo a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el control de los niveles de inmisión sonora a que se refiere la condición 7.

Informe sobre el estado y evolución de las áreas en recuperación referidas en la condición 9.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta declaración de impacto ambiental y un informe sobre su contenido y conclusiones. Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de construcción de los ajustes de trazado referidos en la condición 1.

Estudio científico y medidas compensatorias referidos en la condición 2.

Resultado de los sondeos hidrogeológicos previos referidos en la condición 3.3.

Cartografía de las zonas de ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares y, en su caso, ubicación y características de los vertederos de más de 50.000 metros cúbicos, a que se refiere la condición 6.

Localización y dimensiones de las pantallas antirruído referidas en la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 10.

12. *Definición contractual de las medidas correctoras*

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 30 de julio de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	
Confederación Hidrográfica del Norte	
Delegación del Gobierno en Asturias	
Demarcación de Costas en Asturias	
Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía en Asturias	
Dirección Provincial del antiguo MOPTMA en Asturias	
Dirección Regional de Medio Ambiente del Principado de Asturias	
Dirección Regional de Cultura del Principado de Asturias	X
Dirección Regional de Ganadería y Agricultura del Principado de Asturias	
Dirección Regional de Montes y Medio Natural del Principado de Asturias	
Presidencia del Principado de Asturias	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia (Coruña)	
Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia	X
Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Xunta de Galicia	
Secretaría General de Protección Civil y Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	
Consejería de Política Territorial de la Xunta de Galicia	
Diputación Provincial de Lugo	
Federación Gallega de Municipios y Provincias (Santiago de Compostela)	X
Ayuntamiento del Concejo de Navia (Asturias)	
Ayuntamiento del Concejo de Coaña (Asturias)	X
Ayuntamiento del Concejo de El Franco (Asturias)	
Ayuntamiento del Concejo de Tapia de Casariego (Asturias) ...	
Ayuntamiento del Concejo de Castropol (Asturias)	
Ayuntamiento del Concejo de Vegadeo (Asturias)	X
Ayuntamiento del Concejo de Valdés-Luarca (Asturias)	
Departamento de Ingeniería Agroforestal Esc. Politécnica. (Univ. Santiago de Compostela)	X
CODA	
AEDENAT	
FAT	
ADENA	
SEO	X
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA) (Oviedo).	
Colectivo Ecologista Avilés Grupo Mavea (Avilés)	
Colectivo Ecologista Deva (Gijón)	
Coordinadora Ecologista D'Asturies-Comisión Espacios Naturales (Avilés)	
Cuelmu Ecologista Pesicu (Cangas de Narcea)	
Estudiantes de Ecología Asociados (EBA) (Oviedo)	
Fondo para la Protección de Animales Salvajes en Asturias (FAPAS) (Llanes)	
Grupo Ecologista La Lavandera (La Felguera)	
Grupo Ecologista Cangües Azor (GECA) (Cangas de Narcea) ...	
Grupo Ecologista Carbayu (Luarca)	
Grupo Ecologista Esbardu (Mieres)	
Grupo Ecologista Universitario Urtica (Oviedo)	
Organización Ecoloxista Asturias (Oviedo)	
Asociación Para la Defensa del Patrimonio Asturiano (Gijón) ..	
URTICA (Oviedo)	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Sociedad Galega de Historia Natural (Santiago de Compostela).	
CEDENAT (Lugo)	
CER (Lugo)	

Contenido ambiental de las respuestas recibidas

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente) y la Dirección Regional de Medio Ambiente (Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias) no respondieron a la consulta realizada.

La Consejería de Cultura del Principado de Asturias señala que se deberá tener en cuenta la posible afección al patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico, con mención particular al Camino de Santiago. Señala también que los elementos del patrimonio etnográfico (hórreos o paneras) se consideran trasladables, y en ningún caso se consideran trasladables los yacimientos arqueológicos, aunque no menciona qué actuaciones deberá realizar el promotor en caso de afección por la carretera a dichos yacimientos. Indica la existencia, aunque alejados de la traza, de dos yacimientos y otros bienes patrimoniales no recogidos en los inventarios previos y recuerda la necesidad de contar con la autorización expresa de dicha Consejería para la ejecución de cualquier tipo de medida correctora.

La Consejería de Cultura y Comunicación Social de la Xunta de Galicia indica que carece de competencias sobre este proyecto al localizarse en su totalidad en la Comunidad Autónoma de Asturias.

El Ayuntamiento de Coaña, tras el estudio de las distintas alternativas del tramo III (Cabanella-Jarrio, Variante de Navia), se manifiesta a favor de la IIIC, por considerar que genera menor impacto ambiental, al discurrir a pie de monte y alejada de las áreas calificadas como de «Especial Protección» en las normas subsidiarias de planeamiento vigentes en el Consejo de Coaña (vegas de los ríos Navia y Meiro) y que evita fuertes desmontes en un monte próximo al atravesarlo con un túnel. Considera que el resto de alternativas generan un mayor impacto visual y acústico sobre los núcleos de población (especialmente Navia, Las Aceñas y San Esteban), y un grave impacto a una zona húmeda, catalogada en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias (PORN), con afección a hábitats de especies protegidas de vertebrados.

El Ayuntamiento de Vegadeo propone para el tramo VI una solución alternativa a las dos establecidas, que cruzaría la ría por su extremo sur, en las proximidades del actual puente del ferrocarril FEVE; considera que esta alternativa generaría menor impacto ambiental, ya que las condiciones geológicas serían más favorables, la afección a las corrientes de la ría y el impacto visual serían reducidos y no limitaría la expansión urbana del municipio.

Por otro lado, pone objeciones a la alternativa VI-A, ya que al cruzar la ría en su extremo norte, por la actual CN-634, generaría un mayor impacto visual, y la ampliación del puente de Los Santos afectaría a las corrientes de la ría con modificaciones en los procesos de sedimentación en sus fondos. Manifiesta su rechazo total a la alternativa VI-C por las desfavorables consecuencias urbanísticas al impedir el desarrollo del núcleo de Vegadeo en direcciones sur y este, las únicas viables, y por la nula funcionalidad que presenta esta alternativa para el tráfico local.

El Instituto Tecnológico Geominero de España sugiere que el estudio de impacto deberá analizar con detalle las características de flora y fauna, y la posible presencia de endemismos, estimando conveniente consultar a organismos especializados. Se aconseja la adopción de medidas preventivas y correctoras para el control de emisiones contaminantes, la integración ambiental de vertederos y la revegetación de las superficies afectadas.

El Departamento de Ingeniería Agroforestal de la Escuela Politécnica Superior (Universidad de Santiago de Compostela) indica que la memoria-resumen no contempla la incidencia social de la autovía en relación a los cambios de asentamiento de la población ni las afecciones generadas sobre rutas migratorias y movimientos de fauna que deberán considerarse también en la fase de explotación del proyecto.

La Federación Galega de Municipios y Provincias señala posibles afecciones al espacio natural del río Eo, a su riqueza piscícola y a las actividades turísticas y recreativas que tiene asociadas. Destaca asimismo la importancia de la selección del corredor que atravesará la ría del Eo, por sus repercusiones en la red viaria de la Comunidad gallega y solicita un estudio exhaustivo de las afecciones acústicas, recordando que, en esos momentos, se encuentra en proceso de trámite un proyecto de ley de protección acústica para Galicia.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) recomienda que el trazado seleccionado se ajuste al actual trazado de la N-634, evitando discurrir al norte de la misma. Indica la afección directa sobre el área importante para las aves número 008, «Ría del Eo-Playa de Barayo», que incluye la zona de especial protección para las aves (ZEPA número 085), «Ribadeo», citando como especies de aves más relevantes al azor, halcón, zarapito real, cormorán moñudo, cormorán grande, carbonero, ostrero, gaviota patiamarilla y a la gaviota sombría; menciona también otras especies de vertebrados presentes en la zona como, la nutria (en los ríos Navia y Meiro), víbora común, víbora de Seoanne, ranita de San Antonio, rana común y la lamprea.

Señala la necesidad de prestar interés especial para que los trazados planteados no afecten a las formaciones de ribera y de realizar estudios exhaustivos sobre empleo de recursos naturales en la obra, emisiones contaminantes, afecciones a elementos singulares, especies amenazadas, al equilibrio ecológico y al paisaje, teniendo en cuenta la Ley 5/1991 del Principado de Asturias, relativa a la protección de espacios naturales. Señala también que el proyecto constructivo habrá de incorporar un detallado plan de restauración con atención especial al empleo de especies autóctonas.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental no emite sugerencia alguna.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El tramo de autovía «Otur-límite de la provincia de Lugo», de longitud aproximada entre 44 y 54 kilómetros, según alternativas, se inicia en el

estribo occidental del viaducto de la Capitana que cruza el río Negro, en la variante de Luarda, y su final se sitúa en la margen izquierda del río Eo, en el límite de la provincia de Lugo y la comunidad asturiana, donde se prevé la conexión con el futuro tramo gallego. Esta actuación permite eliminar diversas travesías existentes en la actual N-634, algunas de las cuales soportan elevadas intensidades de tráfico.

Las características técnicas de la nueva vía fijadas en la orden de estudio son: 100 kilómetros/hora de velocidad de proyecto, dos calzadas de 7,0 metros, arcén exterior de 2,5 metros, arcén interior de 1,0 metro y mediana a justificar.

El planteamiento de alternativas se ha realizado dividiendo el trazado en seis tramos, en los que se proponen dos ejes básicos, el A que discurre por la rasa costera y el B que se adentra hacia la zona de piedemonte y, sobre ellos, se plantean diferentes variantes y conexiones:

Tramo I: Luarda-río Barayo: Su longitud se sitúa en torno a 10 km y presenta dos ejes básicos, IA y IB, sobre los que se plantean diferentes variantes y conexiones, denominadas IA1, IB1, y IBA.

El eje IA se inicia desdoblado la actual variante de la N-634 en Luarda, hasta el futuro enlace de la autovía A-8 con dicha población, se dirige después hacia el noroeste, bordeando las localidades de La Cruz, Piniello y Villar de Sabugo por el sur, y la de Sabugo por el norte; continúa casi dos kilómetros paralela a la N-634 por las laderas norte y oeste del monte Faro, sigue paralela al río Barayo cruzándolo un kilómetro más al sur que la N-634, y pasa al sur de las localidades de Villainclán y Villapedre, donde finaliza el tramo en el punto kilométrico 10 + 566.

El eje IB coincide con el anterior hasta el enlace de Luarda, y se mantiene al sur del eje IA a lo largo de todo su recorrido, en el límite entre la rasa costera y el piedemonte. Discurre entre las localidades de Aquelcabo, Moanes y Constancios, pasando luego al sur de los núcleos de Cabornas y Pedrera; después se interna ligeramente en la rasa costera, pasando entre los municipios de Rellón y Lanada, y de nuevo hacia el interior, discuriendo al sur del Monte Faro, junto a Hervedosas, y continúa en un trazado similar al eje IA hasta el final del mismo.

La variante IA1 difiere del eje IA en que evita el monte Faro por el sur, discuriendo en paralelo y ligeramente al norte del eje IB.

La variante IB1 difiere del eje IB al discurrir al sur de las localidades de Pedrera, Rellón y Los Remedios, en zonas de piedemonte y montaña, volviendo a conectar con el eje IB al sur de Hervedosas.

Por último, la IBA, que mantiene prácticamente el mismo trazado que el eje IB, desde su origen hasta el paso del arroyo Mayor; desde este arroyo, se plantea un túnel para cruzar el monte Faro y un viaducto posterior para el cruce del río Barayo. A partir de este viaducto, se une al eje IA1 hasta el final del tramo en Villapedre.

Tramo II: Río Barayo-Cabanella: Con una longitud aproximada de cuatro kilómetros, presenta dos ejes básicos de trazado, IIA y IIB, y dos posibles variantes denominadas IIAB y IIBA.

