

Los cuatro ramales secundarios que derivan de la conducción principal se localizan en las ramblas del Bombón, Pantano, Eras e Inox; la vegetación característica de estas ramblas, ampliamente representada en el territorio, está compuesta principalmente por azufaifares y adelfares en los cauces y entorno próximo, formando bosquetes que sirven de soporte para una fauna diversa de aves. El territorio circundante a las ramblas está ocupado por cultivos.

El ramal de la rambla del Bombón, con una longitud total de 9,5 kilómetros, parte de la conducción principal en las proximidades del Cortijo del Bombón; la conducción sigue el cauce de la rambla aguas abajo, atraviesa la autovía del Mediterráneo, llega hasta el encuentro con la rambla del Artal, y continúa aguas arriba por la rambla de Los Cortijos hasta el paraje de Las Rosas.

El ramal de la rambla del Pantano, con una longitud de 1,3 kilómetros, parte de la conducción principal, siguiendo la mencionada rambla.

El ramal de la Rambla de las Eras, con una longitud total es de 0,8 kilómetros, tiene su origen en las proximidades del Cortijo del Sargento.

El ramal de la rambla de Inox, con una longitud aproximada de 9,4 kilómetros, se bifurca ortogonalmente desde la conducción principal, aguas arriba de la mencionada rambla hasta la cota 250 metros, donde se localiza un depósito regulador, y aguas abajo hasta su confluencia con la rambla del Artal, que atraviesa en dirección sur hasta el paraje de cerro Blanco a la cota 200 metros.

Los ramales secundarios de la conducción, derivados de la principal, finalizan todos en balsas reguladoras situadas por encima de la cota 200 metros, desde las que se debe efectuar por gravedad la distribución posterior. La superficie a ocupar oscila entre las 0,3 y 1,2 hectáreas.

Como medida correctora de la afección derivada de la presencia de las balsas, éstas se realizan semienterradas, con alturas sobre la rasante del terreno que no superan los 10 metros en su cerramiento exterior en escollera, utilizando materiales del lugar en las superficies de los taludes y protegiéndolos de posibles procesos erosivos mediante el arraigo de especies vegetales presentes en el entorno. Constituyen a su vez un elemento atractivo de referencia para la fauna que utiliza este territorio de paso.

La riqueza faunística que albergan las comunidades vegetales presentes en las ramblas, representadas por especies cuyos hábitats necesitan conservación de acuerdo con la Directiva 79/409/CEE de aves, en referencia al Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se establece el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, o por especies estrictamente protegidas por el Convenio de Berna, no se afecta de manera significativa; tanto por la superficie ocupada como por la intensidad de las actuaciones de obra, que se realizan por tramos y en períodos aproximados de tres meses, no se manifiestan los efectos en todo el espacio de la actuación simultáneamente, ni durante mas tiempo que el de la duración de las obras.

El proyecto prevé la realización de un conjunto de medidas de restauración de todas las superficies afectadas, tales como la restitución de los perfiles del relieve originales y las líneas naturales de drenaje; el rescate de suelo valioso y su reposición en las zonas objeto de revegetación; la vegetación con las mismas especies del entorno afectado. Las acciones de restauración están definidas para mantener las características de las formaciones vegetales que constituyen hábitats de necesaria conservación para las especies que albergan y cuya protección está establecida en las disposiciones ya citadas. El proyecto, cuya ejecución material se presupuesta en torno a los 508.000.000 de pesetas, contiene las especificaciones necesarias para su realización.

En el territorio circundante a la conducción existe una distribución no concentrada de restos y yacimientos arqueológicos, así como elementos valiosos del patrimonio cultural y etnológico detectados, inventariados y delimitados en la documentación del proyecto; los más significativos son El Horno de fundición de metal del siglo XIX, construcciones tradicionales como el Cortijo de Hueli Viejo, el Cortijo de la Boquera Alta, el Cortijo del Olivo, el Cortijo de Trinidad Vargas, el Cortijo del Olmo, el Cortijo del Algarrobo, el Aljibe del Joyazo, construcciones domésticas como hornos, eras, corrales y rasteros, construcciones hidráulicas como aljibes, alboras, acueductos, etc. En consecuencia, se han adoptado medidas, tanto sobre el diseño del trazado como durante la obra, con dirección técnica asesorada permanentemente, al objeto de no afectar a los citados valores.

La presencia de construcciones antiguas que forman parte del patrimonio etnológico, tales como aljibes, pozos, norias, y otras construcciones hidráulicas, se emulan en las construcciones de casetas que, con dimensiones aproximadas de 4 metros de diámetro por 5 de altura para el caso de los desagües, contienen otros elementos del proyecto como son las ventosas y desagües de regulación de la presión del agua transportada que se intercalan en la conducción. De esta manera, aquellos elementos que son visibles por las condiciones topográficas o por su acceso desde

vías transitables ofrecen un aspecto acorde con los materiales y arquitectura tradicional de los aljibes y pozos del territorio.

Toda la tubería va enterrada.

En consecuencia:

Visto que la actuación forma parte de un conjunto de medidas definidas por la Confederación Hidrográfica del Sur en un marco de actuaciones hidráulicas prioritarias para la provincia de Almería y declaradas de interés general por la Jefatura del Estado; visto que se han adoptado criterios de trazado de la conducción para salvar comunidades vegetales, elementos valiosos del patrimonio cultural, etnográfico natural y de yacimientos arqueológicos, y medidas de integración paisajística mediante utilización de construcciones tradicionales de la zona; visto que para garantizar la protección ambiental de los ámbitos afectados por la ejecución del proyecto se contemplan medidas de corrección y un proyecto de restauración de la vegetación, que atiende los requerimientos de protección y conservación de importantes valores naturales del entorno, y que todas las actuaciones son objeto de seguimiento y control durante la fase de obras y posteriormente, no apreciándose potenciales impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter a procedimiento reglado de evacuación de impacto ambiental el proyecto de conducción Almanzora Poniente Almeriense, fase I, tramo Venta del Pobre-límite término municipal de Almería, promovido por la «Sociedad Estatal de Aguas del Sur, Sociedad Anónima», en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Sur.

Madrid, 27 de diciembre de 1999.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

2395

RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía A-8, tramo: Tamón-Otur (Asturias), de la Dirección General de Carreteras.

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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 9 de diciembre de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del tramo Tamón-Otur de la autovía A-8, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental 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 4 de junio de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas e informe sobre alcance y contenidos del estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias», con fecha 18 de octubre de 1997, y en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 10 de octubre de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de marzo de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de estudio informativo, estudio de impacto ambiental, resultado de la información pública e informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias relativo a las alegaciones presentadas en la información pública.

Con fecha 16 de septiembre de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió información complementaria al estudio de impacto ambiental relativa al tratamiento de la información facilitada por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza en el estudio de impacto ambiental.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Como consecuencia de la información pública, la Demarcación de Carreteras presentó un informe en el que propone la aprobación del estudio informativo con las alternativas A+B+C+D+EF2-EF3+G2 modificada+H modificada+I3+J2. La adopción, en su parte final, de la alternativa EF3 en el subtramo Dueñas-Soto del Barco es consecuencia de la alegación presentada por el Ayuntamiento de Cudillero. La modificación de la alternativa G2, en el subtramo Soto del Barco-Vegarrozadas, es consecuencia de la alegación presentada por el Ayuntamiento de Soto del Barco y supone un alejamiento del trazado del yacimiento arqueológico de las Murias de Ponte. La modificación de la alternativa H, en el subtramo Tamón-Vegarrozadas, es consecuencia de la alegación presentada por el Ayuntamiento de Castrillón. El informe aporta los planos temáticos ambientales y análisis ambiental de las alternativas EF2-EF3, G2 modificada y H modificada.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía A-8, tramo: Tamón-Otur (Asturias).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, se considera que de todas las soluciones analizadas por el promotor para el proyecto de la autovía A-8, tramo: Tamón-Otur (Asturias), la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por las alternativas A+B+C+D+EF2-EF3+G2 modificada+H modificada+I3+J2, siendo las modificaciones de las alternativas EF, G, y H las propuestas por el promotor como respuesta a las alegaciones, y que forman parte del expediente.

En consecuencia, los proyectos de construcción que desarrollen la solución anterior, así como su ejecución y explotación, deberán observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberán cumplir, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.—Dado que el territorio donde se inserta la actuación presenta una geomorfología accidentada y en él persisten hábitat naturales, el trazado que finalmente desarrollen los correspondientes proyectos de construcción deberá atender, siempre que sea técnicamente viable, a las siguientes mejoras ambientales del mismo:

Tramo Otur-Querúas. Alternativa A: Con objeto de no afectar a las alisedas situadas en las vaguadas de los puntos kilométricos 11+900 y 12+050, se dispondrán muros de contención de tierras para disminuir la afección de los terraplenes en esta zona.

Tramo Querúas-Cadavedo. Alternativa B: Con objeto de disminuir la afección a la vegetación, la geomorfología y el paisaje, debidas a la mayor ocupación de suelo, se duplicará la carretera existente, siempre que sea técnicamente posible, entre los puntos kilométricos 11+400 y 13+900.

El enlace de Querúas se proyectará de forma que se minimice la afección al suelo calificado como no urbanizable de especial protección.

En el proyecto de construcción, el trazado en planta se ajustará de forma que se evite, o al menos se minimice, la afección a las saucedas situadas en las proximidades del enlace de Cadavedo, en el punto kilométrico 14+600. El trazado en alzado se proyectará de forma que se minimice la afección a la hidrología subterránea debida a la excavación de los desmontes.

Tramo Cadavedo-Novellana. Alternativa C: Con objeto de no afectar a la aliseda del punto kilométrico 16+600 y al abedular del punto kilométrico 16+800, se dispondrán muros de contención de tierras para disminuir la ocupación de los terraplenes en esta zona.

Con objeto de disminuir la ocupación de vaguadas por terraplenes de grandes dimensiones, se dispondrán muros de contención en los puntos kilométricos 18+150, 18+750, 19+150, 19+500, 20+350 y 21+500.

Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, se dispondrá un muro de contención en el desmonte del punto kilométrico 10+650.

Tramo Novellana-Las Dueñas. Alternativa D: Con objeto de no afectar al abedular y a la aliseda situadas entre los puntos kilométricos 10+500 y 10+800, se dispondrán muros de contención para disminuir la ocupación de los terraplenes en esta zona.

El enlace de Oviñana se proyectará de forma que se minimice la afección al pozo P-26.

El acceso oeste al viaducto sobre el río Esqueiro se proyectará de forma que el impacto geomorfológico y paisajístico de los desmontes y terraplenes sea el menor posible. En particular, en el desmonte de la margen izquierda se dispondrá un muro, cuyas dimensiones y características sean tales que faciliten su integración en el paisaje.

Tramo Las Dueñas-Soto del Barco. Alternativas EF2-EF3: Con objeto de disminuir la afección sobre el paisaje y la ocupación de la vaguada, se prolongará el viaducto, de Uncín hacia la obra de drenaje prevista en el lado este del viaducto disminuyendo al máximo la zona de tránsito en terraplén entre el viaducto y el túnel de Santa Ana. El tramo de la carretera actual, que quede en desuso, se levantará y se restaurará ambientalmente.

Con objeto de disminuir la afección a la vegetación y al paisaje, se dispondrá un viaducto de paso sobre el arroyo de Santa Ana, en el punto kilométrico 43+550, en lugar del terraplén previsto, ubicado en suelo calificado como no urbanizable de interés de recuperación paisajística.

Con objeto de disminuir la afección sobre la vegetación y el paisaje, se dispondrá un viaducto en sustitución del terraplén de grandes dimensiones previsto en el enlace de Muros de Nalón.

El trazado en las proximidades del túnel de Somaos se proyectará de forma que se minimice la afección a la vegetación, especialmente en las proximidades de la boca este, y al paisaje, debida a los grandes taludes, para lo cual se considerará la posibilidad y conveniencia de bajar la rasante en la zona del túnel o desplazar la traza hacia el sur.

El trazado en la zona del desmonte previsto en los puntos kilométricos 43+000 y 43+500, pasado el arroyo de Santa Ana, se proyectará de forma que se minimicen las afecciones a la hidrología subterránea, debida al descenso del nivel freático, y al paisaje.

Tramo Soto del Barco-Vegarrozadas. Alternativa G2 modificada: El trazado en la zona de La Braña, puntos kilométricos 31+000 al 31+700, se proyectará de forma que se minimice la afección a la hidrología subterránea y a los pozos de abastecimiento situados en esta zona, disminuyendo en lo posible la altura del desmonte previsto.

Con objeto de minimizar la afección a la masa de alisos situada en las proximidades del estribo oeste del viaducto sobre el río Nalón, se considerará el ajuste de trazado consistente en desplazar la traza hacia el sur o disminuir la superficie de ocupación de los estribos.

El viaducto sobre el arroyo Ferrota, de 360 metros de longitud, en el punto kilométrico 29+900, se prolongará hacia el oeste de forma que la altura del estribo no supere los 10 metros y se minimice la afección a la vegetación de ribera de los arroyos Ferrota y de la Muriégana.

El trazado en el punto kilométrico 25+500 se proyectará de forma que se evite, o al menos se minimice, la afección al lauredal.

Con objeto de disminuir el impacto muy alto sobre el paisaje producido por los terraplenes que ocupan las vaguadas de los puntos kilométricos 25+680 y 26+070, se dispondrán viaductos sobre los cursos de agua que discurren por las mismas, el primero de los cuales pasará también sobre la carretera N-632.

Tramo Vegarrozadas-Tamón. Alternativa H modificada: Con objeto de evitar la afección sobre el arroyo de Candaliera y las manchas de roble y alisos, entre los puntos kilométricos 43+200 y 43+800, se dispondrán muros de contención que disminuyan la ocupación de los terraplenes.

Alternativa I3 (coincidente en su inicio con la I1 y en su final con la I2): Con objeto de disminuir la afección al paisaje y a las edificaciones próximas, el viaducto sobre el arroyo Villa y la carretera AS-319 se prolongará en dirección oeste la longitud necesaria para incluir al arroyo del punto kilométrico 30+800 de la alternativa I3.

Entre los puntos kilométricos 11+000 de la alternativa I1 y 31+000 de la alternativa I3, se proyectará el trazado de forma que se minimice la afección a las formaciones de alisos, robles y abedules, y a las viviendas presentes en la zona. Se considerará la posibilidad de evitar el desvío y canalización del arroyo previstos, estableciendo muros al pie del terraplén o desplazando el trazado.

Con objeto de disminuir la afección a la vegetación y al paisaje, entre los puntos kilométricos 32+700 de la alternativa I3 y 26+330 de la alternativa I2, se ajustará el trazado de manera que se minimice la alteración de las alisedas y se disminuya la anchura de los terraplenes previstos. Dicho ajuste considerará la sustitución del terraplén previsto en el punto kilométrico 26+250 de la alternativa I2 por un viaducto.

Alternativa J2: Con objeto de disminuir la afección sobre la vegetación y el paisaje debida a la ocupación de la vaguada del punto kilométrico

20+350, se dispondrá una estructura que cruce el arroyo y el camino en sustitución del terraplén de gran altura previsto.

El trazado definitivo se proyectará de forma que se evite, o al menos se minimice, la afeción a las dos turberas residuales ubicadas en los puntos kilométricos 21+500 y 22+250.

2. Diseño de viaductos.—En el diseño de los viaductos sobre el arroyo de Zurraco, río Negro, arroyo del Forcón y río Esva (alternativa A); arroyo Frietas o Posadas, arroyo Ribón, río Cabo, Las Arencias, arroyo de Albuérne, arroyo Cándano y arroyo de Lindebarcas (alternativa C); río Esqueiro (alternativa D) y río Uncín (alternativa EF2-EF3), todos ellos con presencia de biotopos de interés y/o interés mediano y/o hábitat de nutria y/o cotos salmoneros, y dado que en dichas alternativas el estudio informativo propone la duplicación de la actual vía rápida, siempre que sea técnicamente viable, los viaductos se realizarán ensanchando la plataforma de los actuales viaductos, evitando la implantación de maquinaria en las laderas vertientes a los ríos y arroyos. En el caso de que, por imperativo técnico debidamente justificado, sea necesaria la ejecución de nuevas pilas, se decidirá la ubicación de pilas y estribos de manera que se asegure la mínima afeción posible sobre dichas comunidades vegetales y hábitat.

La consideración ambiental en la ubicación de pilas y estribos también será de aplicación en los viaductos de nueva planta sobre los siguientes cursos fluviales donde, según el estudio, se concentran biotopos de interés y/o áreas de interés mediano y/o formaciones arboladas de alisedas: Arroyo de San Roque, arroyo de Piera o Piñera y arroyo de Santa Olalla (alternativa EF2-EF3); arroyo de Pontigo o río Mayor, río Remolinos, río Nalón y arroyo Peñaforada, río Ferrería y arroyo de Muriegana (alternativa G2 modificada); río Raíces y arroyo de la Candaliera (alternativa H modificada); arroyo Villa, arroyo de Molleda, arroyo interceptado al sur de Ablaneda en el punto kilométrico 25+500 (alternativa I3) y río Alvares (entre el embalse de Trasona y el embalse de La Furta) (alternativa J2).

El diseño del viaducto sobre el río Nalón, dada su longitud y visibilidad, deberá considerar la integración paisajística del mismo, atendiendo a las peculiaridades del entorno en el cual se inserta.

3. Protección y conservación de la geomorfología, los suelos y la vegetación.—Con objeto de disminuir el conjunto de las afecciones ambientales debidas a la ocupación de suelo y dado el relieve accidentado por el que discurre el trazado, la anchura de la mediana será la mínima prevista para las secciones transversales en el estudio informativo.

En todos los tramos en los que el trazado discurra a media ladera y, en general, en todos aquellos en los que con esta medida se pueda disminuir la altura de los desmontes y terraplenes y el conjunto del movimiento de tierras, se evaluará, previamente a la redacción del proyecto de construcción, la posibilidad y ventajas ambientales de proyectar el trazado de las dos calzadas de la autovía de forma independiente.

Con objeto de alterar en la menor medida posible la estabilidad de los taludes y evitar el exceso de excavación, en los desmontes en taludes de roca se empleará sistemáticamente la técnica de precorte.

Además de los casos concretos contemplados en el condicionado de esta declaración, se considerará la posibilidad de disminuir la altura y ocupación de los desmontes y terraplenes de mayores dimensiones mediante túneles, viaductos y muros, cuyas características faciliten la integración en el paisaje.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

El estudio identifica cuatro comunidades vegetales cuya calidad ecológica es relevante respecto al resto de comunidades presentes en la zona. Estas comunidades se corresponden con las formaciones de bosques de abedul, alisedas y bosques de ribera, carbayedas y formaciones turfófilas. El proyecto de construcción identificará y delimitará las superficies ocupadas por las citadas formaciones. Con objeto de asegurar la mínima afeción a dichas formaciones durante la fase de obras, el pliego de condiciones técnicas particulares especificará la obligatoriedad de proceder al jalonado del perímetro de las mismas, antes del desbroce, con objeto de evitar ocupaciones y deterioros ambientales innecesarios. El programa de vigilancia ambiental, durante la fase de obras, asegurará la adopción de dichas medidas preventivas.

4. Protección del sistema hidrológico.—Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles, tanto durante la perforación como en la explotación, así como las aguas residuales procedentes, durante la fase de construcción, de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria, zonas de almacenamiento de materiales, instalaciones provisionales de

obra y plantas de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas de mínimo riesgo de contaminación de las aguas, apartadas de los cauces de ríos y arroyos. Los lugares donde se ubiquen estas instalaciones dispondrán de balsas de decantación.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de dichas balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos y arroyos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos.

