

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

ANEXO
Proyecto inicial

2748

RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Muelle y explanada contigua en la zona de expansión del puerto de Marín (primera fase)», de la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las 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.

La Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra remitió, con fecha 31 de marzo de 1993, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto «Dársena de embarcaciones menores y explanada contigua en el puerto de Marín», iniciando así el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en el Real Decreto 1131/1988. Este procedimiento concluyó con la Resolución de 15 de diciembre, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hacía pública la declaración de impacto ambiental del citado proyecto («Boletín Oficial del Estado» número 16, de 19 de enero de 1995).

Posteriormente, ante la necesidad de disponer de mayor longitud de línea de atraque, la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra planteó una ligera modificación sobre el proyecto inicial, al objeto de satisfacer la mencionada necesidad.

Esta modificación dio lugar a la Resolución de 3 de diciembre de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental («Boletín Oficial del Estado» número 28, de 1 de febrero de 1997), mediante la que se determinaba que la declaración de impacto ambiental anterior era aplicable al proyecto modificado.

Una vez comenzadas las obras, cuyo proyecto constructivo se denomina «Muelle y explanada contigua en la zona de expansión del puerto de Marín (primera fase)», se detectó la presencia de rocas en la zona prevista para la nueva línea de atraque objeto de la modificación antes comentada. La consecuencia de ello es la necesidad de realizar una serie de voladuras para poder obtener los 12 metros de calado que se requieren en la línea de atraque.

Ante este problema, la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, con fecha 22 de diciembre de 1999, se dirigió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental planteando una nueva alternativa que, en esencia, consiste en desplazar la línea de atraque de 12 metros de calado, 50 metros en una alineación paralela a la del cierre de la explanada inicialmente proyectada. Con ello se consigue la línea de atraque prevista y se disminuye notablemente el volumen de dragado a ejecutar mediante voladuras.

En el anexo, se hace un breve resumen del proyecto inicial y de las posteriores modificaciones.

Analizada la posible repercusión que la nueva modificación propuesta por la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra comporta sobre el conjunto de acciones previstas en el proyecto inicial, no se aprecia que dicha modificación requiera alguna acción o introduzca impactos adversos significativos que necesiten medidas correctoras distintas de las que se contemplaron en la evaluación de impacto ambiental realizada al proyecto inicial.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que la declaración de impacto ambiental formulada por la Resolución de 15 de diciembre de 1994 («Boletín Oficial del Estado» número 16, de 19 de enero de 1995), es de aplicación, sin necesidad de ser modificada, al proyecto «Muelle y explanada contigua en la zona de expansión del puerto de Marín (primera fase)», con la modificación ahora propuesta por la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra.

Madrid, 26 de enero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

Las obras que comprendía el proyecto inicial consistían en la construcción de una dársena de embarcaciones menores para pesqueros de pequeñas dimensiones y para embarcaciones deportivas y de recreo, así como una explanada que en parte se adscribía a las actividades de la citada dársena, y el resto a la zona comercial del puerto.

La explanada, de unos 95.000 metros cuadrados, aproximadamente triangular, estaba limitada por un dique-muelle de unos 350 metros, que arrancaba de la zona de Estribela, la actual carretera de acceso a los muelles comerciales y un cierre de escollera en el resto de la explanada.

Primera modificación: La primera modificación proponía la creación de una línea de atraque dentro de la explanada. Para ello estaba previsto interrumpir el cierre de escollera de dicha explanada en una longitud de 200 metros, que sería la entrada a un plano de agua de 17.550 metros cuadrados creado en torno al atraque para facilitar la maniobra de los buques que accediesen al mismo. La línea de atraque, de 195 metros, quedaba en el lado oeste de ese plano de agua, con los otros dos lados, este y sur, completando el cierre de escollera de la explanada.

Segunda modificación: Como ya se ha explicado, en la actualidad se encuentra en ejecución el proyecto «Muelle y explanada contigua en la zona de expansión del puerto de Marín (primera fase)».