El eje IIA comienza al sur de Villapedre, donde enlaza con el eje IA, manteniéndose en paralelo y ligeramente al sur de la N-634 hasta el final de su trazado, al noreste de Cabanella.

El eje IIB comienza enlazando con el eje IB junto a la localidad de Villabona; desde aquí toma la dirección suroeste hasta aproximarse a Cabanella por el sur, donde finaliza el tramo.

La variante IIAB coincide en su inicio con el eje IIA, desviándose de éste al cruzar el río Frejulfe, tras lo cual gira hacia el suroeste hasta conectar con el eje IIB al norte de Seijo.

La variante IIBA se inicia en el eje IIB y a un kilómetro del inicio se separa de éste hacia el norte y, tras cruzar el río Frejulfe, conecta con el eje IIA al sur de Villaoril.

Tramo III: Cabanella-Jarrio (variante de Navia): Su longitud aproximada es de ocho kilómetros, en los que se han planteado dos ejes básicos, IIIA y IIIC, dos variantes sobre uno de ellos y tres líneas de conexión entre ambos ejes básicos.

El eje IIIA comienza conectando con el IIA al noreste de Cabanella, dirigiéndose paralela a la N-634 por el sur de Salcedo hacia la ría del Navia. Cruza el río Anleo y posteriormente el Navia, justo al límite norte de las instalaciones de la papelera CEASA, y, en la otra margen, al norte de la localidad de San Esteban, atraviesa después el río Meiro en dirección a Folgueras. Al suroeste del núcleo de Jarrio cruza el monte del mismo nombre en trinchera. Desde este punto continúa en paralelo y ligeramente al sur de la N-634 hasta el final del tramo, pasado Torce.

Este eje presenta dos variantes, IIIA1 y IIIA2. La primera de ellas coincide en su inicio con la IIIA, pasando luego al norte de ésta y dejando al sur el núcleo de Salcedo, muy próxima a la N-634 hasta el extremo norte de la factoría CEASA, desde donde su trazado vuelve a coincidir con el de la IIIA. La variante IIIA2 únicamente difiere del eje IIIA al atravesar el monte Jarrio algo más al sur y mediante un túnel.

El eje IIIC comienza al sureste de Cabanella, aproximándose al piedemonte y manteniendo una dirección suroeste, hasta cruzar el río Navia, entre los núcleos de Porto y Armental, bordeando luego por el este el núcleo de Coaña. Desde aquí, y en dirección noroeste, se dirige hacia el núcleo de Jarrio cruzando el río Meiro al sur de San Esteban. A continuación, atraviesa el monte Jarrio mediante un túnel para unirse a la salida de éste con la alternativa IIIA, en las inmediaciones del núcleo de Torce, hasta el final del tramo.

Se han planteado en este tramo tres variantes de conexión entre los ejes básicos: La denominada IIIC comienza al norte de Cabanella, bordea esta población por el oeste, se dirige hacia el sur hasta conectar con el eje IIIC entre los núcleos de Talarén y Sante. La variante IIIB coincide con el eje IIIC en su inicio, al sur de Cabanella, desde donde, en dirección noroeste, enlaza con el eje IIIA junto al núcleo de Salcedo. Por último, la variante IIICA coincide con el trazado del eje IIIC hasta el viaducto que cruza el río Meiro, que alcanza el límite suroeste de Folgueras; a partir de aquí se separa de este eje en dirección noroeste para atravesar el monte Jarrio en trinchera y continuar, al igual que el resto de los ejes, en paralelo con la N-634 hasta el final del tramo.

Tramo IV: Jarrio-El Franco: De longitud aproximada de ocho kilómetros, las tres alternativas planteadas discurren al sur de la actual N-634: Dos ejes básicos de trazado, IVA y IVB, más una variante de conexión entre ambos, IVBA.

El eje IVA se inicia entre los núcleos de Esteler y Silvarronda, pasa al norte de la localidad de Miudeira, continúa por el sur de la Caridad y finaliza tras cruzar el río Porcía al sur del núcleo de El Franco.

El eje IVB coincide con el anterior en su inicio, desde donde, girando hacia el suroeste, discurre entre los núcleos de Miudeira, al norte, y Miudes, al sur; manteniendo dicha dirección, se aproxima al piedemonte hasta las localidades de Ponte y Caballeiros, donde toma la dirección noroeste hasta el cruce del río Porcía, donde finaliza, coincidiendo con el trazado anterior.

La variante IVBA se plantea como una conexión entre las soluciones básicas y coincide con el trazado del eje IVB desde el inicio hasta el paso entre Miudes y Miudeira, desde donde toma la dirección noroeste para enlazar con el eje IVA al sur de La Caridad, en torno al núcleo de Pilande.

Tramo V: El Franco-Barres: Su longitud aproximada es de 10 kilómetros, y consta de tres ejes básicos, y otros dos ejes de conexión. En este tramo se diferencian el eje VA, que se dirige hacia Barres, en la rasa costera hacia la conexión de la autovía A-8 en sus corredores costero y central, y por otro lado los ejes VB y VC que van a conectar con el corredor gallego oriental de dicha autovía, discuriendo hacia el sur en dirección a Vegadeo.

El eje VA se mantiene en todo su recorrido en paralelo y muy próximo a la N-634 por el sur; comienza en el viaducto sobre el río Porcía, desde donde se dirige hacia el noroeste bordeando por el sur las localidades de Calvario de Campos y La Paloma, en las proximidades de Tapia de Casariego. Toma desde esta última localidad una dirección suroeste, pasando al sur de los núcleos de Casariego, Serantes y Lomba, y al norte de Foristo, aproximándose progresivamente al trazado de la N-634 hasta conectar con la misma en el entorno de Barres, donde finaliza el tramo.

El eje VB tiene su inicio en el mismo punto que el eje anterior, y prácticamente con la misma alineación se dirige hacia el norte del núcleo de Navalín. Desde aquí toma dirección suroeste, discuriendo al norte de Barrionuevo y al noroeste de Tol. Gira de nuevo hacia el oeste y finaliza tras pasar entre los núcleos de Casadín y Bouza.

El eje VC se inicia al norte de la localidad de Bustelo. En dirección suroeste se aproxima a la estación de FEVE de Tapia de Casariego y al núcleo de Cavillón. Manteniendo la dirección suroeste, discurre al sur de Barrionuevo y Cabaleiros, finalizando en el mismo punto que el eje VB.

El eje de conexión VBA se inicia con el mismo trazado que el eje VB hasta pasar al norte de Navalín, desde donde gira hacia el noroeste para conectar con el eje VA al sur de Tombín.

El eje VCA discurre como el eje VC hasta la estación de FEVE de Tapia de Casariego, tomando desde aquí dirección noroeste y, tras pasar entre los núcleos de Navalín y Brul, conecta con el eje VBA al este de Cabodevilla y Foristo.

Tramo VI: Barres-Río Eo: Su longitud en el caso del corredor costero-central, con una única alternativa VIA, es de 3,5 kilómetros, y de aproximadamente 14 kilómetros para el corredor sur, con dos alternativas o ejes básicos, VIB y VIC.

La alternativa VIA parte del enlace de Barres y desde este punto hasta la finalización del tramo discurre con el mismo trazado que la N-634, consistiendo la propuesta en una duplicación de la misma. El paso de la ría del Eo se plantea mediante la ampliación de tablero del actual puente de Los Santos, sin que ello requiera la disposición de nuevas pilas ni

actuar sobre la ría; la justificación técnica de esta ampliación se aborda en el anejo B-11 del tomo IV del estudio informativo.

El eje VIB discurre en dirección suroeste a lo largo de todo su recorrido hacia la conexión con el corredor sur-oriental del territorio gallego. Se inicia entre las localidades de Casadín y Bouza, pasando al sur y paralelo a la línea de FEVE, rodeando el alto de San Marcos por sus laderas norte y oeste. Finaliza la alternativa con la conexión con el eje VIC al este de Barreiro y Seares.

El eje VIC comienza en el mismo punto que el anterior, manteniendo su trazado hasta el alto de San Marcos, donde gira hacia el sur cruzando esta formación mediante un túnel; bordea el núcleo de Seares por el este, cruza en viaducto el arroyo del mismo nombre y, de nuevo en túnel, atraviesa el Pico Rubión junto al núcleo de Aguelán. En dirección sur-suroeste se aproxima a la localidad de Vegadeo cruzando los ríos Suarón y Monjardín, este último, por el límite sur de Vegadeo. Prosigue en dirección oeste pasando por el sur de la población de Forja, llegando después a la margen izquierda de la ría del Eo, al que cruza mediante un viaducto, para conectar a continuación con la N-640 al oeste del núcleo de Villa Fernando, punto éste en el que finaliza el proyecto, situado ya en el interior de la provincia de Lugo.

1. Alternativa	Longitud total — Metros	Longitud en viaducto — Metros	Longitud en túnel — Metros	Número de pasos transv.	Movimientos de tierras	
2					Vertedero — Metros cúbicos	Préstamo — Metros cúbicos
IA	10.566	1.249	—	13	—	168.929
IA1	9.639	504	1.375	14	—	789.142
IB	9.127	724	—	11	2.128.740	—
IB1	9.116	724	—	11	913.060	—
IBA	9.107	529	1.195	9	1.020.769	—
IIA	3.267	280	—	3	309.936	—
IIB	3.451	185	—	2	—	552.979
IIBAB	3.759	305	—	2	—	15.925
IIBA	3.203	215	—	3	31.149	—
IIIA	7.987	1.700	—	9	68.401	—
IIIA-A2	7.954	1.655	435	9	—	70.897
IIIA1	7.995	2.010	—	8	—	91.510
IIIA1-A2	7.962	1.965	435	8	—	230.809
IIIB	8.037	1.705	—	9	85.923	—
IIIB-A2	8.004	1.660	435	9	53.425	—
IIIC	9.372	1.780	705	8	317.534	—
IIICAC	10.037	1.780	705	9	—	8.268
IIICAC-CA	10.173	2.070	—	9	—	297
IIICA	9.508	2.070	—	8	325.505	—
IVA	8.113	288	—	5	746.616	—
IVB	8.560	300	—	5	32.274	—
IVBA	8.296	288	—	4	401.944	—
VA	10.424	320	—	8	423.973	—
VBA	9.878	320	—	7	331.719	—
VCA	10.159	320	—	7	94.238	—
VB	9.460	320	—	7	505.235	—
VC	8.620	320	—	5	274.180	—
VIA	3.552	603	—	5	—	13.625
VIB	14.359	4.300	1.650	9	1.902.791	—
VIC	13.707	4.430	2.120	8	2.433.672	—

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Descripción del ámbito territorial afectado

El territorio comprendido dentro de la banda de estudio atravesada por las diferentes alternativas de trazado corresponde en su mayor parte a la rasa costera asturiana, superficie a modo de plataforma, con ligera pendiente hacia el mar, que se caracteriza por una gran homogeneidad desde el punto de vista ambiental, especialmente en cuanto a su morfología, con pendientes llanas o suavemente onduladas, y a los usos del territorio, con predominio de usos agroganaderos y forestales. Esta uniformidad se

ve interrumpida en los dominios de los ríos principales, Navia y Eo, con importantes estuarios en su desembocadura y, sobre todo el Eo, de un gran interés ecológico; por otra parte, la banda de estudio penetra ocasionalmente hacia el sur en las áreas de piedemonte de las sierras litorales, con pendientes más acusadas y predominio de cultivos forestales de pinos y eucaliptos. La población muestra una notable dispersión, con muchos pequeños núcleos y una densa red de caminos y carreteras locales, siendo Tapia de Casariego y Navia las localidades de mayor tamaño y esta última el único foco industrial de la comarca.