En ningún caso, los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Las anteriores medidas y los correspondientes controles ambientales a establecer en el programa de vigilancia ambiental para la fase de construcción se extremarán e intensificarán en las zonas con presencia de fauna de interés, principalmente cotos salmoneros y hábitat de nutria, identificadas en el estudio de impacto ambiental.

Se evitará, siempre que sea técnicamente posible, la canalización y rectificación de los cursos naturales de agua, mediante modificación de las obras de fábrica previstas o construcción de otras nuevas, muros de protección de terraplenes o modificaciones del trazado.

El proyecto de construcción incluirá un estudio hidrogeológico que defina la altura del nivel freático, la posible afeción sobre el mismo por la excavación de la traza y la posible afeción sobre los pozos de abastecimiento. De las conclusiones del citado estudio se derivarán las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción. Las zonas calificadas por el estudio de impacto ambiental como de mayor riesgo de intercepción del nivel freático son:

Todo el subtramo Querúas-Cadavedo: Entre los puntos kilométricos 31+250 a 31+400 de la alternativa G2.

Calizas que aparecen en los alrededores de La Cangueta, en la alternativa H modificada.

Calizas de Moniello y del Grupo Rañeces en la alternativa IJ2.

Las anteriores medidas y estudios se desarrollarán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte.

5. Permeabilidad territorial y protección de la fauna.—A pesar de que el estudio de impacto ambiental considera suficiente la permeabilidad de la infraestructura, el proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle que concluirá sobre la necesidad de establecer pasos específicos de fauna. En el caso de que de dicho estudio se derivase la necesidad de establecer pasos de fauna, el proyecto de construcción incluirá la ubicación, dimensiones y características de los mismos, atendiendo a su pretendida funcionalidad.

El proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos medianos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure la duplicidad funcional.

El estudio faunístico considerará la conveniencia de establecer, en tramos puntuales, pantallas vegetales que eviten la colisión de fauna sobre el vallado propio de la autovía y sobre los vehículos. De las conclusiones de dicho estudio se derivarán las correspondientes medidas correctoras en el proyecto a que se refiere la condición 9.

El programa de vigilancia ambiental, para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

Dado que el trazado intercepta o se aproxima a ecosistemas fluviales con presencia de fauna de interés, principalmente cotos salmoneros y hábitat de nutria, el proyecto de construcción incluirá la delimitación de los viales de circulación de maquinaria en el entorno de dichos espacios, de tal manera que se asegure la mínima afeción a los mismos. El pliego de condiciones técnicas particulares y el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras detallarán las medidas y controles necesarios para evitar la alteración del hábitat de dichas especies. Los espacios donde deberán concentrarse esas medidas y controles son: Río Negro, arroyo Forcón, río Esva, arroyo Posadas, río Esqueiro, río Uncín, arroyo de Vivigo, arroyo de Candedes, arroyo de la Tejera

6. Protección del patrimonio cultural.—En coordinación con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la vía y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. A pesar de que la alternativa H modificada supone un alejamiento del yacimiento de Las Murias de Ponte, la prospección

en el entorno de dicho yacimiento deberá intensificarse aplicando la técnica necesaria que permita documentar totalmente el yacimiento y asegurar la implantación de las correspondientes medidas preventivas o correctoras. Las mismas precauciones se aplicarán en la finca «El Cutión», ubicada en el lugar de «El Misterio» (La Braña-Castrillón), en precaución de la posible existencia de restos de una necrópolis tumular. En su caso, la memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Dado que el estudio de impacto ambiental identifica determinados bienes muebles de interés etnográfico, principalmente hórreos y paneras, para los cuales propone el traslado a un nuevo emplazamiento, el proyecto de construcción incluirá las actuaciones relativas al desmantelamiento y montaje de dichos bienes, así como la adecuación del entorno de sus nuevos emplazamientos. Dichas actuaciones se proyectarán y ejecutarán en coordinación con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias.

El proyecto de construcción desarrollará, en coordinación con la referida Consejería, las medidas necesarias para garantizar la continuidad del Camino de Santiago.

7. Contaminación acústica.—Siguiendo las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental. Estas medidas de protección son necesarias, según el Estudio, en las siguientes zonas:

Tramo Otur-Querúas: A1 y A2 (Villuir), A12 (El Ventorrillo), A13 (El Berreirón) y A14 (Querúas).

Tramo Cadavedo-Novellana: A19 (Tablizo) y A20 (Tablizo).

Tramo Novellana-Dueñas: A22 (Novellana), A24 (Valdredo) y A29 (Ribete).

Tramo Dueñas-Soto del Barco: B3 (Cudillero) y B9 (Piñera).

Tramo Soto del Barco—Vegarrozadas: C2 (Ponte), C5B (Folgueras), C7 (El Cuelpo) y C9 y C10 (Castrillón).

Tramo Vegarrozadas—Tamón: D4 (La Carrionina), D8 (La Tabla) y D11 (Entrialgo).

El estudio acústico, además de verificar a nivel de proyecto las predicciones del estudio de impacto ambiental, concretará la previsión de niveles acústicos generados por las alternativas G2 modificada y H modificada.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el estudio de impacto ambiental, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los máximos recomendados por el estudio de impacto ambiental y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autopista serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones.

Zonas residenciales:

Leq (7-23 h.) menor que 65 dB (A).

Leq (23-7 h.) menor que 55 dB (A).

Zona industrial, comercial o empresarial:

Leq (7-23 h.) menor que 75 dB (A).

Leq (23-7 h.) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

8. Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de ubicación de vertederos y canteras para la obtención de préstamos; en consecuencia, el proyecto de construcción considerará como primera opción de vertedero y préstamo los emplazamientos propuestos por el estudio de impacto ambiental.

El proyecto de construcción incluirá la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a una escala de detalle no menor de 1:10.000. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

En el caso de que el proyecto de construcción decida algún emplazamiento para dichas instalaciones no contemplado por el estudio de impacto ambiental, ese nuevo emplazamiento deberá estar avalado por un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas consideradas. En cualquier caso, la utilización de emplazamientos distintos a los propuestos por el estudio de impacto ambiental deberá justificarse por razones técnicas o ambientales.

Se consideran zonas de exclusión para la instalación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares las siguientes zonas:

Distancias inferiores a 100 metros de los cauces de los ríos y arroyos.

Formaciones permeables, identificadas por el estudio de impacto ambiental, que abastezcan a acuíferos.

Zonas ocupadas por comunidades vegetales de bosques de abedul, alisedas y bosques de ribera, carbayedas o formaciones turfófilas.

Yacimientos arqueológicos identificados por el estudio de impacto ambiental.

Paisaje protegido de la costa occidental, monumento natural de La Turbera de Las Dueñas, paisaje protegido de la Cuenca del Esva, embalse de Trasona y embalse de La Furta.

Áreas identificadas y cartografiadas en el estudio de impacto ambiental como zonas de interés piscícola-cotos salmoneros, colonia de avión zapador, hábitat de nutria, biotopos de interés y áreas de mediano interés.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes, bocas de los túneles, riberas de todos los arroyos y ríos, enlace de Muros de Nalón y zonas de apantallamiento identificadas en el estudio faunístico a que se refiere la condición 5.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. El diseño y ejecución de taludes se ajustará a lo especificado en el apartado 11.3.4 (Geología y Geotecnia) del estudio de impacto ambiental.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a 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.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, como responsable de la ejecución 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 las 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. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

- b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.
c) Informes periódicos trimestrales durante toda la fase de obras.
d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas relativas a la protección y conservación de la geomorfología, los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y estado final de pasos de fauna, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere 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 funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente 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 Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Diseño de viaductos en relación con las afecciones ambientales, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección y conservación de la geomorfología, los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y estudio hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Estudio faunístico, proyecto de adecuación de drenajes como pasos de fauna y, en su caso, proyecto de pasos de fauna específicos, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado y proyecto de traslado de bienes de interés etnográfico, a que se refiere la condición 6.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 7.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 8.

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 y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos 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, 20 de enero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Delegación del Gobierno en Asturias	X
Demarcación de Costas en Asturias	X
Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía en Asturias	X
Dirección Provincial del antiguo MOPTMA en Asturias	X
Dirección Regional de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
Consejería de Educación del Principado de Asturias	—
Consejería de Agricultura del Principado de Asturias	—
Dirección Regional de Urbanismo y Vivienda del Principado de Asturias	—
Presidencia del Principado de Asturias	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
Ayuntamiento del Concejo de Carreño	X
Ayuntamiento del Concejo de Gozón	—
Ayuntamiento del Concejo de Corvera-Nubledo	X
Ayuntamiento del Concejo de Avilés	—
Ayuntamiento del Concejo de Illas	—
Ayuntamiento del Concejo de Castrillón	—
Ayuntamiento del Concejo de Soto del Barco	X
Ayuntamiento del Concejo de Muros de Nalón	X
Ayuntamiento del Concejo de Pravia	X
Ayuntamiento del Concejo de Cudillero	—
Ayuntamiento del Concejo de Valdés	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	X
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	—
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA) (Oviedo)	X
Colectivo Ecologista Avilés Grupo Mavea (Avilés)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Colectivo Ecologista Deva (Gijón)	—
Coordinadora Ecologista dAsturies-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)	X
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 Ecologista Asturias (Oviedo)	—
URTICA (Oviedo)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Asociación para la Defensa del Patrimonio Asturiano (Gijón)	X

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza informa que el río Esva, en las proximidades de Canero, está protegido de acuerdo con la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas continentales que requieren protección o mejora para ser aptas para la vida de los peces. En ese mismo entorno indica la presencia de tres especies de peces clasificados como vulnerables.