Durante el desarrollo de las obras del mismo, que en esencia plantea la construcción de una línea de atraque con 12 metros de calado y una alineación paralela a la del cierre de la explanada inicialmente proyectada, se detecta la presencia de rocas en la zona prevista para el muelle, lo que supone la necesidad de realizar voladuras. Ante este problema, se propone desplazar la línea de atraque 50 metros hacia el NO, consiguiéndose con ello disminuir notablemente el volumen de dragado a ejecutar mediante voladuras.

2749

RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo acondicionamiento variante de trazado. Carretera CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Trubiallera (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 la obra, instalación o actividad de las 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 24 de septiembre de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-Resumen del Estudio Informativo del tramo Latores-Trubia-Grado-Cornellana, 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 20 de enero de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis 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 Estado» de fecha 12 de febrero de 1998, y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de fecha 13 de febrero de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de mayo de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental del mismo y el resultado de la Información Pública.

Posteriormente, la Dirección General de Carreteras comunicó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que, como consecuencia de diversas alegaciones coincidentes en el mismo sentido, se deducía la necesidad de variar el trazado originalmente establecido en el Estudio Informativo entre las localidades de Grado y Cornellana, por lo que solicitaba que se continuase exclusivamente con la tramitación del expediente de evaluación del tramo Latores-Grado.

Con fecha de 17 de noviembre de 1998, fue emitida la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Latores-Grado. En dicha declaración se indicaba que, como consecuencia de la adecuación ambiental del trazado establecida en la condición 1, podría resultar una variante de trazado de unos 5 kilómetros de longitud, entre los puntos kilométricos 5,500 y 10,500, aproximadamente, que modificaría sensiblemente el trazado proyectado y que exigiría un análisis detallado de sus características técnicas y de sus efectos ambientales. El nuevo trazado, en su caso, debería incorporar un Estudio de Impacto Ambiental y ser sometido a un proceso de información pública a efectos ambientales, de acuerdo con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental legalmente establecido.

La Dirección General de Carreteras autorizó la redacción de un Estudio Informativo en el que se analizaran las diferentes alternativas para el cumplimiento de los condicionamientos establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental para el tramo Trubia-Llera, evitando afecciones a los pueblos de Priañes y Santa María de Grado, y al cauce del río Nalón.

Con fecha 2 de marzo de 1999, la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el nuevo Estudio Informativo del tramo Trubia-Llera, que fue sometido a información pública conjuntamente con el Estudio Complementario de Impacto Ambiental del citado tramo y con el Estudio de Impacto Ambiental del tramo Latores-Cornellana (que ya había sido sometido a Información Pública y cuyo subtramo Latores-Grado fue objeto de la Declaración de Impacto Ambiental de fecha 17 de noviembre de 1998) mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de marzo de 1999 y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de 15 de marzo de 1999.

El anexo II contiene 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.

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 en los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo. Acondicionamiento variante de trazado. Carretera CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Trubia-Llera.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con visitas a la zona del proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que, de las dos alternativas presentadas por el promotor en el Estudio Informativo del Acondicionamiento de variante de trazado de la Carretera N-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo Trubia-Llera, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por la solución I, tal como está definida en el Estudio Informativo.

En consecuencia, el Proyecto de Construcción que desarrolle la alternativa anterior deberá observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración y deberá cumplir, además, las siguientes condiciones:

Adecuación ambiental del trazado

Con objeto de minimizar la afección a la vegetación de interés existente entre los puntos kilométricos 6,250 y 6,300, se ajustará el trazado en planta y alzado para evitar o minimizar la afección a las alisedas y saucedas presentes en esta zona. El diseño y método constructivo del viaducto proyectado tendrá siempre en cuenta evitar la afección a las formaciones vegetales existentes en su zona de apoyo. En concreto, se procurará alargar

la estructura de modo que los estribos apoyen fuera de la formación vegetal citada.