El uso intensivo del suelo ha motivado la gran escasez existente de áreas con vegetación natural bien conservada, quedando restringida a algunas riberas, a la vegetación ligada a los estuarios, y a pequeñas manchas de frondosas. Morfológica y paisajísticamente se distinguen cinco unidades básicas: borde costero acantilado, rasa litoral, valles fluviales, zona de piedemonte y sierras. Las alternativas de trazado discurren a medio camino entre la parte más interior de la rasa litoral y la zona de piedemonte. Los puntos de interés geológico del área de estudio son: Curso bajo y desembocadura del río Navia, desembocadura del río Porcía, rasas de Tapia de Casariego y la ría del Eo.

Los valles fluviales son atravesados transversalmente y, además del Navia y del Eo, como cauces superficiales de importancia están los ríos Barayo, Frejulf, Anleo, Meiro, Porcía, Suarón y Monjardín. La calidad de las aguas se califica como «muy buena», aunque la zona industrial al sur de Navia genera vertidos que, si bien están tratados, conllevan un deterioro de la calidad de las aguas. El principal uso del agua superficial es el abastecimiento urbano, en mucho menor grado el uso industrial y, sólo ocasionalmente, para riegos y uso ganadero. Los sistemas acuíferos de la región asturiana no se encuentran en la zona de estudio, existiendo tan sólo acuíferos aislados, entre los que cabe destacar el asociado al crestón cuarcítico de Barayo y los asociados a los aluviales del río Navia y del río Eo; se indican en el estudio de impacto ambiental los pozos y manantiales incluidos en el inventario realizado por el ITGE y los localizados mediante los oportunos trabajos de campo.

Las unidades de vegetación natural de la banda de estudio ocupan en conjunto una escasa extensión y se encuentran en diferentes estados de conservación:

Vegetación ligada a acantilados costeros: Formaciones halocormofíticas de escasa cobertura en los acantilados de la ría del Eo.

Vegetación subhalófila en la zona inundable bajo influencia mareal, con diversas tipologías según el grado de inundación y salinidad. Sus mejores representaciones se dan en los estuarios del Navia (junto a la desembocadura del Meiro) y del Eo (en Xunqueiras de Miou y Louteiro, zonas consideradas a mantener por su buen estado de conservación).

Vegetación dulceacuícola: Su único ejemplo es una formación de turbera junto a Villadún (C. Castropol).

Bosques mixtos de frondosas (carballedas), constituidas por «Quercus robur» como especie arbórea dominante. Están restringidas en la actualidad a áreas aisladas y sometidas a fuerte presión antrópica. Las representaciones más significativas se localizan en las laderas de la cabecera y curso medio del río Anleo, en el barranco de la Rebolleda, a la altura de Outeiro, y en la margen izquierda del río Suarón.

Alisadas occidentales, vinculadas a los cursos de agua, han sido sometidas a fuerte presión antrópica, encontrándose las mejor conservadas en los fondos de valle de los ríos Barayo, Frejulf, Anleo y Porcía.

Laureales y madroñales, de forma muy puntual, junto a los arroyos Mayor y Outeiro.

Formaciones de matorral asociadas a terrenos forestales afectados por fuegos o no aprovechados como tales en determinados períodos. Comprende formaciones de escobonal, brezal-tojal, y brezal, estas últimas ampliamente representadas en las inmediaciones de Luarda.

Entre las especies de fauna, destacan por su especial significación las siguientes:

Nutria («Lutra lutra»): Catalogada como «de interés especial» en el ámbito autonómico, disponiendo de un plan de manejo. Su presencia se detecta en el arroyo de La Mata, arroyo Albarde, arroyo de Canedo, arroyo de La Pedrera, río Barayo, río Frejulf, arroyo Piñera, río Navia, río Meiro, arroyo Cabaleiros, río Porcía, río Tol, arroyo de Penarronda, río Suarón y en el río Eo.

Salmón atlántico («Salmo salar»): Incluido en los anexos II y V de la Directiva de Hábitats, así como en el anexo II del Real Decreto 1997/1995; se encuentra en los ríos Navia, Eo y Porcía, encontrándose en éste el único coto salmonero de la banda estudiada.

Lamprea («Petromyzon marinus»): Incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias, con la categoría de «vulnerable», así como en otras legislaciones europea

y estatal. Dentro de la banda de estudio presenta una relativa abundancia en los ríos Navia y Eo.

Como enclaves de interés faunístico dentro de la influencia de la auto-vía, cabe destacar especialmente a la ría del Eo; la ría y curso bajo del Navia, con retazos de marismas, presenta cierto interés faunístico. Al norte de la banda de estudio se encuentra la Reserva Natural Parcial de Barayo.

Al margen de las zonas húmedas, destaca la existencia de cotos regionales de caza en la totalidad de los municipios afectados. Las formaciones de vegetación natural antes mencionadas, y en especial los retazos de bosque autóctono (carballedas y alisedas), constituyen las zonas de mayor interés faunístico.

La población existente en la banda de estudio está formada por numerosos y dispersos barrios agrupados en concejos, que, en sentido este-oeste, son: Valdés, Navia, Coaña, El Franco, Tapia de Casariego, Castropol y Vegadeo; en cada uno de ellos existe una normativa urbanística, en fases de revisión (Coaña, Tapia de Casariego, Castropol y Vegadeo) o aprobada definitivamente (Valdés, Navia y El Franco).

La agrupación de barrios en los concejos de la banda de estudio es la siguiente:

Valdés: Barcia, La Candanosa, Chano de Querúas, Canero, Longrey, Paredes, San Martín, Otero, San Justo, Santiago, Aquelcabo, Constancios, Corripia, Cortina, Pescadero y Villanueva.

Navia: Puerto de Vega, Santa Marina, Salcedo, Talarén, Villapedre y Tox.

Coaña: Loza, Villalocay, El Espín, Barqueros, Jarrio, Folgueras, Medal, Vega de Píndolas, Ortiguera y Rabeirón.

El Franco: La Caridad, Lóngara, El Franco y Valdepareas.

Castropol: Barres, Outeiro, Villarvejo, Campón, Carretera, Viña, Casagrande, La Linera, Rubiera, Vale, Donlebún, Barrionuevo y Tol.

Vegadeo: Vegadeo y Miou.

Desde el punto de vista de su capacidad potencial, en los suelos de la zona de estudio han sido caracterizadas las clases agrológicas II, III, IV, VI, VII y VIII, de las que la clase II, localizada en la rasa litoral, en los fondos aluviales y en algunas áreas de laderas bajas con pendiente suave, corresponde a la de mayor vocación agrícola, con limitaciones leves por acidez e hidromorfismo. Las fuertes pendientes y el carácter generalmente ácido de los suelos son los principales factores limitantes de los usos agrarios.

Los espacios naturales comprendidos en la banda de estudio e integrados en la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos (RRENA), definida en el Decreto 38/1994 del Principado de Asturias son:

Barayo: Integrada en la RRENA con la categoría de Reserva Natural Parcial; con una superficie de 331 hectáreas, se localiza en los concejos de Navia y Valdés y destaca por el excelente grado de conservación de su vegetación dunar, vegetación subhalófila y alisedas, incluyendo fauna de interés.

Ría del Eo: Con una superficie total de 1.740 hectáreas, está integrada en la RRENA como Reserva Natural Parcial; constituye la principal área asturiana de invernada y reposo de las poblaciones europeas de cerca de 50 especies de aves acuáticas y posee un interés excepcional por sus formaciones de vegetación marina. Está declarada como zona de especial protección para las aves (ZEPA), y desde 1989 como zona húmeda de importancia internacional según el convenio de Ramsar. En la legislación autonómica de Galicia está declarada como espacio natural en régimen de protección general (Decreto 157/1995).

Costa occidental: Corresponde a un territorio de unas 5.200 hectáreas en los concejos de Valdés y Cudillero, con la carretera N-634 como límite meridional; el Decreto 38/1994 incluye esta zona como paisaje protegido. Entre sus principales valores destaca la presencia de acantilados costeros de gran desarrollo e interés por su fauna y vegetación, así como el paisaje agrario tradicional dominante.

El patrimonio cultural de la zona se compone de yacimientos de tipo tumular (Neolítico a Bronce), explotaciones mineras auríferas y castros de época romana que quedan en su mayoría al norte de la banda de estudio. Como elementos de valor etnográfico en la zona de estudio se encuentran cabazos, hórreos, paneras y molinos, siendo escasos otros elementos tales como los pajares o los refugios de pastores.

Identificación y valoración de impactos

Ruido:

Tramo I: El estudio considera que se produciría un impacto severo en las alternativas IA, IB, IB1, y IA1 (destacando el que produciría la IA en el núcleo de Sabugo) y compatible en la alternativa IBA.

Tramo II: Impacto moderado y similar en todas las alternativas.

Tramo III: Considera impacto severo en la alternativa IIIA, sobre todo en el núcleo de Folgueras, moderado en las alternativas IIIB, IIIC, IIIA1, IIIA2 y IIICA y compatible en la alternativa IIIAC, al no afectar a Folgueras.

Tramo IV: Impacto moderado y similar en todas las alternativas, ya que mejoran las condiciones en los núcleos de Castello, Arboces, Longara y La Caridad, al disminuir el tráfico en la N-634.

Tramo V: Impacto severo en las alternativas VA, VBA y VCA, porque afectarían al núcleo de Cabodevilla, mientras que se considera impacto moderado en las alternativas VB y VC que no afectan a zonas pobladas.

Tramo VI: Impacto moderado en todas las alternativas, aunque la alternativa VIC afecta al núcleo de Louteiro.

Medio terrestre:

Tramo I:

Alternativa IA: Pasa por zonas próximas a la costa con terraplenes considerables (puntos kilométricos 1 + 150 al 4 + 230), y bordea el monte Faro con importantes desmontes y terraplenes. Su impacto se califica como severo.

Alternativa IB: Discurre entre la rasa y el piedemonte produciendo importantes desmontes y terraplenes sobre éste y sobre los montes Faro e Infernón. Su impacto se califica como severo.

Alternativa IB1: Discurre en zona de piedemonte con importantes movimientos de tierras entre el punto kilométrico 2 + 000 y el cruce del río Barayo. Su impacto es calificado de severo.

Alternativas IBA y IA1: Pasan el monte Faro en túnel, considerándose su impacto como moderado.

Tramo II: El conjunto de alternativas IIA, IIB, IIAB y IIBA, de similares características, generan desmontes y terraplenes de altura media y gran longitud, calificándose su impacto como severo.

Tramo III:

Alternativa IIIA: Atraviesa la cuenca del río Navia con una sucesión de viaductos e importantes desmontes. Su impacto se califica como severo.

Alternativa IIIB: Presenta desmontes de gran altura y longitud, considerándose su impacto como severo.

Alternativa IIIC: Presenta desmontes y terraplenes de altura media en la parte inicial del trazado, atravesando el pico Carballosa mediante túnel, por lo que su impacto se califica de moderado.

Alternativa IIIA1: Los desmontes y terraplenes son de escasa altura media; su impacto se considera compatible.

Alternativa IIIAC: Presenta una sucesión de desmontes y terraplenes de altura media, con un impacto calificado de moderado.

Alternativa IIIA2: Atraviesa relieves abruptos mediante viaducto y túnel, por lo que su impacto se califica como compatible.

Alternativa IIICA: Presenta un desmonte de muy elevada altura, pero corta longitud, calificándose su impacto como moderado.

Tramo IV:

El conjunto de alternativas IVA, IVB, y IVBA, de similares características, generan desmontes y terraplenes de altura media, calificándose su impacto como moderado.

Tramo V:

Alternativas VA, VB, y VC: Atraviesan pequeños valles en zonas de pendiente moderada con desmontes y terraplenes de altura media. Su impacto se califica como moderado.

Alternativas VBA y VCA: De corto recorrido, no generan afecciones significativas. Su impacto se califica como compatible.

Tramo VI:

Alternativa VIA: Discurre prácticamente a nivel de la rasa. Su impacto se ha considerado compatible.

Alternativa VIB: Presenta un importante desmonte al inicio del trazado, atravesando las zonas de mayor relieve mediante túnel. Su impacto se considera moderado.