Relaciona los hábitat prioritarios, incluidos en el anexo 1 de la Directiva 92/43/CEE, presentes en el entorno de actuación. Esos hábitat son: Estanques temporales mediterráneos de «Isolepido-Stellarietum» alsines en reducidos núcleos al sur de Luarca en las proximidades de Setienes, brezales húmedos atlánticos meridionales de «Erica tetralix» y «Erica ciliaris» al este de Setienes, al este de Barcia, entre Ballota y Santamaría y al sur de San Pedro, turberas de cobertura ácidas de esfangos al sur de Cadavedo, al sur de Tabuzo y al este de Albuerno, bosques aluviales residuales «Alnion glutinoso-incanae» al este de Barcia (en una vaguada que vierte directamente a la ensenada de Canero), al sur de la playa del Molino, al sur de Vivigio, al este de Albuerno, al este de Barcia (en una vaguada que desciende hacia Punta Mosqueiro), al oeste de Novellana (en una vaguada que desciende hacia la isla Cogolla), al suroeste de Albuerno, al suroeste de Camuño y al sur de Cudillero. Relaciona como hábitat no prioritarios presentes en el entorno del proyecto, las aguas oligotróficas con un contenido de minerales muy bajo de las llanuras arenosas atlánticas localizado 500 metros al este de Setienes y Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga al suroeste de Piedras Blancas y al sur de Avilés.

La Confederación Hidrográfica del Norte señala los siguientes aspectos ambientales a considerar: Medidas para evitar un enturbiamiento apreciable de las aguas durante la ejecución de las obras, medidas para proteger contra la erosión los terraplenes próximos a los ríos, medidas para la protección de la fauna piscícola en la ejecución de cortas y desvíos de cauces, diseño de estructuras y obras de fábrica dejando expedita una zona de servidumbre de cinco metros de anchura para uso público. Indica que las extracciones de áridos, las solicitudes de aprovechamiento de agua y los vertidos de aguas residuales de las instalaciones de obra precisarán de autorización administrativa de ese organismo. También advierte sobre la prohibición de verter materiales a los ríos o depositarlos en sus márgenes.

La Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía indica que el establecimiento del impacto ambiental debe basarse en las limitaciones que el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias tiene establecidas para protección de zonas, monumentos y paisajes.

La Demarcación de Costas en Asturias indica que las afecciones sobre el dominio público marítimo terrestre se localizan en los cruces de la ría del Nalón y de Canero. En este último caso la ampliación del viaducto existente no produciría una nueva incidencia sobre el dominio público marítimo terrestre.

La Dirección Regional de Medio Ambiente del Principado de Asturias relaciona las carreteras de titularidad autonómica y municipal para las que deberán preverse enlaces y pasos. Propone la necesidad de cuantificar la afección sobre las distintas unidades de vegetación. Señala como elementos ambientales destacables presentes en el entorno del proyecto, la turbera de Dueñas y la desembocadura del río Esva en Canero. Indica la necesidad de analizar los efectos ambientales de las acciones derivadas de la creación de vertederos. Incluye una propuesta de medidas preventivas y correctoras en la que recomienda el manejo de las normas para la realización de trabajos de revegetación y/o restauración que generen Impacto

sobre el medio natural de la antigua Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias.

El Instituto Tecnológico Geominero de España relaciona aspectos generales a considerar por el estudio de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Soto del Barco indica que la zona de viario propuesta en la Memoria-resumen es la más aconsejable. Considera que el estudio deberá considerar la afección sobre núcleos de población y edificaciones, restos arqueológicos e históricos en la zona de Ponte, masas arbóreas y espacios de interés.

El Ayuntamiento de Muros de Nalón indica que se considere la afección a zonas habitadas y que se adopten medidas de protección contra el ruido. Solicita el respeto a los sistemas hidráulicos, captaciones, redes y sistemas de abastecimiento de agua.

El Ayuntamiento de Carreño-Candas indica que el estudio debe considerar los programas que en materia medioambiental desarrolla la empresa «Dupont Ibérica, Sociedad Anónima» en colaboración con la Universidad de Oviedo. Entre esos programas destaca la reforestación de las zonas situadas al norte y al sur del área industrial, la creación del humedal de la Furta y la restauración de las turberas existentes en la ladera norte del área industrial. Expone que se debe considerar la afección sobre la actividad agropecuaria, especialmente en la parroquia de Tamón.

El Ayuntamiento de Corvera-Nubledo solicita que el estudio incluya, como factores asociados al medio biológico afectados por el proyecto, los espacios de las turberas de Tamón, el humedal de la Furta y la garganta de El Escañorio. Además, advierte sobre la existencia, en el entorno del proyecto, del palacio de los Condes de Peñalver y el castro de Pico Castiello.

El Ayuntamiento de Pravia solicita que en el paso por la Vega de los Cabos se considere una longitud de estructura que reduzca la creación de taludes y que en el paso por el núcleo de Somado se considere la opción de pasar bajo el núcleo en túnel.

El Fondo para la Protección de los Animales Salvajes (FAPAS) indica que el trazado de la autovía va a suponer un incremento en el factor de muerte por atropello de algunas aves, especialmente cárbos y lechuzas. Solicita el estudio de áreas de riesgo y que se implanten barreras arbóreas que impidan el vuelo rasante de las aves hacia la autovía. Recomienda el empleo de vegetación autóctona en los trabajos de restauración vegetal, indicando el acebo como especie interesante a implantar.

La Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) solicita el estudio de un trazado por el corredor interior entre Oviedo y Lugo que discurra por el corredor abierto por la CN-634 entre Oviedo y Salas, y a partir de Salas tomar un itinerario definido por los núcleos de Tinéu, La Puela, D'Allande, El Palo, Grandas de Salime, A Fonsagrada y Lugo.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que próximo al tramo proyectado se encuentra el área importante para las aves número 009 «Cabo Peñas-Cabo Busto», por lo que expone la necesidad de estudiar la posibilidad de que las especies de aves presentes en esa área puedan verse afectadas por el proyecto. Recomienda que se respeten los bosquetes autóctonos de carbayedas, los bosques de ribera y las grandes masas de matorral, al ser hábitat predilectos de la curruca rabilarga. Indica que los bosques de ribera son hábitat protegidos por la Ley 4/1989 y por la Directiva 92/43/CEE, por lo que deben evitarse aquellos tramos que mantengan un buen estado de conservación. Expone que el trazado propuesto debería ajustarse a la red viaria ya existente, internándose lo menos posible en la zona intermedia. Advierte que el trazado atraviesa el paisaje protegido de la cuenca del Esva, en cuyo espacio recomienda el estudio exhaustivo de determinados aspectos. Recomienda el empleo de especies autóctonas en los trabajos de restauración y otras medidas de restauración ambiental.

El Colectivo Ecologista de Avilés cuestiona la necesidad de la infraestructura entre Tamón y Otur y solicita el desdoblamiento de la variante de Avilés en el subtramo Tamón-Vegarrozadas. Relaciona como áreas con particularidades ambientales que se verían afectadas por el proyecto, el entorno del embalse de Trasona, el paraje de la Consolación, el área natural del Escañorio, las cuencas y valles de los ríos Alvares, Arlós, Villa y Raíces, y la zona de influencia del pico Gorfóli. Destaca el impacto que causará el proyecto sobre los bosques caducifolios existentes en los Concejos de Castrillón y Corvera, donde se halla la principal población de ciervos volantes en el ámbito asturiano. Indica que la zona afectada por la infraestructura presenta diversos hábitat catalogados por la Directiva 92/43 como de interés prioritario. Expone que parte de las especies vegetales y animales presentes en el área de estudio aparecen en listados incluidos en diversa normativa que promueve su protección. Destaca la presencia de Avión zapador en la ría del Nalón y halcón peregrino en la comarca de Avilés. Indica, como efectos derivados de la actuación, el aumento de niveles acústicos, el incremento de atropellos de fauna, la ocupación de suelos y el incremento de emisiones de gases.

La Asociación Ciudadana Independiente para la Defensa del Patrimonio Asturiano expone que la autovía puede estar justificada en su tramo inicial

hasta Soto del Barco, siempre con el trazado y motivaciones siguientes: Partir de Llanares, y no de Tamón, y aprovechar mediante desdoblamiento la variante de Avilés; acometer una autovía de nuevo trazado desde Vegarrozadas, siguiendo un trazado paralelo y por el sur de la actual CN-632 hasta el desvío del aeropuerto; posteriormente, se desplazaría más al sur hasta llegar a Soto del Barco. Indica que a partir de Soto del Barco la obra no está justificada. Expone los efectos ambientales generados por la ejecución de la actual vía rápida por la costa occidental, recogiendo las afecciones a los valores socioeconómicos de la rasa costera y la afección paisajística sobre la costa occidental. Destaca la afección generada por la construcción del viaducto de Canero sobre el estuario del Esva, en el tramo de vía rápida Querúas-Otur, que ha supuesto la pérdida de parte de sus valores ambientales. Advierte sobre la destrucción de elementos del patrimonio histórico.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo se estructura en dos fases. La primera, fase A, tiene por objeto la recopilación de los datos básicos necesarios para el planteamiento de alternativas. La escala de trabajo de esta primera fase de aproximación es la 1:25.000 y como conclusión de la misma, y después de un análisis multivariable, se delimita una franja de territorio calificada como compatible, donde se desarrollan las alternativas que son consideradas en la siguiente fase, denominada fase B. Un resumen documentado de esa fase A ha constituido el documento sometido a consultas según el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988.

La fase B del estudio informativo tiene por objeto la obtención de la alternativa más conveniente de entre todas aquellas que, uniendo los extremos del tramo establecido, se desarrollen dentro de la franja de territorio calificada como compatible en la fase A. La escala de trabajo de esta segunda fase es la 1:5.000.

A lo largo de unos 80 kilómetros se plantean un total de 18 trazados diferentes, que administrativamente afectan a los Concejos de Valdés, Cudillero, Pravia, Muros de Nalón, Castrillón, Avilés, Corvera y Carreño.

Para el análisis de las diferentes alternativas se ha dividido la zona de estudio en siete subtramos:

Subtramo Otur-Querúas: Se plantea únicamente la alternativa A, que consiste en la duplicación de la actual variante de Luarca. Su longitud es de 9.536 metros; dispone de dos enlaces, tres viaductos y precisa de 497.440 metros cúbicos de vertedero.