En el paso del meandro del río Nora, entre San Pedro y El Campanal, puntos kilométricos 6,300-6,400, se analizará detalladamente, desde el punto de vista ambiental, la posibilidad y conveniencia de proyectar un túnel excavado a cielo abierto o en mina. Este análisis incluirá la afección sobre los principales elementos ambientales, especialmente la vegetación, el paisaje y los ríos, tanto durante la ejecución como en la fase de explotación.

Entre los puntos kilométricos 6,650 y 7,300, el túnel que discurrirá bajo la península de Priañes se localiza en terrenos cársticos. Se debe evitar obtener parte de la red de canales cársticos verticales que canalizan la recarga del acuífero. En caso de cortar con la excavación a niveles colgados del acuífero que alimentan a manantiales, para evitar afectar al entorno, se reconstruirán las condiciones naturales para permitir que estos niveles colgados se recuperen.

Con objeto de minimizar la afección al río Nalón y a su vegetación de ribera, la ubicación de los estribos y pilas, así como la altura de la rasante del viaducto sobre el mismo, se proyectarán de forma que no se afecte al cauce del río ni a la vegetación de las laderas escarpadas, especialmente la de la margen derecha. Se proyectará un único viaducto sobre el río y sobre la vaguada del arroyo de Fuejo, salvo que el procedimiento previsto de construcción de una segunda calzada en el futuro aconsejase lo contrario. En tal caso, la zona ocupada por el terraplén se reducirá al mínimo posible, no sobrepasándose, teniendo en cuenta los objetivos anteriores, los 10 metros de altura. El montaje del tablero del viaducto sobre el río Nalón se realizará, siempre que sea técnicamente viable, mediante el empuje únicamente desde el estribo de la margen izquierda.

Con objeto de no afectar al yacimiento del material lítico de Priañes situado en el punto kilométrico 7,350 aproximadamente, el viaducto sobre el río Nalón no apoyará ninguna pila ni estribo sobre la superficie que ocupa dicho yacimiento. Del mismo modo, el método constructivo de este viaducto tendrá en cuenta la presencia del yacimiento, que no deberá ser afectado en ningún caso.

Con objeto de minimizar la afección a dos bosquetes mixtos situados entre el punto kilométrico 8,200 y el punto kilométrico 8,600, se afectará exclusivamente a la superficie necesaria para la plataforma, sin invadir la superficie de dichos bosquetes por caminos de servicio o instalaciones auxiliares.

En el punto kilométrico 9,000 la traza atraviesa una dolina que actúa como punto de recarga del acuífero, favoreciendo la infiltración del agua en el terreno. Con objeto de evitar posibles afecciones al acuífero, se someterá la misma a un tratamiento adecuado durante la ejecución de la carretera, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.5.

El enlace de Llera (punto kilométrico 9,500) se proyectará, tanto en su tipología como en la disposición y ubicación de sus ramales, de forma que se afecte lo menos posible a la vegetación y a la geomorfología.

Con objeto de minimizar la afección a la vegetación, la ocupación de suelo y la fragmentación del territorio, entre los puntos kilométricos 9,500 y 10,400, el trazado discurrirá lo más cercano posible y en paralelo a la N-634. En esta zona se accederá a la obra exclusivamente a través de la propia traza y de los caminos existentes.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y de caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abono periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, instalaciones provisionales de obra y planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. En concreto, se evitará su ubicación en las vegas fluviales, zonas de cultivos,

bosques y superficies arboladas (en especial encinares, carbayedas y bosques mixtos), cauces de ríos y arroyos, y áreas con vegetación de ribera.

El Estudio identifica seis 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 mixtos, encinares, alisedas y saucedas, carbayedas oligótrofas, bosques jóvenes de arce y fresno, y formaciones arbustivas de encina. El Proyecto de Construcción identificará y delimitará las superficies ocupadas por las citadas formaciones. Con objeto de asegurar la mínima afección a dichas formaciones durante las obras, el pliego de prescripciones 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.