Alternativa VIC: Atraviesa zonas de fuertes pendientes, generando importantes desmontes, terraplenes y gran volumen de excedentes de tierras. Su impacto se considera severo.

Con relación a los volúmenes de excedentes generados respecto a la longitud de cada alternativa, destacan las alternativas IB, IBA, IIIB y VIC, como las de mayor afección, siendo esta última y la IB las más destacadas; en este aspecto, se califica su impacto como severo. Las alternativas más favorables son: IA, IB1, IA1, IIIA, IIIB, IIIC, IIIA1, IIICA, IVB, VA, VC, VBA VCA y VIA, cuyo impacto se califica como compatible.

Hidrología superficial e hidrogeología:

En todos los cauces de aguas permanentes de cierta entidad, caso de los arroyos Zurraco y Mayor, y de los ríos Barayo, Frejulfe, Anleo, Navia, Meiro, Porcía, Suarón y Eo, el paso de todas las alternativas se produce transversalmente y mediante viaductos con luces amplias para evitar cualquier modificación de su dinámica. Los cursos de agua de menor entidad son atravesados mediante obras de drenaje transversal. El impacto respecto al conjunto de tramos y sus diferentes alternativas se ha calificado como moderado.

Respecto a las aguas subterráneas, cabe señalar que algunos de los manantiales inventariados o estudiados en trabajos de campo se verán afectados por la nueva vía por interrupción de su flujo mediante desmonte o por invasión por terraplén. Las afecciones significativas se producen en los siguientes manantiales:

Alternativa IB1, margen derecha del arroyo de la Pedrera.

Alternativas IIAC y IIIC, aguas abajo de las mismas, en Talarén de Arriba.

Alternativa IIIA1, aguas abajo de la misma a la altura del punto kilométrico 1 + 650.

Alternativa IIIA1, aguas abajo de la misma, a la altura del punto kilométrico 1 + 900.

Alternativas VIB y VIC (punto kilométrico 0 + 500) junto al caserío de Casadín.

Se considera para las alternativas mencionadas un impacto moderado sobre la hidrogeología. El resto de manantiales o pozos localizados en la banda de estudio no se ven afectados por las demás alternativas.

Vegetación:

La ocupación de terreno y las acciones de desbroce generan el principal impacto sobre la vegetación. Las afecciones sobre áreas con formaciones de vegetación natural, según tramos y alternativas, son:

Tramo I. Luarca-Barayo:

Alternativa IA: Afecta de forma puntual a formaciones de aliseda, siendo la más significativa en el arroyo de la Pedrera (punto kilométrico 5 + 140). Otras zonas sensibles, como madroñales, son evitadas mediante viaducto. Se señala una posible afección a un rodal de carballo junto a un viaducto. Su impacto se considera moderado.

Alternativa IA1: Afecta a un extremo de la aliseda en el mencionado arroyo de La Pedrera, así como al extremo de la aliseda existente en el arroyo Mayor. Su impacto se considera moderado.

Alternativa IBA: No genera afecciones significativas. Compatible.

Alternativa IB: Afecta a un extremo de la aliseda del arroyo de La Olla. Su impacto se califica moderado.

Alternativa IB1: Similar al anterior, salvo por afectar a una extensión importante de brezal. Moderado.

Tramo II. Barayo-Navia:

Alternativas IIA y IIAB: Afectan a diversas alisedas, siendo la más destacable la existente en torno a los puntos kilométricos 1 + 600 y 3 + 000, respectivamente. La aliseda asociada al río Frejulfe es atravesada mediante viaducto, con posible afección a otra inmediata al río. Su impacto se ha considerado severo.

Alternativas IIBA y IIB: Posibles afecciones sobre márgenes de aliseda al atravesar el río Frejulfe mediante viaducto. Su impacto se ha considerado moderado.

Tramo III. Variante de Navia:

Alternativas IIIA, IIIA1, y IIIB: Afección a bosque mixto en los estribos de los viaductos sobre los ríos Anleo y Navia. No se afectan formaciones de vegetación subhalófila en los fondos de valle del Navia, Anleo, y Meiro. Su impacto se ha considerado severo.

Alternativas IIIA2, IIAC y IIICA: No generan afecciones significativas. Compatible.

Alternativa IIIC: Afección sobre un rodal de carballeda por uno de los estribos del viaducto sobre el río Anleo. Su impacto se califica como moderado.

Tramo IV. Navia-El Franco:

Alternativas IVA y IVB: Afección parcial a diversas alisedas de escaso valor de conservación y a una carballeda. Su impacto se califica como moderado.

Alternativa IVBA: No genera afecciones significativas. Compatible.

Tramo V. El Franco-Barres:

Alternativa VA: Afecta a un extremo de un lauredal, formación de carácter singular, en torno al punto kilométrico 0 + 900. Atraviesa una importante formación de carballos, en torno al punto kilométrico 1 + 250. Afecta a los extremos de diversas alisedas en irregular estado de conservación. Su impacto se califica como severo.

Alternativa VB: Atraviesa diversas formaciones de aliseda, en irregular estado de conservación. Su impacto se ha considerado moderado.

Alternativa VC: Afecta a los extremos de una carballeda (punto kilométrico 2 + 900) y una aliseda (punto kilométrico 3 + 800), en buen estado de conservación. Su impacto ha sido considerado moderado.

Alternativa VBA: Afecta a diversas alisedas con escaso valor de conservación. Impacto compatible.

Alternativa VCA: Afecta a una aliseda en el margen del río Anguileira. Su impacto se califica moderado.

Tramo VI. Barres-río Eo:

Alternativa VIA: No genera afecciones significativas sobre la vegetación. Impacto compatible.

Alternativa VIB: Atraviesa una aliseda en buen estado de conservación a la altura del punto kilométrico 5 + 250. Su impacto se califica como moderado.

Alternativa VIC: Afecciones por el estribo de un viaducto y por ocupación con terraplén sobre carballeda en el río Suarón. Afecciones sobre alisedas en diferentes estados de conservación. Impacto severo.

Fauna:

Se considera que el trazado de las distintas alternativas es más permeable y más favorable para la fauna cuanto mayor sea la longitud relativa de viaductos, túneles y demás obras de fábrica que permitan el tránsito de las poblaciones animales. La valoración de este impacto por tramos y alternativas es:

Tramo I: Las alternativas IA1 y IBA son las más favorables por tener un túnel y por la escasa distancia entre pasos. En este aspecto, no hay alternativas en este tramo con condiciones especialmente negativas.

Tramo II: La zona de mayor riesgo (río Frejulfe), es superada por todas las alternativas mediante viaducto, asegurando la permeabilidad en el territorio atravesado.

Tramo III: La alternativa IIIC es la más favorable por pasar el río Anleo fuera de la zona riparia de mayor interés, el Meiro por la cola de la marisma y el monte Jarrio en túnel. El resto de alternativas resultan similares, si bien se señalan las alternativas IIIA2, IIIA1 y IIICA en relación a su favorable permeabilidad.

Tramo IV: La zona de mayor interés (río Porcía) es atravesada mediante viaducto confluyendo en él todas las alternativas del tramo, por lo que no hay diferencia significativa de afecciones.

Tramo V: Es el tramo de mayor interés por su fauna terrestre, teniendo también importantes cursos de agua (Porcía, Muria, Anguileiro, y Tol), atravesados por viaductos sin diferencias significativas entre alternativas, aunque se señalan como más favorables, por este orden, las alternativas VC, VCA y VA.

Tramo VI: Destaca la diferencia significativa entre la alternativa VIA y las VIB y VIC. En la VIA, la entidad de las obras necesarias y la afección a la permeabilidad de la ría del Eo (ampliación del tablero en el puente de los Santos) son reducidas. En las otras dos alternativas, con mucha más longitud, las obras necesarias son de mucha entidad; por otro lado, el tramo inicial de la alternativa VIC resulta más favorable que VIB en cuanto a su permeabilidad.

El efecto barrera, que es de carácter acumulativo, afecta a la movilidad de las distintas poblaciones. En este aspecto, el impacto global sobre la fauna terrestre del territorio estudiado en su conjunto, se considera moderado, por el alto grado de humanización y la baja calidad faunística de la mayor parte del territorio. Los enclaves faunísticos de mayor interés y riesgo de afección son los cursos fluviales, que por su disposición sur-norte, son afectados de forma similar por las diferentes alternativas.

Paisaje:

Tramo I: Se consideran afecciones en áreas de alta calidad y fragilidad por la presencia de viaductos (arroyo Mayor y río Barayo), así como en zonas muy visibles por un terraplén de gran altura (puntos kilométricos 1 + 000 a 4 + 200 de IA) y sucesión de grandes movimientos de tierra (puntos kilométricos 1 + 700 a 4 + 500 en IB1). Por ello, para las alternativas IA y IB1, se considera impacto severo, siendo moderado para el resto de alternativas.

Tramo II: La afección se produce por el viaducto sobre el río Frejulfe en zona de gran visibilidad, mayor en las alternativas IIA y IIAB, aunque se considera el impacto como moderado para todas las alternativas del tramo.

Tramo III: Considera importante la afección de la alternativa IIIA entre los puntos kilométricos 2 + 600 a 4 + 500 por la sucesión de grandes viaductos y desmontes en paisaje de alta calidad, así como en la alternativa IIIA1 entre los puntos kilométricos 2 + 500 a 4 + 500. La alternativa IIIC presenta afección destacable entre los puntos kilométricos 3 + 300 a 6 + 400, por alternancia de viaductos, desmontes y terraplenes, así como la IIICA entre los puntos kilométricos 0 y 1 + 700. Por ello, el impacto se califica severo en las alternativas IIIA, IIIC, IIIA1 y IIICA, y compatible en la IIIA2.

Tramo IV: No hay afecciones importantes y se considera impacto moderado para todas las alternativas.

Tramo V: Afección similar y poco importante; se considera impacto compatible para todas las alternativas.

Tramo VI: Se ha considerado como impacto más importante el generado por la alternativa VIC entre los puntos kilométricos 10 + 800 y 13 + 700, por la sucesión de importantes movimientos de tierra y por la presencia de viaductos en áreas de elevada calidad paisajística; su impacto se considera severo. Para esta variable, la solución más favorable sería la VIA al tener una longitud mucho menor y discurrir su trazado paralelo a la actual CN-634.

Suelo:

Planeamiento vigente: Las categorías de suelo no urbanizable de protección de ecosistemas naturales, masas forestales o paisajes de interés, excluyen la instalación de la infraestructura viaria, mientras que el resto de categorías admiten, con más o menos restricción, la posible ubicación de la infraestructura. Según lo anterior y según la superficie relativa ocupada de las diversas categorías, el impacto en este aspecto, por tramos, es:

Tramo I: Las alternativas más desfavorables en cuanto a ocupación de suelo protegido son la IA y la IA1, cuyo impacto ha sido considerado severo. En el resto de alternativas, se califica como moderado.

Tramo II: Las alternativas IIA y IIAB han sido consideradas como las más desfavorables, con un impacto severo. En el resto de alternativas ha sido calificado de moderado.

Tramo III: Las alternativas IIIA, IIIC y IIICA resultan las más desfavorables respecto a la ocupación de suelo protegido, con un impacto severo, frente a moderado en el resto de alternativas.

Tramo IV: Corresponde al tramo con menor afección relativa, siendo la alternativa IVBA la más favorable dentro del mismo con un impacto considerado compatible.

Tramo V: Es el tramo con mayor grado de afección, ya que el conjunto de alternativas ha sido calificado con un impacto severo, sin diferencias significativas entre las mismas.

Tramo VI: Se considera impacto compatible para las alternativas VIA y VIB, y severo para la VIC.

Productividad agrícola: En función de la superficie afectada correspondiente a los suelos de mayor capacidad productiva, según la clasificación en clases agrológicas, se valoran los impactos respecto a este indicador:

Tramo I: El impacto de las alternativas IA, IB y IA1 se califica moderado al no afectar suelos de las clases más valiosas, II y III. Las alternativas IB1 y IBA afectan suelos de clases VI y VII, por lo que su impacto se considera compatible.