Subtramo Querúas-Cadavedo: Se plantea una única alternativa, denominada B, que discurre al sur de la actual N-632. Su longitud es de 5.058 metros; dispone de dos enlaces, un viaducto y precisa de 350.874 metros cúbicos de vertedero.

Subtramo Cadavedo-Novellana: Se plantea únicamente la duplicación de la actual vía rápida, alternativa C. Su longitud es de 11.766 metros; dispone de dos enlaces, nueve viaductos, un falso túnel y precisa 484.835 metros cúbicos de vertedero.

Subtramo Novellana-Las Dueñas: Se plantea únicamente la duplicación de la actual vía rápida, alternativa D. Su longitud es de 5.179 metros; dispone de dos enlaces, un viaducto y precisa 610.868 metros cúbicos de vertedero.

Subtramo Las Dueñas-Soto del Barco: Se proponen tres alternativas a estudio, denominadas EF1, EF2 y EF3.

La alternativa EF1 es la que discurre más cerca de la costa y propone el paso del río Uncín mediante la duplicación del viaducto actual, para posteriormente bordear la ladera del monte de Santa Ana por la zona de la turbera de Las Dueñas. Tiene una longitud de 9.120 metros, dispone de dos enlaces, seis viaductos, un túnel y precisa de 447.224 metros cúbicos de vertedero.

La alternativa EF2 discurre al sur de la N-632 y propone la elevación del viaducto de Uncín, entre 25 y 30 metros, hasta los 80 metros para, seguidamente, atravesar mediante túnel el monte Santa Ana, evitando el paso por la zona de la turbera de Las Dueñas que supone la alternativa EF1. Esta alternativa tiene una longitud de 8.730 metros, dispone de dos enlaces, cuatro viaductos, tres túneles (el citado de Santa Ana y otros dos bajo los núcleos de Pepín y Soma) y precisa de 1.008.720 metros cúbicos de vertedero.

La alternativa EF3 se ajusta en su primera parte a la alternativa EF1, para, en la zona de la turbera de Las Dueñas, tomar dirección sur y situarse al sur de la alternativa EF2. Tiene una longitud de 9.533 metros, dispone de dos enlaces, cinco viaductos, dos túneles, bajo los mismos núcleos que la alternativa EF2, y precisa de 1.008.720 metros cúbicos de vertedero.

Subtramo Soto del Barco-Vegarrozadas: Se proponen tres alternativas.

La alternativa G1 cruza el río Nalón aguas abajo de la isla del Pedregalón y bordea por el norte el núcleo de Soto del Barco, para dirigirse hacia el aeropuerto de Asturias y posteriormente cruzar el valle de Naveces. Tiene una longitud de 11.407 metros, dispone de tres enlaces, cinco viaductos, dos túneles, un falso túnel y precisa de 2.885.973 metros cúbicos de vertedero.

La alternativa G2 cruza el río Nalón aguas arriba de la isla del Pedregalón, bordea por el sur el núcleo de Soto del Barco, para aproximarse a la N-632 y cruzar el valle de Naveces por su parte alta. En el alto del Garabinal se establece un ramal de acceso al aeropuerto. Tiene una longitud de 11.720 metros, dispone de tres enlaces, cinco viaductos y precisa de 992.678 metros cúbicos de vertedero.

La alternativa G3 se corresponde con la G2 hasta el alto del Praviano, donde toma dirección norte, para aproximarse al aeropuerto y cruzar el valle de Naveces entre las alternativas G1 y G2. Tiene una longitud de 12.353 metros, dispone de tres enlaces, cinco viaductos y precisa de 637.560 metros cúbicos de vertedero.

Subtramo Vegarrozadas-Tamón: En el comienzo del subtramo, el estudio informativo presenta una única alternativa, denominada alternativa H, entre Vegarrozadas y el enlace de Avilés oeste. Esta alternativa arranca de la parte centro-oriental de la cuenca del río Ferrota y termina en las inmediaciones de la Cruz de Illas, en el borde oriental de la cuenca del río Raíces. Posteriormente, para atravesar las poblaciones situadas al sur de la zona industrial de Avilés, el estudio considera tres alternativas denominadas I1, I2 e I3. La alternativa I1 es la que discurre más al norte, dejando al sur los núcleos de Lloreda, García y Villanueva. La alternativa I2 discurre al Sur de la I1 y de los núcleos de Lloreda, La Reguera y La Trapa. La alternativa I3 se corresponde con la alternativa I1 en la primera parte de su trazado, separándose del mismo antes de cruzar el arroyo de Molleda, donde se dirige al sur para tomar el mismo trazado que la alternativa I2. El conjunto de alternativas I realizan el cruce del río de Alvares entre el embalse de Trasona y el embalse de La Furta. Desde ese punto el estudio plantea el conjunto de alternativas J. La alternativa J1 nace al final de la alternativa I1, bordea por el este el embalse de Trasona y transita paralelo a la vía férrea hasta unirse a la autopista A-8. La alternativa J2 arranca del final de las alternativas I2 e I3 y avanza por el norte de la factoría «Dupont Ibérica, Sociedad Anónima», para dirigirse en dirección norte a buscar el mismo enlace que la alternativa J1 con la A-8. La alternativa J3 se corresponde con la J2, pero, en vez de tomar dirección norte, bordea la citada factoría por el norte, para conectar con la A-8 en el enlace de Tabaza. La alternativa J4 comienza al final de la alternativa I1, bordea la citada factoría por el sur y conecta con la A-8 en las proximidades del núcleo de La Admiración.

La combinación de las distintas alternativas H, J e I presenta las siguientes características:

Alternativa H+I1+J1: Longitud 14.332 metros con tres enlaces, seis viaductos y 1.873.978 metros cúbicos de vertedero.

Alternativa H+I1+J4: Longitud 15.432 metros con tres enlaces, siete viaductos, un túnel y 2.362.084 metros cúbicos de vertedero.

Alternativa H+I1+J2: Longitud 14.738 metros con tres enlaces, seis viaductos y 2.680.076 metros cúbicos de vertedero.

Alternativa H+I2+J3: Longitud 15.838 metros con tres enlaces, seis viaductos y 1.873.978 metros cuadrados de vertedero.

Alternativa H+I3+J2: Longitud 14.826 metros con tres enlaces, cinco viaductos y 2.362.084 metros cúbicos de vertedero.

Alternativa H+I3+J3: Longitud 15.926 metros con tres enlaces, cinco viaductos y 2.268.394 metros cúbicos de vertedero.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas atendiendo a los objetivos ambiental, económico, funcional y territorial. El estudio aplica el método Pattern complementado con el método Electre I. Finalmente, incluye un análisis de sensibilidad y robustez de los métodos aplicados.

El estudio concluye recomendando las alternativas A, B, C, D, EF2, G2 y H+I3+J2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio de impacto ambiental, al igual que el estudio informativo, se estructura en dos fases. La fase A caracteriza ambientalmente el territorio, apoyándose en una escala cartográfica 1:25.000, y la fase B, que

desarrolla el estudio de impacto ambiental propiamente dicho, describe la situación del medio donde se inserta la actuación a una escala 1:5.000.

El estudio incluye, como aspectos ambientales potencialmente afectables, los siguientes: Climatología, calidad atmosférica, situación fónica, geología, hidrología (superficial y subterránea), vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales protegidos, socioeconomía, planeamiento y patrimonio histórico-artístico.

En los apartados de climatología y calidad atmosférica, el estudio caracteriza el área de estudio y la situación futura, no encontrando afecciones relevantes de ninguna de las alternativas sobre este factor ambiental.

Por lo que respecta al impacto acústico, el estudio presenta la situación fónica actual de cada uno de los núcleos urbanos presentes en el área de estudio. El estudio aporta una previsión de niveles sonoros generados por el tráfico, tomando como límite máximo admisible 55 dB (A) Leq. Las alternativas que producen mayor afección son la EF1, EF3, G1, I1, J1, J3 y J4, alcanzado, en todas ellas, el impacto la magnitud de moderado.

En el apartado de geología y geotecnia aporta la descripción del medio, atendiendo a las unidades litológicas, las características estructurales y el recubrimiento de los suelos. Identifica como impactos los derivados de posibles situaciones geológico-geotécnicas desfavorables no contempladas en el proyecto (bloques sueltos, cuñas inestables, deslizamientos superficiales, etc.).

Respecto a la red hidrográfica superficial, el estudio expone que la zona de estudio se distingue por la presencia de pequeños cauces de poca entidad que, en general, siguen una dirección sur-norte, destacando la presencia de algunos cauces de mayor tamaño, como el Esva o el Nalón. El estudio presenta la valoración de los cursos de mayor calidad ecológica, que son el río Negro, arroyo Forcón, río Esva, arroyo Posadas, arroyo Vivigo, río Esqueiro y río Uncín. En la valoración de impactos efectuada no se describe ningún impacto severo, valorando la mayoría de las alternativas como compatibles y encontrando cinco moderadas (C, D, G1, G3 y J1).

En el apartado de hidrología subterránea se describe la existencia de dos zonas, en el área objeto de estudio, bien diferenciadas respecto a este factor ambiental: La primera, entre Otur y el Nalón, muestra como característica en común la impermeabilidad, por lo que no presentan acuíferos significativos y la segunda, entre el Nalón y Tamón, incluye las principales formaciones acuíferas. La identificación de impactos refleja esta división del área de estudio, puesto que entre Otur y el Nalón (alternativas A, B, C, D y EF) apenas se intercepta el nivel freático, excepto en la alternativa EF3, provocando, por tanto, muy pocas afecciones, en tanto que a partir del Nalón las intercepciones comienzan a ser más frecuentes y de mayor importancia. De este modo, se han encontrado las mayores afecciones en las alternativas EF3, IJ1, J3, J4, G2 y G3.