Medidas sobre la protección del sistema hidrológico y el impacto sobre las aguas

Con objeto de no impactar significativamente sobre las características de los cursos fluviales formados por los ríos Nora y Nalón, así como los tributarios de ellos, no se afectará a los cauces ni se desviarán los cursos de agua. Asimismo no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente, o por escorrentía o erosión, se afecte a dichos sistemas fluviales.

En el paso de los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros de cada lado del cauce.

Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua o directamente al terreno. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

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.

Deberá realizarse un estudio hidrogeológico de la zona, en concreto la comprendida entre los puntos kilométricos 5,500 y 6,000, 6,250 y 8,500 y del 10,000 hasta el final del trazado, ya que se atraviesan zonas de calizas potencialmente carstificables. Por ello, en estas zonas deberán extremarse las precauciones durante la fase constructiva y no se instalarán parques de maquinaria ni instalaciones potencialmente contaminantes.

Deberá tratarse adecuadamente la dolina atravesada por la traza en el punto kilométrico 9,000. Para las zonas en terraplén, que precisan de un saneo previo de los materiales de relleno de la dolina, se seguirá el tratamiento siguiente:

Se eliminará la capa vegetal.

Se realizará el relleno de la cavidad cárstica con material que cumpla la condición de filtro, teniendo los materiales más profundos un tamaño medio en torno a 0,70 metros.

Si estas condiciones no pudieran cumplirse con relación al material a proteger, sería necesario la interposición de un geotéxtil anticontaminante entre el material de relleno y el de filtro.

El material drenante (material de filtro) deberá sobresalir de la oquedad, manteniendo el contacto con los canales preferenciales superficiales de afluencia de agua a la misma, en al menos una altura de 50 centímetros, estando protegidos lateralmente por material de escollera de unos 30 centímetros de tamaño máximo, y sin finos.

Para las zonas en desmonte se adoptará un tratamiento similar, con excepción de los apartados a) y d).

Se tendrá especial cuidado en la ejecución del túnel que discurrirá bajo la península de Priañes.

Los acuíferos cársticos, como los existentes en la zona, presentan una alta vulnerabilidad al aporte de contaminantes y por lo tanto se deberá tener un especial cuidado en la ejecución de las obras para no introducir sustancias contaminantes al acuífero (lechadas de cemento, acelerantes,

combustibles, aceites de maquinaria, etc.). Será necesario canalizar y posteriormente depurar las aguas de drenaje del túnel, con objeto de evitar el arrastre de este tipo de contaminantes hacia el acuífero. Asimismo, en la fase de explotación, para evitar contaminaciones puntuales debidas a accidentes, se deberá impermeabilizar el túnel para evitar posibles contaminaciones del acuífero.

Permeabilidad territorial y protección de la fauna

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental señala como enclaves de mayor interés los embalses de Priañes y El Furacón, así como los cantiles de la península de Priañes, se extremarán las precauciones durante la fase de construcción en estas zonas. En este sentido, 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 afección a los mismos. Además, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones de avifauna afectada, se evitarán las voladuras desde primeros de febrero a últimos de julio.

Por otra parte, 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 de dichos hábitats.

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 dichos pasos, 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 su duplicidad funcional.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a la autovía, el vallado que deberá implantarse en todo el trazado será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además, se dispondrán pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que puedan encontrarse dentro.

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

Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en fase de explotación, especialmente en las edificaciones más próximas a la traza (entorno de Santa María de Grado, la Piedra y Cima de Grado). El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura serán los siguientes, medidos a 2 metros de las fachadas, y, para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Leq (23 h-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 sufran alteraciones por motivos acústicos.

En caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de las obras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico

El proyecto de trazado y construcción incorporará un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura,

de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y vertederos.