Tramos II, III y IV: Sus distintas alternativas discurren por suelos calificados dentro de las clases IV y VI, considerándose su impacto moderado.

Tramo V: Las distintas alternativas generan una ocupación mayoritaria de suelos de clase III, por lo que su impacto se considera severo, salvo la alternativa VCA, que afecta a suelos de las clases IV y VI.

Tramo VI: La alternativa VIA discurre por suelos de clase II, los de mayor capacidad de la zona de estudio, sin embargo, al ser su ocupación muy escasa, el impacto se califica moderado. Las alternativas VIB y VIC ocupan suelos de menor potencial productivo, calificando su impacto como compatible.

Explotaciones agrarias: En este aspecto se considera un impacto más negativo cuanto mayor es el porcentaje de territorio ocupado por los distintos trazados correspondiente a áreas de concentración parcelaria.

Así ha sido considerado un impacto severo para las distintas alternativas del tramo V (VA, VB, VC, VBA, VCA) y para la alternativa VIA, calificándolo de moderado para el resto de las alternativas.

Espacios protegidos:

Costa occidental: Es afectado por las alternativas IA (punto kilométrico 1 + 900 a punto kilométrico 6 + 550) y por la IA1 desde el inicio hasta el punto kilométrico 1 + 750. Sin embargo, sus valores más notables están lejos de los trazados previstos, por lo que este impacto se considera moderado.

Barayo: La alternativa IA atraviesa su límite sur en unos 55 metros; la zona afectada, próxima al núcleo de Sabugo y a la N-634, está muy humanizada por lo que el impacto se considera como moderado.

Ría del Eo: La alternativa VIA realiza el paso de la ría mediante ampliación del puente existente, calificándose su impacto como moderado. La alternativa VIC exige la creación de un nuevo viaducto sobre la ría en Louteiro, calificando su impacto sobre este espacio natural como severo.

Medio humano: El impacto generado sobre la infraestructura vial existente se considera compatible para todas las alternativas planteadas, salvo para las alternativas VBA y VIB que se considera moderado porque en algunos puntos, falta la vía de servicio a un lado de la autovía, afectando a la continuidad de caminos.

Los servicios y equipamientos afectados por las obras de construcción de la autovía serán debidamente repuestos. Entre ellos, los de mayor importancia son los siguientes: Gasoducto del Cantábrico (reposición y pasos inferiores), línea de FEVE El Ferrol-Gijón (pasos inferiores y superiores), red de abastecimiento de Coaña, de El Franco, y de Tapia de Casariego, y la red de agua y de saneamiento de Vegadeo.

Patrimonio histórico: Los elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico o etnográfico inventariados y recogidos en el anexo correspondiente del estudio de impacto ambiental, y que pueden verse afectados son:

Tramo I: Alternativa IA (cuatro hórreos, una panera, un molino, dos túmulos), alternativa IB (dos túmulos), alternativa IA1 (un túmulo) y alternativa IBA (un túmulo).

Tramo II: No han sido identificados elementos con posible afección.

Tramo III: Alternativa IIIA (dos cabazos, un molino, un castro), alternativa IIIB (dos molinos, un castro), alternativa IIIA1 (un castro), alternativa IIICA (un cabazo) y alternativa IIIC (un refugio).

Tramo IV: Alternativa IVB (un molino).

Tramo V: Alternativa VA (una explotación minera), alternativa VBA (una explotación minera).

Tramo VI: Alternativa VIB (un castro), alternativa VIC (un castro).

El impacto se califica severo para las alternativas IA, IA1, IIIA, y IIIB, más desfavorables, y moderado para las restantes alternativas que generan alguna afección.

Alternativas seleccionadas según criterio ambiental:

A partir de la cuantificación de los impactos ambientales residuales, llevada a cabo en el apartado VI del estudio de impacto ambiental, se proponen, desde el punto de vista ambiental, las siguientes alternativas: Alternativas IB y IB1 para el tramo I, alternativas IIBA y IIB para el tramo II, alternativa IIIA1 para el tramo III, alternativa IVA para el tramo IV, cualquiera de las alternativas planteadas para el tramo V ya que no se aprecia diferencia significativa entre ellas, y las alternativas VIA y VIB para el tramo VI.

Alternativas seleccionadas según análisis multicriterio:

Tramo I: Alternativa IB1, con longitud de 9,116 kilómetros, y compuesta por los siguientes segmentos de trazado:

Eje IB, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio estudio) al punto kilométrico 2 + 052 (inicio eje IB1, entre Moanes y Aquelcabo).

Eje IB1, del punto kilométrico 0 + 000 (Moanes y Aquelcabo) al punto kilométrico 4 + 559 (final eje IB1, proximidades del monte Faro).

Eje IB, del punto kilométrico 6 + 622 (monte Faro) al punto kilométrico 9 + 127 (final tramo).

Tramo II: La alternativa seleccionada es la IIBA, con un total de 3,203 kilómetros, que se compone de:

Eje IIB, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio tramo) al punto kilométrico 1 + 001 (inicio eje IIBA, junto a Polavieja).

Eje IIBA, del punto kilométrico 0 + 000 (Polavieja) al punto kilométrico 1 + 738 (conecta con la IIA en el paso del arroyo Villaoril).

Eje IIA, del punto kilométrico 2 + 804 (arroyo Villaoril) al punto kilométrico 3 + 267 (final tramo).

Tramo III: La alternativa seleccionada es IIIA1-A2, con longitud total de 7,962 kilómetros, y se compone de:

Eje IIIA1, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio tramo) al punto kilométrico 4 + 528 (estribo occidental del viaducto del río Meiro).

Eje IIIA2, del punto kilométrico 0 + 000 (río Meiro) al punto kilométrico 2 + 237 (conecta la IIIA, en el cruce con el arroyo Pinto).

Eje IIIA, del punto kilométrico 6 + 790 (arroyo Pinto, junto a Torce) al punto kilométrico 7 + 987 (final tramo).

Tramo IV: La alternativa seleccionada es IVA, constituida por este eje completo, desde el inicio, punto kilométrico 0 + 000 (conexión con tramo III), hasta el punto kilométrico 8 + 113 (final del tramo, en el cruce del río Porcia).

Tramo V: La alternativa seleccionada es VBA, y se compone de los siguientes segmentos de trazado:

Eje VB, del punto kilométrico 0 + 000 (inicio tramo) al punto kilométrico 3 + 482 (paso del arroyo Gamaza).

Eje VBA, del punto kilométrico 0 + 000 (arroyo Gamaza) al punto kilométrico 4 + 889 (conecta con la VA cerca de Lomba).

Eje VA, del punto kilométrico 8 + 916 (Lomba) al punto kilométrico 10 + 424 (final tramo).

Tramo VI: La alternativa seleccionada es la VIA, constituida por este eje completo, entre el punto kilométrico 0 + 000 (conexión con tramo V) y el punto kilométrico 3 + 552 (final del estudio: Estribo occidental del puente de Los Santos).

Medidas de corrección a considerar en la solución elegida. Tramo I:

Ruido: Con carácter general, se empleará firme drenante, de baja sonoridad; pantallas antirruído de fábrica en áreas de mayor densidad de edificación o próximas a núcleos de viviendas: Entorno de los puntos kilométricos 1 + 000 de IB (La Ronda), 0 + 200 de IB1 (Moanes) y 2 + 800 y 3 + 300 de IB1 (Rellón); en áreas de baja densidad de edificación, pantallas antirruído vegetales, caso de los puntos kilométricos 1 + 500 de IB, 0 + 500 de IB1 (Aquelcabo), 2 + 600 de IB1 y 4 + 100 de IB1 (Hervedosas).

Medio terrestre y el paisaje: Tratamiento de desmontes y terraplenes en el conjunto del trazado, destacando los situados en el entorno de los siguientes puntos kilométricos: 1 + 100 a 3 + 700 del eje IB y 2 + 000 a 2 + 300, 2 + 500 a 2 + 850 y 3 + 100 a 3 + 500, del eje IB1.

Para el almacenamiento de los excedentes generados, el estudio menciona, aunque no lo deja bien claro, que han sido previstos dos vertederos próximos a la solución, señalados en la cartografía 1:5.000 entre los puntos kilométricos 4 + 000 y 4 + 500 de IB1, y en torno al punto kilométrico 4 + 000 del eje IA1, con una superficie aproximada de 80.000 metros cuadrados. Dada la elevada relación entre el volumen de excedentes y la superficie disponible, serán necesarias importantes medidas correctoras, y especialmente, los tratamientos destinados a la prevención de la erosión, y a su integración paisajística.

Hidrogeología: Se tomarán las medidas correctoras necesarias para la reposición del manantial ubicado en el punto kilométrico 3 + 300 de IB1 (Rellón), que quedaría cubierto por un terraplén.

Vegetación: Tratamiento de ribera para minimizar la afección sobre la aliseda del arroyo de la Pedrera (punto kilométrico 2 + 250 de IB1), y evitar afectar a la aliseda del río Barayo y a la carballeda existente cerca del viaducto.

Medio humano: En caso de afección directa, reposición del depósito de agua de San Bartolomé de Otur.

Medidas de corrección a considerar en la solución elegida. Tramo II:

Ruido: Con carácter general, se empleará firme drenante, de baja sonoridad. Se dispondrán pantallas antirruído vegetales en áreas de baja densidad de edificación correspondientes al entorno del punto kilométrico 1 + 100 del eje IIBA (Villaoril), y en el entorno del punto kilométrico 0 + 100 (Polavieja-Somorto) del mencionado eje.

Geomorfología y paisaje: Tratamiento de desmontes y terraplenes en el conjunto del trazado; se destacan los situados en el entorno de los siguientes puntos kilométricos: 0 + 100 a 0 + 400, de IIBA, y 2 + 400 a 3 + 100 del eje IIA.

La superficie propuesta como vertedero se sitúa en torno a los 100.000 metros cuadrados, para los, aproximadamente, 30.000 metros cúbicos de excedentes previstos en esta solución. Se aplicarán en esta zona tratamientos para prevenir la erosión y para su adecuada integración paisajística.

Vegetación: Medidas de tratamiento de ribera, para minimizar la afección sobre la aliseda del río Frejulfe (punto kilométrico 0 + 450), generada por la formación de terraplenes en los estribos del viaducto previsto sobre el río.

Medidas de corrección a considerar en la solución elegida. Tramo III:

Ruido: Con carácter general, se empleará firme drenante, de baja sonoridad. Se dispondrán pantallas antirruído vegetales en el entorno de los puntos kilométricos 0 + 800 (La Venta) y 1 + 100 a 1 + 700 (Salcedo) del eje IIIA1, así como para el IIIA2 desde el punto kilométrico 0 + 400 hasta la embocadura del túnel bajo el monte Jarrio (Folgueras).

Geomorfología y paisaje: Tratamiento de desmontes y terraplenes, destacando los situados en el entorno de los puntos kilométricos 0 + 300 a 1 + 100 del eje IIIA1, 1 + 300 a final del eje IIIA2 y 6 + 800 hasta el final del eje IIIA.

No han sido definidas dentro de la banda de estudio correspondiente al tramo III zonas de préstamo, por lo que dadas las necesidades de la alternativa seleccionada, habría de abastecerse a partir de las zonas definidas en los tramos adyacentes: Punto kilométrico 6 + 500 del eje IVB y punto kilométrico 3 + 000 del eje IIB. En este último, habrán de evitarse las afecciones a la aliseda y al arroyo existentes dentro del perímetro previsto.

Hidrogeología: Medidas correctoras para la reposición de los manantiales ubicados en los puntos kilométricos 1 + 650 y 1 + 900 del eje IIIA1, al ser afectados por desmontes, con posible interrupción del flujo.