En el capítulo de vegetación, el estudio destaca la intensa actividad agrícola, ganadera y urbanística que ha modificado completamente el aspecto de la cubierta vegetal originaria, siendo muy escasas las manchas de vegetación natural. En la zona de estudio se presentan las siguientes comunidades: Formaciones arboladas autóctonas, cultivos forestales alóctonos, matorral, prados y cultivos, juncuales y cañaverales, turberas y áreas urbanas e industriales. Como resultado de la valoración dada a cada comunidad se tiene que las alternativas que ejercen mayor afección a la vegetación del área de estudio son la EF1 y EF3, por su afección a la turbera de Las Dueñas y su comunidad de musgos y hepáticas, lo que determinó que se seleccionara la alternativa EF2.

La descripción de la fauna se presenta relacionada con las comunidades vegetales a las que se les ha asociado la correspondiente comunidad faunística que vive en ella. Además, el estudio presenta un estudio de los hábitat de avión zapador y nutria, y los biotopos de interés para la fauna, como son los bosques formados por especies autóctonas que tienen la mayor capacidad potencial de albergar fauna, los bosques de ribera y las zonas húmedas en general. La identificación y valoración de impactos se ha realizado de acuerdo a los biotopos definidos en el apartado anterior. Resultado de esta valoración ha sido la consideración de todas las alternativas a estudio como compatibles o moderadas, sin provocar en ningún caso afecciones de importancia, y considerando la permeabilidad territorial de la vía, el principal impacto faunístico causado por las infraestructuras lineales, como suficiente.

El apartado paisajístico contiene el estudio de la visibilidad de los puntos donde está previsto un mayor impacto paisajístico, el estudio de la incidencia visual asociada a los movimientos de tierra de cada una de las alternativas (desmontes y terraplenes) y el estudio de la calidad paisajística de las zonas interceptadas por el nuevo vial. Se realiza un estudio más detallado de dos impactos paisajísticos de importancia afrontados de distinta forma por las distintas alternativas: El cruce del río Uncín y el paso por la zona de Dueñas (EF1, EF2 y EF3); y el cruce del valle de Naveces (G1, G2 y G3).

Por lo que respecta a los espacios protegidos, el estudio expone que el paisaje protegido de la costa occidental se ve afectado por las alternativas A, B, C, D, EF1 y EF3, en tanto que el monumento natural de la turbera de Dueñas sería afectado por las alternativas EF1 y EF3. El paisaje protegido de la cuenca del Esva, a pesar de quedar incluido dentro del área de estudio, no se ve afectado por ninguna de las alternativas en estudio. La mayor afección considerada ha sido la provocada por las alternativas EF1 y EF3 sobre la turbera de Las Dueñas. También se han considerado como zonas de especial interés el embalse de Trasona y el embalse de La Granda.

De la identificación y valoración de las afecciones que las diferentes alternativas podrían producir sobre el medio socioeconómico, el estudio deduce que existen afecciones tanto positivas como negativas; las primeras debido a que con la mejora de las comunicaciones se posibilita una despolarización de la población. Por otro lado, el trazado del nuevo vial posibilita el impulso de sectores hoy en día en decadencia (puertos de Luarca y Cudillero). Asimismo, existen posibles afecciones puntuales negativas. Las alternativas EF1 e I1 deberán evitar el constreñir el desarrollo de las poblaciones de la rasa costera de Cudillero y de las localidades periurbanas del sur de Avilés respectivamente. En cuanto a la alternativa J4, se produce una nueva afección, de carácter severo, al cortar por la parte sur la factoría «Dupont Ibérica, Sociedad Anónima» y el ferrocarril que lo unirá con la red general en la estación de Nubledo.

El apartado de patrimonio histórico-artístico presenta la identificación, localización y descripción de cada uno de los elementos patrimoniales de interés presentes en el área de estudio, que se corresponden con elementos arqueológicos (industria lítica, túmulo, minería, vía de comunicación y diverso), elementos arquitectónicos (iglesia, ermita, capilla, casona, palacio, edificio de interés y diverso), y elementos etnográficos (hórreo, panera, molino y diverso). La identificación y valoración de los impactos se ha realizado teniendo en cuenta el número de elementos interceptados por cada alternativa, la calidad de esos elementos y la posibilidad de su traslado. Atendiendo a esta calidad, los elementos de mayor valor son las edificaciones de estilo montañoses, realizadas por indios, presentes en el núcleo de El Pito, así como la Villa Romana de Las Murias de Ponte. Dos de las primeras se podrían ver afectadas en caso de que se seleccionara la alternativa EF1, en tanto que la segunda se vería afectada en caso de construir las alternativas G2 o G3.

Por último, el estudio analiza el Plan General de Ordenación Urbana de cada uno de los términos municipales afectados, para posteriormente describir las afecciones que cada una de las alternativas ejerce sobre ellos.

El estudio propone, como principales medidas correctoras a desarrollar en fases posteriores, las siguientes: Apantallamientos acústicos artificiales, modificaciones oportunas para garantizar el mínimo riesgo geológico (colocación de bulones, mallas de retención y guiado, medidas de drenaje o contrafuertes), medidas preventivas en fase de obras para evitar afecciones sobre la hidrología superficial (zanjas de infiltración para canalizar las aguas de escorrentía, prevención en las boras, etc.), medidas correctoras en las zonas en las que se intercepta el nivel freático (contrafuertes filtrantes en taludes, drenes en la base de los taludes, etc.), Plan de Revegetación en todas las superficies afectadas por la realización de las obras, traslado de los hórreos y paneras afectados por el trazado y seguimiento arqueológico de las obras.

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental dirigido a supervisar y comprobar que las actuaciones medioambientales a realizar entre esta fase del proyecto (fase B del estudio informativo) y las siguientes (fase C del estudio informativo y proyecto de trazado) se llevan a cabo de manera correcta desde dos puntos de vista: De acuerdo a la legislación vigente y utilizando la información obtenida en el propio estudio de impacto ambiental. Se estructura de forma que en un primer punto se incluye un recordatorio de las fases administrativas que se deben suceder previamente a la redacción del proyecto de trazado, para pasar más tarde a establecer un condicionado ambiental que deberá ser considerado, por la empresa consultora correspondiente, en el momento de la redacción de la siguiente fase del estudio y del proyecto de trazado.

Por último, y dirigiéndose ya a una fase aún más avanzada del proyecto, se establecen una serie de contenidos mínimos que deberá tener el pliego de prescripciones técnicas de particulares del proyecto de construcción.

El estudio presenta la valoración de los impactos residuales que soportará el territorio según cada alternativa. Estos impactos son:

Alternativa A: Todos los impactos se valoran como compatibles.

Alternativa B: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa C: Todos los impactos se valoran como compatibles.

Alternativa D: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa EF1: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto los producidos sobre la vegetación, los espacios protegidos, el patrimonio histórico-artístico y el planeamiento, que se valoran como severos.

Alternativa EF2: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa EF3: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto los producidos sobre la vegetación, el paisaje, los espacios protegidos y el planeamiento, que se valoran como severos.

Alternativa G1: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto los producidos sobre el paisaje y el planeamiento, que se valoran como severos.

Alternativa G2: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa G3: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto los producidos sobre el paisaje y el planeamiento, que se valoran como severos.

Alternativa H: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa I1: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto el producido sobre el planeamiento, que se valora como severo.

Alternativa I2: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa I3: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa J1: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto el producido sobre el paisaje, que se valora como severo.

Alternativa J2: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Alternativa J3: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto el producido sobre el planeamiento urbano, que se valora como severo.

Alternativa J4: Todos los impactos se valoran como compatibles o moderados, excepto los producidos sobre la socioeconómica y el planeamiento, que se valoran como severos.

El estudio presenta una jerarquización ambiental de las distintas alternativas, recomendando ambientalmente las siguientes alternativas, según tramos: Tramo EF (alternativa EF2), tramo G (alternativa G2), tramo I (alternativas I2/I3), tramo J (alternativa J2).

El estudio de impacto ambiental presenta un análisis ambiental de las posibles zonas de préstamos y vertederos, concluyendo con la recomendación de 11 vertederos, repartidos a lo largo del tramo, y 16 canteras de préstamos, según características de los materiales.

El estudio de impacto ambiental concluye con un documento de síntesis, en el que se resumen todos los contenidos.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Se han presentado 880 alegaciones durante el período de información pública.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias presenta una propuesta de tratamientos de recuperación ambiental relativos a terraplenes y vertederos, desmontes, zonas de ocupación transitoria, áreas de atención especial, retirada de tierra vegetal, revegetaciones, medidas correctoras y Plan de Vigilancia Ambiental. Respecto a las áreas de atención especial, señala los desmontes en la transición del viaducto sobre el río Uncín y el falso túnel de Las Dueñas, en la alternativa EF2 del tramo Dueñas-Soto del Barco, desmontes y terraplenes entre los puntos kilométricos 26 a 28 de la alternativa G2 del tramo Soto del Barco-Vegarrozadas y vertederos en general. Solicita su participación en el plan de vigilancia ambiental.

La Consejería de Cultura del Principado de Asturias indica que la alternativa G2 del tramo Soto del Barco-Vegarrozadas afecta al yacimiento romano de Las Murias de Ponte (Ponte-Soto del Barco). Solicita que se respete la integridad del yacimiento.

La alternativa G1 del mismo tramo anterior afecta a los yacimientos de Lasca de cuarcita de Vences. Las alternativas I2, J1, J3 y J4 del tramo Vegarrozadas-Tamón afectan, respectivamente, a los yacimientos de Lasca de Huertas, Los Gabitos, Las Trancas y Tamón-II y La Entrega. Solicita que se realicen sondeos y seguimiento arqueológico.

Solicita que la coincidencia de la alternativa EF1 con el entorno de protección del conjunto histórico de El Pito sea mínima.

Requiere la continuidad del trazado del Camino de Santiago y que en su entorno se adopten medidas correctoras de apantallamiento vegetal.

El expediente contiene un informe de la Consejería, en el que se expone la inexistencia de restos arqueológicos, que se puedan identificar en superficie con una necrópolis tumular en el lugar de El Misterio (Castrillón).