Vegetación: Se aplicarán las medidas destinadas a minimizar las afecciones generadas sobre el bosque mixto situado en el estribo del viaducto sobre el río Anleo (punto kilométrico 3 + 000 del eje IIIA1).

Patrimonio cultural: Medidas correctoras destinadas a minimizar la afección generada sobre el castro ubicado a la altura del punto kilométrico 3 + 000 del eje IIIA1, inventariado con el código 4146 C.

Medio humano: Considerar las posibles afecciones sobre las actividades económicas (industrial y agropecuaria) de la zona afectada por la alternativa seleccionada.

Medidas de corrección a considerar en la solución elegida. Tramo IV:

Ruido: Emplear firme drenante de baja sonoridad; disponer pantallas vegetales antirruído en el entorno de los puntos kilométricos 2 + 000 y 2 + 200 a 2 + 550 (Miudeira), y entre los puntos kilométricos 7 + 300 y 7 + 700 (Laguna).

Medio terrestre y paisaje: Tratamiento de todos los desmontes y terraplenes, destacando los situados en el entorno de los puntos kilométricos 1 + 700 a 2 + 050, 2 + 100 a 3 + 100 y 3 + 900 a 5 + 500.

Las superficies propuestas como vertedero se sitúan en torno a los puntos kilométricos 4 + 500 y 5 + 000 del eje IVA, con una superficie total aproximada de 190.000 metros cuadrados, para la recepción de los, aproximadamente, 750.000 metros cúbicos de excedentes previstos en esta solución. Será necesario aplicar en esta zona de vertedero importantes medidas correctoras para prevenir la erosión y para una adecuada integración paisajística.

Vegetación: Minimizar la afección sobre las formaciones de aliseda, mediante tratamiento de ribera en el entorno de los puntos kilométricos 1 + 850 y 4 + 700, así como en las márgenes del río Porcia (viaducto).

Usos del suelo: Minimizar la ocupación temporal o permanente de los suelos con mayor capacidad productiva, los protegidos según planeamiento vigente y los de las áreas de concentración parcelaria.

Medidas de corrección a considerar en la solución elegida. Tramo V:

Ruido: Emplear firme drenante de baja sonoridad; disponer pantallas vegetales antirruído en el entorno de los puntos kilométricos 1 + 300 y 3 + 650 del eje VB y 8 + 400, 9 + 150 y 9 + 800 (Lamelas), del eje VA y pantallas de fábrica a la altura de los puntos kilométricos 2 + 000 (Navalín), y 3 + 800 (El Barreiro) del eje VBA, y entre los puntos kilométricos 9 + 800 y 10 + 300 (Lamelas y Tombín) del eje VA.

Medio terrestre y paisaje: Tratamientos de desmontes y terraplenes, especialmente para los situados en el entorno de los puntos kilométricos 1 + 350 a 1 + 700 y 4 + 100 a 5 + 500 del eje VB, así como del punto kilométrico 7 + 900 al punto kilométrico 8 + 700 y del punto kilométrico 9 + 050 al punto kilométrico 9 + 700 del eje VA.

Las dos superficies propuestas como vertedero se sitúan en torno a los puntos kilométricos 3 + 200 y 3 + 700 del eje VBA, con una superficie total aproximada de 100.000 metros cuadrados, para recibir los 330.000 metros cúbicos de excedentes previstos en dicha solución. Se deberán aplicar en dichas zonas medidas correctoras, especialmente para evitar afecciones sobre la aliseda y el arroyo situados entre las dos superficies propuestas.

Vegetación: Tratamiento de ribera en las áreas afectadas por la alternativa seleccionada, caso de los puntos kilométricos 3 + 000, 3 + 500, 4 + 700 y 5 + 650 del eje VB, así como en el punto kilométrico 4 + 150 del eje VBA.

Fauna: Medidas correctoras para asegurar la permeabilidad faunística en la zona afectada por la traza.

Patrimonio cultural: Medidas destinadas a minimizar la afección generada sobre la zona minera de La Lomba, ubicada a la altura del punto kilométrico 4 + 500 del eje VBA, e inventariada con el código 7018 M.

Medidas de corrección a considerar en la solución elegida. Tramo VI:

Ruido: Emplear firme drenante de baja sonoridad; disponer pantallas antirruído de fábrica en el entorno de los puntos kilométricos 0 + 200 (La Granda), 0 + 500 (Rubiera) y 0 + 750 (Salcedo), así como pantallas vegetales en el entorno de los puntos kilométricos 1 + 850, 2 + 400 (Figueras) y 2 + 800 (ermita del Cristo del Buen Viaje).

Usos del suelo: Minimizar la ocupación temporal o permanente de los suelos de mayor capacidad productiva, así como de las superficies correspondientes a las áreas de concentración parcelaria.

Medidas correctoras de carácter general para todo el trazado:

1. Previamente al comienzo de las obras delimitar mediante balizamiento, el área de ocupación de la zona de expropiación, con objeto de no afectar a los terrenos colindantes por maquinaria pesada.

2. Los espacios naturales protegidos, las riberas de los ríos y marismas, las áreas residenciales, los bosques autóctonos y las áreas de concentración parcelaria, quedarán excluidos de la instalación de plantas de tratamiento, vertederos y del acopio de materiales o préstamos.

3. Planificar las obras para minimizar afecciones a los cursos de agua por contaminación, derivaciones de cauces, tránsito de vehículos y maquinaria, o por vertidos de todo tipo de materiales a cauces y sus riberas, tanto de forma directa, como por voladuras, arrastre de sólidos o materias en suspensión.

4. Diseñar en el proyecto constructivo las balsas de decantación y estudiar en detalle las afecciones a manantiales por desmonte y terraplén.

5. Se proponen pendientes máximas 3H:2V para los terraplenes, evitar aristas con formas geométricas antinaturales y realizar cunetas de coronación y bajantes en los desmontes.

6. Compensar excedentes y préstamos y ubicar las áreas definitivas de vertederos y préstamos en varias zonas, en lugar de una sola de grandes dimensiones. Minimizar, en lo posible, la realización de canteras, favoreciendo el acopio de los sobrantes en éstas.

7. Realizar las obras que afecten a los cursos de agua de interés piscícola fuera de la época de freza, pudiendo realizar pescas eléctricas para minimizar la afección a la fauna piscícola. Realizar las voladuras fuera del período reproductivo de las especies protegidas, delimitando, en la fase de proyecto constructivo, el área prevista de afección sobre dichas especies.

8. Acotar los elementos inventariados del Patrimonio próximos a la traza para evitar su afección y efectuar, en su caso, el traslado de los elementos del Patrimonio Etnográfico, bajo la supervisión de un arqueólogo. Esta supervisión se llevará a cabo también en la ejecución de las obras y, sobre todo, en los movimientos de tierra, con objeto de controlar posibles descubrimientos de nuevos bienes del Patrimonio Cultural no inventariados.

El estudio de impacto incluye un Plan de Vigilancia Ambiental.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes: Durante este período se presentaron un total de 1.780 alegaciones:

Ayuntamientos de Castropol, Coaña, El Franco, Navia, Tapia de Casariego, Valdés y Vegadeo, en Asturias, y Ribadeo, en Lugo.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Consejería de Agricultura del Principado de Asturias.

Consejería de Fomento del Principado de Asturias.

Cooperativa de Abastecimiento de Agua de San Bartolomé de Otur (Asturias).

FEVE.

Servicio de Patrimonio Histórico y Archivos de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.

Agrupación local de Izquierda Unida de Ribadeo (Lugo).

Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (Asturias).

Asociación Ciudadana Independiente-Defensa del Patrimonio Asturiano.

Asociación Cultural Recreativa Veña-Veña y Asociación de Propietarios de terrenos afectados por la Concentración de La Marina de Tapia (Asturias).

Asociación Cultural y de Vecinos «San Esteban» (Barres, Asturias).

Asociación Cultural y de Vecinos de Santa Cecilia de Seares (Asturias).

Asociación de Vecinos de Serantes (Asturias).

Asociación de Vecinos de San Juan de Moldes (Asturias).

Asociación de Vecinos de Virxen de Vilaselán (Ribadeo, Lugo).

Asociación Vecinal, Cultural y Ecologista «Plataforma por la defensa de la ría de Ribadeo» (Lugo).

«Celulosas de Asturias, Sociedad Anónima» (CEASA).

Los Verdes d'Asturies.

Movimiento vecinal Valle de la Cangueta.

Sindicato Asturiano de Campesinos.

WWW/ADENA.

Alegaciones particulares.

Contenido ambiental de las alegaciones

El Ayuntamiento de Castropol rechaza cualquiera de las alternativas estudiadas en el Estudio Informativo por constituir un grave perjuicio para la rasa costera, de gran riqueza agrícola-ganadera, instando a que se estudie una nueva alternativa más al Sur de la Opción Sur, de forma que no se afecte gravemente al Concejo de Castropol, cuya economía se asienta en el sector ganadero.

El Ayuntamiento de Coaña rechaza la alternativa IIIA1, por los siguientes motivos:

Destruye los núcleos de Salcedo, Las Aceñas y Folgueras, afecta gravemente a los núcleos de San Esteban, Torce y periferia de Jarrío y destruye gran cantidad de suelo de excepcional capacidad agropecuaria.

El enlace de acceso de Navia ignora la proximidad de CEASA, las severas condiciones topográficas y el tráfico añadido por las carreteras de Villayón, Talarén, Anleo y Navia. La proximidad al núcleo de Navia impide su futuro desarrollo y aumenta la polución ambiental y acústica existente en la zona.

Afecta al humedal y conjunto de meandros del río Meiro en su desembocadura en el río Navia, ignorando las NN.SS. de Coaña, en las que esta zona del río Meiro está calificada como suelo no urbanizable de Especial Protección y el PORN en el que se establece que se ha de garantizar la conservación y la restauración de las rías y pequeños estuarios asturianos.

Hace referencia a diversas normativas sobre protección de fauna y flora e incluye listados de las especies faunísticas (vertebrados) existentes en la zona.

El desdoblamiento del puente de Los Santos no es posible, puesto que se supera la tensión admisible del terreno. Es necesaria la realización de un estudio de impacto estructural que cuantifique la incidencia global.

Sin embargo, se manifiesta a favor del trazado de la alternativa III-C, que discurre por la zona de piedemonte, porque salvaría a casi todos los núcleos y afectaría en menor medida a la industria agropecuaria.

El Ayuntamiento de El Franco remite una alegación en la que se incluyen varias propuestas presentadas por diferentes grupos políticos:

Que se construyan todos los pasos transversales previstos en el Estudio Informativo y se añadan otros en Arboces, Godella, La Ronda y El Marón.

Que en la zona de Miudeira, el trazado se aproxime lo más posible al FEVE, intentando afectar lo mínimo a los vecinos de la zona.

Otra propuesta rechaza la alternativa seleccionada y sugiere el estudio de trazados alternativos.

El Ayuntamiento de Navia expresa que la Corporación junto con los Sindicatos Agrarios muestran su apoyo por la alternativa IIIA, aunque la alternativa IIIA1 les sigue pareciendo igualmente favorable.

El Ayuntamiento de Ribadeo (Lugo) rechaza el paso de la autovía por el puente de Los Santos, por estimar que no existen garantías de la no-duplicidad de las pilas del Puente, creando, además, graves problemas de comunicación en las inmediaciones del casco urbano y en las parroquias de Villaselán y Piñeira. Por otro lado, no se podría discurrir por la franja costera debido a la alta densidad de construcciones, explotaciones ganaderas y población existente, afectando a la vez a las comunicaciones entre ambas orillas de la ría. Se debería estudiar una alternativa de acceso a Galicia desde Asturias por la zona Sur de la Ría, que respete los convenios y declaraciones de protección de la misma y que permita la continuidad de la autovía por la Costa, para conectar la zona de A Mariña con la comarca del Ferrol.

El Ayuntamiento de Tapia de Casariego recoge en su alegación las posturas de varios grupos políticos de este municipio; uno de ellos expone que el trazado parte por la mitad la rasa costera, altamente poblada y productiva, alterando el sistema de poblamiento y constituyendo una barrera entre los hábitat Norte y Sur por lo que rechazan los trazados sometidos a información pública y se manifiestan en contra de que Galicia decida por dónde ha de discurrir la autovía; por otro lado, solicitan un estudio con trazados alternativos que discurran por el piedemonte con un estudio socioeconómico, ambiental y estructural, y que no sólo se tenga en cuenta el coste material de la construcción.

Otro de estos grupos expone que no se opone al paso de la autovía por el municipio, solicitando se estudie el trazado que divida el menor número posible de explotaciones agroganaderas, carreteras y vías locales, y que los caminos rurales existentes queden debidamente comunicados con la construcción de los suficientes pasos elevados o subterráneos.

El Ayuntamiento de Valdés manifiesta que la autovía debe discurrir por el interior occidental de la Región y su trazado debe ser sometido a debate. También protesta por las declaraciones realizadas por el Ministro de Fomento en las que afirma que «la opción que elija Galicia influirá en el lugar por el que la autovía salga de Asturias: Vegadeo o puente de Los Santos», señalando a este respecto que las infraestructuras de interés general son competencia exclusiva del Estado y deberán compatibilizar los intereses de las comunidades afectadas.

El Ayuntamiento de Vegadeo presenta el informe del técnico municipal en el que se indica que la alternativa VIA multiplicaría los efectos negativos que el puente de los Santos ocasiona en las corrientes de la ría y que la alternativa VIC impediría el desarrollo urbanístico natural de Vegadeo, hacia el Sur y hacia el Este, y tiene una mala funcionalidad para los desplazamientos cortos, al estar los accesos separados.

Se propone como alternativa válida la VIB, pero cruzando la ría del Eo junto al paso del ferrocarril, aprovechando esta circunstancia para solucionar los problemas que ocasiona el paso del FEVE por la ría, con lo que se evitaría la destrucción del suelo de mayor valor, la construcción de cinco túneles y 10 viaductos y grandes movimientos de tierras; el puente necesario para esta alternativa sería de menor dimensión que el actual puente de Los Santos y sufriría vientos muchísimo menores, permitiendo la continuidad hacia Galicia por tres posibles corredores y mejorando la accesibilidad de la comarca de los Oscos y de la zona central-oriental de la provincia de Lugo. Por todo ello, estiman que esta alternativa supondría menor impacto ambiental y nulo impacto social al no afectar a las comunicaciones entre ambas orillas del Eo por el puente de Los Santos, principalmente en el caso de vehículos agrícolas y peatones.

La Confederación Hidrográfica del Norte aporta un listado de las afectaciones de la alternativa seleccionada al dominio público hidráulico, indicando no ser ninguna relevante, puesto que la traza cruza de forma perpendicular los cursos de los ríos. Indica que el proyecto constructivo habrá de ser examinado por esta Confederación para tramitar el reglamentario expediente de autorización e indica como prescripciones para cumplir en dicho proyecto constructivo:

Calcular las obras de drenaje transversal para un período de retorno de quinientos años, proteger de la erosión los terraplenes próximos a las corrientes superficiales para evitar arrastre de materiales, adoptar medidas para la protección de la fauna piscícola en cortas y desvíos, dejar expedita la zona de servidumbre de 5 metros de anchura a ambos lados del cauce, evitar el enturbiamiento de las aguas durante las obras y no arrojar vertidos sólidos a los ríos ni depositarlos en sus márgenes. Recuerda, además, que los vertidos de aguas residuales de las instalaciones de obra requerirán la autorización administrativa de esta Confederación y que se deberán prever las afecciones a los aprovechamientos existentes que requieran su expropiación.

La Consejería de Agricultura del Principado de Asturias indica que la alternativa seleccionada ocasiona graves problemas a la concentración parcelaria de «La Marina», Concejo de Tapia de Casariego, actualmente en proceso de ejecución. Interrumpe caminos recién realizados e impide y limita el desarrollo de explotaciones que, tras una importante inversión de los presupuestos del Principado de Asturias, presentan buenas perspectivas de futuro. Solicita se minimicen, en lo posible, los perjuicios comentados.

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias realiza una descripción de las afecciones de las distintas alternativas planteadas y una conclusión global para cada tramo. Incluye un listado de especies recomendadas para la realización de trabajos de recuperación paisajística y ambiental y unas indicaciones para el Plan de Vigilancia Ambiental.

La Cooperativa de Abastecimiento de Agua de San Bartolomé de Otur indica que la alternativa seleccionada ocasiona la destrucción del depósito de agua que da servicio prácticamente a todos los vecinos de Otur y solicita que se modifique el trazado para evitar la afección al citado depósito o que se reedifique antes de su demolición y que se indemnice a los afectados.

FEVE emite una opinión favorable al estudio informativo, indicando que en el proyecto constructivo se habrán de definir los terrenos propiedad de FEVE afectados por las obras, que necesitarán las correspondientes solicitudes de obra. Incluye un listado de los cruces con la Línea de FEVE Ferrol-Gijón que presentan las distintas alternativas.

El Servicio de Patrimonio Histórico y Archivos de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias solicita se les remita el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias indica que el trazado seleccionado afecta a la línea de FEVE Ferrol-Gijón, en la cual no está planificada a corto/medio plazo ninguna modificación. No obstante, los cruces con dicha línea deberán tener las dimensiones mínimas necesarias que permitan una circulación en doble vía y considerando ambas electrificadas. Finalmente se habrá de contactar con la empresa FEVE para que precise las dimensiones y condiciones para la ejecución de las obras de cruce de la autovía con la mencionada línea ferroviaria.

Alegaciones de asociaciones y particulares:

La Agrupación local de Izquierda Unida de Ribadeo rechaza el trazado global y argumenta que la alternativa VIA en el tramo Barres-Ribadeo atraviesa un espacio natural protegido, incluido en varios convenios internacionales. Esta opción del puente de Los Santos condiciona la entrada de la autovía en Galicia y ocasiona un estrangulamiento del casco urbano de Ribadeo, separa la parroquia de Villaselán, atraviesa una de las zonas rurales más densamente pobladas y afecta a tierras de labor y pastos, único recurso económico de la zona. Además, la continuación por la franja costera de la Mariña de Lugo ocasionaría un desmantelamiento económico, social y ecológico de una de las zonas con más posibilidades de Galicia.

La Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza manifiesta su rechazo al trazado costero en tanto no se realice una correcta comparación entre los corredores costero e interior; considera la alternativa IIIA1 como la menos aceptable desde el punto de vista ambiental, porque, al ser la más septentrional, es la que más afecta a la ría de Navia y a su afluente el río Meiro, afecta a varios núcleos rurales del Concejo de Coaña y produce un gran impacto socioeconómico al afectar al espacio agrario del Concejo de Coaña.

Recomienda la alternativa IIIC, como defensa de los valores naturales de la zona de la ría de Navia y del río Meiro: Paisaje netamente fluvial con importantes formaciones subhalófilas y alisadas, reductos de vegetación autóctona y gran importancia faunística.

La Asociación Ciudadana Independiente «Defensa del Patrimonio Asturiano» considera jurídicamente nulo el estudio informativo y viciado de idéntica nulidad el procedimiento administrativo por estimar que hubo predeterminación del trazado, no se les remitió la Memoria-Resumen en las consultas previas, el estudio de impacto ambiental estaba redactado antes de finalizar dicha fase y los niveles de tráfico actuales y previsibles no justifican la necesidad de la autovía en el tramo estudiado.

La Asociación Cultural Recreativa Veña-Veña y la Asociación de Propietarios de terrenos afectados por la Concentración de La Marina de Tapia rechazan de forma global el conjunto de las alternativas propuestas por los graves impactos que producen en el medio ambiente, en la agricultura y ganadería, en las comunicaciones interiores y las relaciones socioculturales, lo cual da lugar a una reducción de la actividad económica y a un despoblamiento de la comarca. Consideran que estos aspectos no han sido tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental y por ello solicitan que se redacte uno nuevo en el que se consideren y minimicen dichos efectos.

La Asociación Cultural y de Vecinos «San Esteban» rechaza el trazado propuesto a su paso por el pueblo de Barres por el aumento del ruido en las viviendas cercanas y la disminución de la capacidad urbanística con más perspectiva de crecimiento del Concejo de Castropol; se limitaría el tráfico de motocicletas y tractores hacia Galicia y la construcción de un puente paralelo al actual influiría en las corrientes de la ría, poniendo en peligro la viabilidad de los astilleros Godán.

La Asociación Cultural y de Vecinos de Santa Cecilia de Seares rechaza la alternativa VIB, porque ocuparía suelos clasificados como núcleo rural y de especial protección, destruyendo viviendas y ocasionando un perjuicio económico, de convivencia y de servidumbre de fincas por el efecto barrera; incidiría sobre la concentración parcelaria que se está ejecutando, produciendo un importante impacto en el aspecto socioeconómico al destruir explotaciones agropecuarias; también se reduciría la capacidad urbanística de los terrenos adyacentes a la autovía y aumentaría los niveles de ruido.

La Asociación de Vecinos de Serantes rechaza la alternativa seleccionada VBA, porque atraviesa un núcleo de población y varias explotaciones agropecuarias, destruyendo viviendas y ocasionando un perjuicio económico, de convivencia y de servidumbre de fincas por el efecto barrera; provoca gran afección a la concentración parcelaria que actualmente se está ejecutando y un importante impacto socioeconómico al destruir explotaciones agropecuarias, medio de vida mayoritaria de la población; reduce la capacidad urbanística de los terrenos adyacentes a la autovía y aumenta los niveles de ruido en las viviendas y establos próximos a ella.

Por otro lado, no se ha considerado el tránsito de distintas especies en las proximidades de los ríos, no se justifica suficientemente la viabilidad técnica de la ampliación del puente de Los Santos y no se han considerado los efectos en la ría, sugiriendo que se realice el trazado por terrenos de menor calidad y alejado de las poblaciones y sectores de actividad económica.

La Asociación de Vecinos de San Juan de Moldes destaca la importancia del sector agrícola y ganadero en el municipio de Castropol, así como el del turismo. Esta Parroquia acumula en su territorio distintas infraestructuras: FEVE, N-640 y Gasoducto, que han limitado la disponibilidad de terreno, aumentando ahora esta limitación con este tramo de autovía, a lo que se añadirán los impactos paisajístico, visual y acústico.

Rechazan la alternativa VIB y proponen la alternativa VIC, la cual consideran menos gravosa socialmente al no comprometer el futuro desarrollo de la Parroquia.

La Asociación de Vecinos Virxen de Villaselán (Ribadeo) rechaza la alternativa VIA, indicando que el estudio presenta solamente dos posibilidades, dándose la peor como favorable, por lo que deducen que se les está imponiendo solapadamente.

La opción del puente de los Santos condiciona el trazado de la autovía en Galicia y carece de un estudio que garantice la viabilidad del desdoblamiento del puente existente. Implica un efecto barrera sobre el núcleo urbano de Ribadeo y la desaparición de la Parroquia de Villaselán, afectando gravemente a los futuros accesos a Ribadeo desde la citada Parroquia.

Proponen un trazado cercano a las laderas de las montañas, porque generaría menor impacto visual, ecológico y humano, así como menor afección sobre viviendas o núcleos de población y menor destrucción de suelo de alto valor agrícola y ganadero.

La Asociación Vecinal, Cultural y Ecologista «Plataforma por la defensa de la ría de Ribadeo» rechaza la alternativa VIA del puente de los Santos por los mismos motivos manifestados en la alegación anterior, indicando, además, que ocupará unas 300 hectáreas de la zona más productiva de leche y otros productos agrícolas; otras 1.000 hectáreas se verán afectadas por aumento de los niveles de ruido, daños sobre el medio social, comunicaciones interiores, limitaciones a la producción agropecuaria e impacto sobre la concentración parcelaria que se está ejecutando en el Concejo de Tapia en la parroquia de Serantes. Por otro lado, el trazado alternativo VIC afectaría al crecimiento urbano de Vegadeo y a varias parroquias del Concejo de Castropol en las que existen importantes explotaciones ganaderas.