El Ayuntamiento de Castrillón indica que en el tramo Soto del Barco-Vegarrozadas no se ha considerado la reserva de suelo prevista en el avance de la revisión del planeamiento. No obstante, de las alternativas planteadas, se selecciona la que incide en menor grado en el valle de Naveces, de alta calidad paisajística. Respecto al tramo Vegarrozadas-Tamón, indica que la alternativa H, aun con el desplazamiento hacia el norte, como solicitó el propio Ayuntamiento para no afectar a los núcleos de La Braña, Las Bárzanas y La Cangueta, se afecta a dichos núcleos, además de aproximarse al núcleo de Teboyas. Todo ello se ve agravado con la previsión de un área de servicio en la zona de Teboyas. Propone que el trazado se desvíe desde el cruce con la CT-2 hasta la zona de La Braña por la ladera situada al sur de El Forcón y Las Pedreras y atravesando La Candaliega, para continuar al norte de Peñarrey hasta cruzar en viaducto el valle del Llordal. Presenta una zona alternativa para ubicar el área de servicio.

Indica la posible existencia de una necrópolis tumular en La Braña; no presenta sugerencias, a expensas del informe que presente la Consejería de Cultura.

Don Alejandro García Álvarez presenta una notificación ante el Ayuntamiento de Castrillón, en la que expone la posible existencia de restos de una necrópolis tumular en la finca «El Cuntión» en el término de La Braña junto a la finca de «El Misterio». La notificación expone los indicios que hacen sospechar de la existencia en el citado lugar de la primera necrópolis documentada en el territorio de Castrillón, por lo que solicita la certificación y protección del yacimiento, afectado por la alternativa G2 del tramo Soto del Barco-Vegarrozadas.

El Ayuntamiento de Soto del Barco remite acuerdo plenario, por el que se aprueba la alternativa G2 por ocho votos, frente a la alternativa G1 con dos votos. El Ayuntamiento estima la alegación presentada por los vecinos del alto de Pravano, en la que se solicita evitar la afección al yacimiento arqueológico de Las Murias de Ponte y la ruptura del núcleo de Folgueras y alto del Pravano.

El Ayuntamiento de Muros de Nalón aporta acuerdo plenario, en el que se pronuncia por unanimidad a favor de la alternativa EF2.

El Ayuntamiento de Pravia remite acuerdo plenario, en el que resultan aprobadas por unanimidad las alternativas G2 y EF1.

El Ayuntamiento de Cudillero remite acuerdo plenario, en el que aprueba, por ocho votos a favor y una abstención, las siguientes propuestas: Desdoblamiento de la alternativa C hacia el sur para evitar la afección acústica sobre núcleos de población; en la alternativa D, desplazar el enlace de Oviñana al punto kilométrico 10+600 para alejarle de la población; desdoblamiento por el sur en las proximidades del enlace de Lamuña para evitar la afección a edificaciones; establecimiento de medidas contra el ruido en Novellana, Valdredo, Llanorrozco, Lamuña y el Ribete. Indica que, aunque la alternativa EF2 resuelve favorablemente el posible impacto sobre la «Turbera de Dueñas», afecta al paisaje y a edificaciones, industrias y al futuro polígono industrial. Propone una combinación entre la alternativa EF2 y EF3 con una variante del túnel de Santa Ana, desplazado más al sur que el túnel de la alternativa EF2. Este nuevo trazado de túnel se uniría a la traza de la alternativa EF3 en el punto kilométrico 33+800. Propone, igualmente, la ejecución de un falso túnel entre ese punto kilométrico y el viaducto sobre el arroyo de San Roque; este falso túnel evitaría la afección paisajística en la zona de El Manto. Desde ese punto propone continuar con la traza EF3. Propone nuevas ubicaciones para los enlaces de Cudillero y El Pito.

El Ayuntamiento de Valdés aporta acuerdo, en el que se manifiesta que la autovía debe discurrir por el interior occidental de la región y que su trazado debe ser objeto de debate entre las fuerzas políticas, sociales y económicas de la región, sin que en ningún caso deba ser una decisión meramente técnica diseñada desde unos planteamientos ajenos a la realidad, necesidades y desarrollo regional.

La Alcaldía del Barrio de Tablizo solicita que no se suprima el acceso que actualmente tienen con la N-632.

La Asociación de Vecinos de Santa Ana de Montares se manifiesta en contra de la autovía por el corredor costero. Propone que, en caso de utilizar ese corredor, se adopten modificaciones similares a las propuestas por el Ayuntamiento de Cudillero.

El Movimiento Vecinal del Valle de La Cangueta y varias alegaciones particulares exponen que el trazado propuesto en el tramo Tamón-Vegarrozadas

zadas afecta al valle de La Cangueta. Indica que ese valle se encuentra poco alterado debido a su calificación en los planes urbanísticos del Ayuntamiento de Castrillón como suelo no urbanizable de especial protección paisajística. Señalan que el valle es atravesado por el arroyo de En medio, que crea en la zona llana del valle una zona húmeda de especial valor; además, existe otra zona húmeda perimetral creada como consecuencia de la actividad de una cantera de cal. Continúan exponiendo que en el valle existen también túmulos rocosos que constituyen el hábitat de diversas especies. Este valle, según los alegantes, alberga importantes colonias de especies animales incluidas en el «Catálogo de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias», según el Decreto 32/1990, de 8 de marzo, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Berna y en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre. Presentan, como especies más significativas afectadas por el proyecto, la rana verde ibérica, el murciélago de cueva, el azor, el halcón peregrino y el cormorán moñudo, todas ellas con diferentes estatus de protección según el citado catálogo.

El Colectivo Ecologista de Avilés expone que no existe una justificación razonable para la construcción de una autovía entre Tamón y Otur, ya que esa porción del territorio dispone de un eje vertebrador concretado en la N-632 y la N-634. Indica que el proyecto contradice los planteamientos de intermodalidad expresados en el Plan Director de Infraestructuras, al no considerar la existencia de la línea de ferrocarril Oviedo-Avilés-El Ferrol, actualmente infrautilizada. Considera que en el tramo Tamón-Vergarozadas no se dan argumentos suficientes para incluir esta área dentro de las previsiones de una nueva vía de alta capacidad por lo que, considerando los perjuicios ambientales que conllevaría la elección de un trazado alternativo, debería abordarse el desdoblamiento de la actual variante de Avilés. La alegación incluye, como particularidades ambientales importantes que se verían altamente degradadas con la construcción de la autovía, el entorno del embalse de Trasona, y charca artificial de la Furta en el río Alvares (uno de los humedales de mayor importancia de la comarca de Avilés), La Consolación (paraje de interés social en cuyo entorno se encuentra una ermita y una fuente de agua potable de notable interés para los vecinos de la zona), área natural del Escañorio (paraje de especial interés natural y estético dentro de un peculiar entorno de ribera), cuencas de los valles de los ríos Alvares, Arlós, Villa y Raíces (que conforman un ambiente natural propio de la campiña asturiana) y zona de influencia del pico Gorfólí (zona restaurada como gran parque periurbano). Indica que el trazado afectará a bosques caducifolios de los Concejos de Castrillón y Corvera, donde se halla la principal población de ciervos volantes, especie de particular interés y protegida en el Convenio de Berna. Indica que no aparece en el proyecto la valoración de otros posibles trazados por el interior de la región y su posible incidencia socioeconómica y ambiental. Expone que las propuestas de trazado afectan a la zona litoral, sumamente sensible, donde se encuentran diversos hábitat catalogados de interés prioritario por la Directiva 92/43; además, parte de las especies animales y vegetales presentes en el área aparecen en listados incluidos en la normativa vigente, que promueve su protección. El alegante destaca el componente ornitológico del área, al ser zona de paso, acogida y estancia de numerosas aves migratorias, y destaca la presencia de avión zapador en la ría del Nalón y de halcón peregrino en la comarca de Avilés, donde expone que el estudio no identifica un punto de nidificación. La alegación expone que no se han tenido en cuenta, entre otras cuestiones, las afecciones a la atmósfera y el clima, el aumento de los niveles de ruido y la incidencia en la ocupación de suelo. La alegación concluye solicitando que se desechen las alternativas EF1, EF3, G1, G3, Y1, J3, y J4 por sus importantes impactos y que se vuelvan a estudiar las alternativas B,C, EF2, G2, H, Y2, Y3 y J2.

El Grupo d'Ornitología Mavea de Avilés presenta una alegación en los mismos términos que la presentada por el movimiento vecinal del valle de La Cangueta.

La Asociación Ciudadana Independiente para la Defensa del Patrimonio Asturiano reitera en su totalidad los contenidos de su contestación a la consulta previa a la redacción del estudio de impacto ambiental. Indica que el estudio no justifica la necesidad de construir una autovía entre Tamón y Otur, especialmente en el tramo Las Dueñas-Otur, y que en el tramo próximo a Avilés, donde la IMD sí justificaría la autovía, resulta perfectamente factible el desdoblamiento y corrección de trazado de la variante de Avilés. La alegación indica que las contestaciones a las consultas previas no han sido tenidas en cuenta en el estudio de impacto ambiental y que el informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se presenta en el estudio gravemente mutilado, ocultando así a los ciudadanos su contenido literal. La alegación considera escandaloso que durante el período de información pública se hayan remitido al «Boletín Oficial del Estado» los pliegos de los concursos de los proyectos de construcción de los tres tramos en que se divide el trazado de la autovía entre

Tamón y Soto del Barco, por lo que considera que el trazado en ese tramo está decidido antes de concluir el trámite de información pública y de disponer de los dictámenes de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente. Expone que no se consideran alternativas en los tramos Otur-Querúas, Querúas-Cadavedo, Cadavedo-Novellana y Novellana-Dueñas. Indica que los tres tramos de vía rápida recientemente ejecutados han causado gravísimos impactos ambientales en el paisaje protegido de la costa occidental de Asturias y ha destruido paisajes costeros en la Concha de Artedo, la playa de San Pedro de Bocamar, la desembocadura del Esva sobre la playa de Cueva. La alegación expone las siguientes infracciones a la normativa de evaluación de impacto ambiental y considera que se ha vulnerado el espíritu y la letra de esa normativa:

Falta del preceptivo examen de alternativas, ya referido anteriormente.