«Celulosas de Asturias, Sociedad Anónima» (CEASA), expone que las alternativas IIIA y IIIA1 hipotecan el futuro de la empresa al impedir la renovación de las instalaciones, ya que éstas requieren gran espacio físico. La alternativa IIIA1, al pasar tan próxima a la factoría, dejaría a la misma con grandes deficiencias en cuanto a medidas de seguridad y que las pilas del viaducto del río Navia pueden afectar al emisario submarino que tiene su origen en la factoría CEASA. Propone que se desplacen ambas alternativas unos 90 metros hacia el norte.

Los Verdes d'Asturies rechazan la alternativa seleccionada porque supondría un desastre ecológico y social, gran impacto visual, alto nivel de contaminación acústica sobre núcleos de población, notable impacto por el desmonte del pico Jarrio y una importante agresión y destrucción de la zona húmeda del río Meiro, protegida por las normas subsidiarias del Concejo de Coaña, por el PORN y por la Ley de Aguas. El estuario del río Navia y los meandros del río Meiro son hábitat permanentes de numerosas especies de vertebrados, algunas protegidas en el «Catálogo Nacional de Especies Amenazadas» y en el «Catálogo Regional de Especies Vertebradas Amenazadas».

El movimiento vecinal Valle de la Cangueta rechaza el trazado propuesto por no ajustarse al interés general de los vecinos de la Comarca ni del conjunto de los asturianos. Tacha el trazado de atentado medioambiental al afectar a espacios naturales, como la Playa de Barayo y el Parque Natural de la Ría de Eo, zona ésta a la que consideran el soporte económico futuro del área Occidental de Asturias. Por otro lado, señala que el trazado costero de la autovía del Cantábrico en la parte Occidental de Asturias, decidido políticamente en el Plan Director de Infraestructuras, supone la marginación de todo el Suroccidente y solicita se estudien otras alternativas de trazado alejadas de la costa que den solución a las comunicaciones de la zona Suroccidental de Asturias.

El Sindicato Asturiano de Campesinos considera que la opción seleccionada ocasiona un grave impacto estructural al constituir una barrera entre los hábitat del norte y del sur, disminuir la accesibilidad de las villas y centros de servicios, alterar el actual sistema de poblamiento, dificultar gravemente la continuidad de las explotaciones ganaderas y romper los objetivos de la concentración parcelaria, dejando fincas con superficies no competitivas por las pérdidas económicas o el aumento de costes en la producción. Aumenta también la contaminación atmosférica y acústica y afecta al tráfico agrícola existente en el puente de Los Santos. Solicitan la realización de un nuevo estudio que contemple la afección a la población humana en una evaluación de impacto estructural, tal como se define en el artículo 17.2.b) de la Ley 1/1987, de 30 de mayo, del Principado de Asturias. Estiman que un trazado por el piedemonte supondría una menor afección por suponer menor impacto ambiental, nula incidencia sobre las construcciones existentes, menor coste ecológico al reducirse la destrucción de suelo agrícola y una disminución del efecto barrera.

WWW/ADENA propone que se adopte la alternativa IIIC al considerar que produce un menor impacto ambiental, paisajístico y social. Consideran que la alternativa IIIA producirá, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, mayores afecciones sobre el núcleo de Navia por aumento de la contaminación acústica y atmosférica y del riesgo de accidentes; estiman, también, que esta alternativa IIIA generaría mayor impacto paisajístico por los desmontes y trincheras a ejecutar y por los necesarios vertederos temporales o permanentes.

Esta alternativa, por la construcción del viaducto que cruza la ría de Navia, afectaría gravemente a la zona de especial protección de los meandros del río Meiro y al hábitat de las especies existentes en la zona de la ría donde existe una gran biodiversidad ornitológica; se produciría una agresión e importante alteración de las áreas de nidificación, reproducción, invernación y reposo de varias especies ornitológicas. En esta zona, la ejecución de las obras afectaría a la vegetación existente que cuenta con los ejemplares subhalófilos más destacados y amplios del Occidente de Asturias y las alisedas del río Meiro. Por todo ello, se estima que la alteración del ecosistema de la ría de Navia es grave, destruyéndose gran parte de la vida animal y vegetal que allí se desarrolla.

Alegaciones particulares sobre el trazado general (45) Consideran este tramo de autovía esencial para el desarrollo de la zona, pero rechazan el trazado global por suponer un freno económico al desarrollo de la zona, afección negativa a las concentraciones parcelarias en proceso, efecto barrera para las relaciones socioculturales de la zona, generando el aislamiento de la población; estiman que la ampliación del puente de Los Santos es inviable y que se aumentaría la contaminación atmosférica y acústica en la zona de Navia. Sugieren, también, que para el tramo VI se estudie un trazado que pase junto al de FEVE.

Varios (5) particulares del tramo Luarca-Barayo alegan que la alternativa seleccionada afecta a su propiedad. Por lo que solicitan se modifique el trazado para evitar la afección.

Varios (54) particulares del tramo Cabanella-Jarrio (variante de Navia) consideran más adecuada la alternativa IIIC que, al discurrir por las laderas más des pobladas y más pobres de las primeras estribaciones de las cordilleras paralelas a la costa, será igualmente útil para los intereses generales a la vez que respetuosa con los intereses particulares de los vecinos de la periferia de Navia. Consideran que el trazado propuesto, con su casi medio kilómetro de anchura, arrasaría una elevada superficie de terreno agroganadero y un gran número de construcciones.

Alegantes (976) particulares del tramo Cabanella-Jarrio (variante de Navia) manifiestan su oposición y rechazo a la alternativa IIIA1 por afectar irremediabilmente al medio natural del río Meiro y en especial a su desembocadura en el río Navia y a sus meandros; también afecta en distinto grado a los núcleos de Somorto, Salcedo, Las Aceñas, Villaoir, Talarén, Folgüeras, San Esteban, Torce, El Esteler, Silvarronda, Jonte y Cartavio. Reclaman que se adopte la alternativa IIIC para la variante de Navia porque tanto para los factores del medio natural como para los del medio socio-

económico resulta de menor impacto. Comentan, además, que para la alternativa que se propone en el tramo VI no se justifica suficientemente la viabilidad de la ampliación del puente de Los Santos, aspecto de vital importancia para el impacto sobre la ría del Eo.

Alegantes (47 + 274 + 1) del tramo Cabanella-Jarrio (variante de Navia) expresan su firme apoyo a la realización urgente de la autovía A-8, pero rechazan el trazado seleccionado en el tramo entre el río Navia y el río Eo por los mismos argumentos expresados en las alegaciones anteriores y solicitan que se adopte el trazado «Piedemonte» que salvaría a casi todos los núcleos y afectaría en menor medida a la industria agropecuaria.

Ochenta alegaciones particulares referidas al tramo Jarrio-El Franco manifiestan su rechazo al trazado propuesto para este tramo porque estiman que causaría un grave impacto estructural, argumentando que destruye prácticamente el núcleo de Jonte (Coaña) y parcialmente los núcleos de Lóngara y La Caridad, seccionando la estructura del poblamiento. Afecta, también, a los núcleos de Miudeira, Arboces, Pilande, La Ronda y Carbebe, segmentándolos y desconectando a los caseríos de sus terrazgos e impidiendo el desarrollo de las actividades agroganaderas, además de causar impacto negativo por ruido y por intrusión visual. Solicitan que se realice y exponga públicamente la pertinente evaluación de impacto estructural [artículo 17.2.b) de la Ley 1/1987 del Principado de Asturias], y que se estudie y valore el trazado denominado de Piedemonte, el cual resultaría de menor coste ecológico y menos agresivo para el conjunto de los núcleos de población y las explotaciones agropecuarias existentes en el Consejo de El Franco.

En una de estas alegaciones se indica, también, que entre los puntos kilométricos 5 + 135 y 7 + 300 de la autovía existen cinco pasos superiores de la línea de FEVE «Ferrol-Gijón» que se verán condicionados o suprimidos por el trazado, solicitando que se mantenga y mejore el viario, actualizando la continuidad de los pasos del ferrocarril y disponiendo de una vía de servicio a todo lo largo de la margen izquierda.

Ocho alegaciones particulares referidas al tramo El Franco-Barres ponen de manifiesto que la alternativa seleccionada afectaría a sus respectivas propiedades, dos de ellas corresponden a explotaciones, una ganadera y otra de cunicultura. Indican, también, que la alternativa seleccionada afecta al medio natural de los ríos Tol, Peñarrenda y Porcía, donde hay un coto salmonero y distintas poblaciones de nutria que verán su hábitat irremediablemente dañado; destruiría, además, un gran número de construcciones tradicionales protegidas y un canal romano a su paso por La Rebollada.

Proponen que se estudien trazados alternativos que eviten las mencionadas afecciones, con valoración de costes y evaluación de impacto ambiental y estructural; se indica, también, que un trazado próximo a la montaña, alejado de las poblaciones y explotaciones, evitaría dichas afecciones.

Veintisiete alegaciones particulares referidas al tramo Barres-río Eo: 20 de estas alegaciones manifiestan su desacuerdo con la alternativa VIC, 18 de ellas porque arrasaría el pueblo de Besedo, y las otras dos porque impide el desarrollo del casco urbano de Vegadeo y del núcleo de Piantón, afectando a explotaciones agroganaderas, a numerosos elementos del Patrimonio Histórico (cabazos, caseríos, puente romano, trazado del Camino de Santiago) y a importantes infraestructuras básicas del Concejo (red y depósitos de abastecimiento de agua, saneamientos, etc.); en esta población de Piantón, calificada en el planeamiento vigente del Concejo como de protección ambiental y estructural, se produciría, además, un importante impacto visual, ambiental y acústico. Indican que, para no generar más impacto a la ría de Eo, sería más lógico cruzarla por las infraestructuras ya existentes, puente de Los Santos o Puente del Ferrocarril.

En las otras siete alegaciones se rechaza la alternativa seleccionada, cuatro de ellas por afecciones a zonas habitadas, otras dos por afecciones a zonas agrícolas y ganaderas y la otra por afectar a unos terrenos propiedad de una sociedad sobre los que tienen expectativas para uso residencial.

BANCO DE ESPAÑA

18599 *RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 1999, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 7 de septiembre de 1999, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la introducción del euro.*

CAMBIOS		
1 euro =	1,0565	dólares USA.
1 euro =	117,44	yenes japoneses.
1 euro =	326,87	dracmas griegas.
1 euro =	7,4363	coronas danesas.
1 euro =	8,6300	coronas suecas.
1 euro =	0,65760	libras esterlinas.
1 euro =	8,2725	coronas noruegas.
1 euro =	36,527	coronas checas.
1 euro =	0,57844	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	255,12	forints húngaros.
1 euro =	4,3407	zlotys polacos.
1 euro =	196,4973	tolares eslovenos.
1 euro =	1,5989	francos suizos.
1 euro =	1,5729	dólares canadienses.
1 euro =	1,6392	dólares australianos.
1 euro =	2,0137	dólares neozelandeses.

Madrid, 7 de septiembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

18600 *COMUNICACIÓN de 7 de septiembre de 1999, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.*

Divisas	Cambios
1 dólar USA	157,488
100 yenes japoneses	141,677
100 dracmas griegas	50,903
1 corona danesa	22,375
1 corona sueca	19,280
1 libra esterlina	253,020
1 corona noruega	20,113
100 coronas checas	455,515
1 libra chipriota	287,646
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	65,219
1 zloty polaco	38,332
100 tolares eslovenos	84,676
1 franco suizo	104,063
1 dólar canadiense	105,783
1 dólar australiano	101,504
1 dólar neozelandés	82,627

Madrid, 7 de septiembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.