Falta de justificación de la solución adoptada.

Arbitrariedad, incongruencia y confusión en la identificación y valoración de impactos.

Falta de recreaciones fotográficas.

Falta de documentación paisajística: A este respecto, significa que el estudio dice que el impacto de la autovía sobre el río Esva es moderado, cuando en realidad se destruye de forma brutal uno de los paisajes más emblemáticos de toda la costa asturiana, el estuario del Esva.

Impactos sobre el patrimonio histórico: A este respecto, significa el potencial arqueológico de la zona y la afección sobre el yacimiento romano de Murias de Ponte. La alegación indica que el estudio califica esta afección como mínima-moderada, cuando en realidad se trata de un impacto crítico. Señala que las medidas a aplicar durante la ejecución del proyecto son incompatibles con excavaciones realizadas, observando un plan científico riguroso, por lo que el proyecto posee un impacto catastrófico por los efectos devastadores que tendría sobre el patrimonio arqueológico.

Falta de un estudio comparativo entre la situación ambiental actual y futura.

Incoherencias y manipulaciones del estudio de impacto ambiental. Señala que el estudio presenta contradicciones entre las descripciones de los impactos y las valoraciones finales. Indica que el estudio recoge que la zona afectada comprende un área de gran calidad paisajística e interés turístico por su proximidad a la costa, mientras que la evaluación convierte en moderados los impactos sobre los paisajes objetivamente más valiosos. Señala que el estudio afirma que el viaducto de Canero no invade el paisaje protegido de la cuenca del Esva y salva el río Esva a través de un viaducto que evita la afección directa al cauce y su entorno, cuando lo cierto es que una de las pilas (la 6) se ha cimentado sobre el propio lecho del río y otra (la 5) sobre el humedal estuarino de su margen izquierda, y el entorno ha sido ilegal y radicalmente degradado.

Falta de anulación de impactos críticos.

Falta de análisis de la aceptación o repulsa social del proyecto.

Falta de relación entre las medidas correctoras propuestas y los impactos significativos.

Omisiones en el estudio de la fauna, resaltando la falta de mención al estatuto legal de protección de numerosas especies presentes en el área afectada. Resalta la importancia del estuario del Esva y su humedal y considera que la autovía es incompatible con la conservación de este valioso hábitat.

Falta de un estudio socioeconómico.

Concluye solicitando la no aprobación del estudio informativo.

La Asociación de Vecinos Nuestra Señora de Fátima indica que existe una gran proximidad entre las casas habitadas y la autovía a su paso por el pueblo de Aldín-Valdés, por lo que solicitan medidas para minimizar el impacto visual y acústico.

La Cooperativa de Aguas de Canero expone que el trazado de la autovía en Querúas pasa cerca del depósito de aguas y que afectará a las tuberías de distribución.

La «Sociedad Belandres, Sociedad Anónima» considera más apropiado un trazado interior para la autovía siguiendo la vía de comunicación actual entre Oviedo, Grado, Salas y Luarca. De los trazados propuestos considera que la alternativa EF1, al acercarse más a la costa, es perjudicial para los intereses generales de la población local. Expone que la alternativa EF1 discurre a menos de 30 metros de un edificio, conocido con el nombre de Belandres, cuyos elementos constructivos se remontan al siglo XI y que presenta interés artístico, histórico, arquitectónico y militar.

«Dupont Ibérica, Sociedad Anónima» expone que el Plan de Restauración Ambiental ejecutado de acuerdo con la declaración de impacto ambiental emitida por el Principado de Asturias sobre la instalación del área industrial de Dupont en el valle de Tamón (Nubledo) ha supuesto la plantación de 160.000 árboles y arbustos en toda la zona y la adopción

de medidas de conservación de turberas. Indica que el tramo Vegarrozadas-Tamón incluye alternativas que afectan a zonas restauradas. La alternativa J3 es la que afecta en mayor medida a esas zonas y la más difícil de modificar para evitar afectar irreversiblemente a las turberas y su zona de influencia. La alternativa J4 discurre parcialmente por la zona de implantación industrial, afectando al ramal ferroviario previsto y a la localización de nuevas plantas de producción dentro del emplazamiento. Propone la modificación de los trazados J2 trasladándolos hacia el norte unos 200 metros. Solicita que las zonas afectadas durante la construcción sean regeneradas utilizando criterios similares a los ya empleados durante el proyecto de recuperación ejecutado por Dupont y que durante la fase de construcción se evite el impacto sobre el área de la Furta, evitándose los accesos de maquinaria pesada.

Alegaciones particulares:

Vecinos de Molleda exponen que el trazado propuesto entre Tamón y Vegarrozadas atraviesa el núcleo urbano del pueblo con un considerable impacto medioambiental y que no evita la afección al Escañorio en la zona de Llandones.

Varias alegaciones particulares exponen que la autovía por la costa afectará gravemente a la calidad ambiental de la zona costera y limitará los atractivos turísticos actuales. Considera que el nivel de accesibilidad actual es óptimo, siendo necesaria únicamente la ejecución de las variantes de Soto del Barco y Navia. Solicitan que se desdoble parcialmente la variante de Avilés entre Vegarrozadas y el viaducto de la Magdalena, opción que resulta factible al no afectar a viviendas. Solicitan que se estudien otros trazados que no afecten al valle de La Cangueta y que en caso de que la autovía acabe discurriendo por ese valle, se adopten medidas dirigidas a reducción de terraplenes, utilización de asfalto que reduzca el ruido y pantallas vegetales.

Varias alegaciones particulares exponen que el trazado propuesto entre los puntos kilométricos 15+440 y 16+241 en la localidad de Ballota (Cudillero), proyectado por el norte de la vía actual, dará lugar a un nuevo talud en un espacio que es perfectamente visible desde la mayor parte del pueblo. Indica que el nuevo enlace previsto, además de suponer la aparición de un nuevo talud a sumar al ya referido, supondrá un cuantioso sobreavance a la penetración de la nueva infraestructura viaria en el área de población. Indica que la zona de Entre Cabos, donde se desarrolla el trazado, presenta un reconocido valor natural. Propone que la duplicación entre esos puntos kilométricos se efectúe por el sur de la vía actual.

Varias alegaciones particulares solicitan el desplazamiento hacia el noroeste de la alternativa G2, al objeto de evitar la afección a los núcleos de Folgueras y alto del Praviano y al yacimiento arqueológico de Las Murias de Ponte.

Varias alegaciones particulares exponen que el tramo Tamón-Vegarrozadas-Muros de Nalón atraviesa los valles de La Güera y La Reguera y la vaguada de Murias de Ponte. Presenta como elementos característicos del conjunto paisajístico del área la existencia de tejos centenarios y un bosque de acebos. Además, la zona alberga importantes colonias de especies animales incluidas en el «Catálogo de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias», según el Decreto 32/1990, de 8 de marzo, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Berna y en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre, así como al yacimiento romano de Murias de Ponte. Presenta como especies animales con grado de protección y afectadas por el proyecto, las siguientes: Rana verde ibérica, murciélago ratonero mediano, murciélago de geoffroy, azor, halcón peregrino, avión zapador. Solicitan que se diseñe el trazado sin afectar a los valles y vaguadas de Ponte.

BANCO DE ESPAÑA

2396 *RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2000, del Banco de España, por la que se hace pública la baja en el Registro de Sucursales de Entidades de Crédito Extranjeras Exacomunitarias de Royal Bank of Canadá, sucursal en España.*

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 4 del artículo 1 del Real Decreto 1245/1995, de 14 de julio, sobre creación de bancos, actividad

transfronteriza y otras cuestiones relativas al Régimen Jurídico de las Entidades de Crédito, se procede a la publicación de la siguiente baja en el Registro de Sucursales de Entidades de Crédito Extranjeras Exacomunitarias:

Con fecha 14 de enero de 2000 ha sido inscrita la baja de Royal Bank of Canadá, sucursal en España, que mantenía el número de codificación 0178, por disolución sin liquidación y transmisión de sus activos y pasivos a Royal Bank of Canadá Europe Limited, sucursal en España (1471).

Madrid, 18 de enero de 2000.—El Director general, Raimundo Poveda Anadón.

2397 *RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2000, del Banco de España, por la que se hace pública la inscripción en el Registro de Bancos y Banqueros de «Unoe Bank, Sociedad Anónima».*

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 4 del artículo 1 del Real Decreto 1245/1995, de 14 de julio, sobre creación de bancos, actividad transfronteriza y otras cuestiones relativas al Régimen Jurídico de las Entidades de Crédito, se procede a la publicación de la siguiente inscripción en el Registro de Bancos y Banqueros:

Con fecha 18 de enero de 2000 ha sido inscrito «Unoe Bank, Sociedad Anónima», con el número 0227 de codificación, número de identificación fiscal A82459710 y domicilio social en paseo de Recoletos, 10, 28001 Madrid.

Madrid, 24 de enero de 2000.—El Director general, Raimundo Poveda Anadón.

2398 *RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2000, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 3 de febrero de 2000, 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 =	0,9748	dólares USA.
1 euro =	105,78	yenes japoneses.
1 euro =	332,30	dracmas griegas.
1 euro =	7,4430	coronas danesas.
1 euro =	8,4845	coronas suecas.
1 euro =	0,60860	libras esterlinas.
1 euro =	8,0475	coronas noruegas.
1 euro =	35,778	coronas checas.
1 euro =	0,57554	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	255,59	forints húngaros.
1 euro =	4,0805	zlotys polacos.
1 euro =	200,7612	tolares eslovenos.
1 euro =	1,6083	francos suizos.
1 euro =	1,4045	dólares canadienses.
1 euro =	1,5382	dólares australianos.
1 euro =	1,9798	dólares neozelandeses.

Madrid, 3 de febrero de 2000.—El Director general, Luis María Linde de Castro.