Este plan de prospección arqueológica se redactará en coordinación con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias, y contará con su aprobación explícita. Deberá prestar especial atención a los siguientes yacimientos arqueológicos identificados en el estudio de impacto ambiental: Cueva de Sofoxó, material lítico de Priañes y la cueva de la Vega de Anzo. En concreto, se asegurará la no afección al yacimiento material lítico de Priañes, muy próximo al viaducto sobre el río Nalón. Tanto el método constructivo de este viaducto como el de la traza en esa zona tendrán en cuenta la existencia de este yacimiento y garantizarán su no afección.

Aun así, se deberá incluir en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción una serie de medidas preventivas de la actividad de obra y, en su caso, de medidas correctoras orientadas a la conservación de las cuevas de Sofoxó, Vega de Anzo y el material lítico de Priañes, extremando las precauciones en sus cercanías.

La realización de una campaña de sondeos con metodología arqueológica previa a las obras y la presencia de un arqueólogo durante la fase de movimiento de tierras serán obligatorias.

En todo caso, con el resultado de las prospecciones anteriormente indicadas el proyecto de construcción incorporará un programa, elaborado en consulta con el referido órgano competente de la Comunidad Autónoma, de protección del patrimonio histórico y arqueológico, compatible con el plan de obra.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes. En concreto, en los desmontes de altura superior a 15 metros se seguirá un tratamiento especial contra la erosión. Dichos desmontes se encuentran situados aproximadamente entre los siguientes puntos kilométricos: 5 + 420 y 5 + 500,9; 9 + 650 y 9 + 750; 10 + 220 y 10 + 300, y por último 10 + 850 hasta el final del proyecto.

También se incluirán las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, especialmente de los ríos Nalón, Nora y Sama, y del arroyo Fuejo, así como de los afluentes de todos ellos, y la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes, la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas formarán parte del proyecto de restauración, y serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

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.

En las bocas del túnel previsto entre los puntos kilométricos 6 + 650 y 7 + 300 se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas similares a las actuales. Con ello y una vez revegetadas estas zonas, los impactos paisajístico-visuales pueden llegar a anularse.

Siempre que sea técnicamente viable, los taludes a los nuevos accesos al túnel se abatirán a pendientes 2H:1V, con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su revegetación.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán a su estado natural anterior al proyecto, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificadas 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.

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 condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente por 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 grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en la fase 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:

Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe de las medidas de protección a la hidrología subterránea realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Anualmente y durante el plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza del Principado de Asturias de las eventuales afecciones a las aves nidificantes y rapaces a que se refiere la condición 4 y un informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna terrestre realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas, a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, la evolución y la eficacia de las medidas correctoras adoptadas para la recuperación, restauración, integración de la obra y de defensa contra la erosión a que se refiere la condición 7.

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.

Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración impacto establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adaptación del trazado en planta y alzado a que se refiere la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de protección para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3.

Diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la vía a que se refiere la condición 3.4.

Proyecto de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de la obra a que se refiere la condición 8.

Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 26 de enero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Dirección General de Minas y de la Construcción. Ministerio de Industria y Energía	X
Instituto Tecnológico Geominero de España	
Confederación Hidrográfica del Norte	
Delegación del Gobierno en Asturias	
Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias	
Consejería de Cultura del Principado de Asturias	X
Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias ...	
Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias	
Presidencia del Principado de Asturias	
CODA	
AEDENAT	
FAT (Federación de Amigos de la Tierra)	
ADENA	
SEO (Sociedad Española de Ornitología)	X
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza (Madrid)	
Asociación Asturiana de la Naturaleza (ANA) (Oviedo)	
Colectivo Ecologista Avilés «Grupo Mavea» (Avilés, Asturias)	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Colectivo Ecologista Deva (Gijón, Asturias)	
Colectivo Naturalista «Monfrechu» (Ribadesella, Asturias)	
Consejo Ecologista de Xixón (CEX) (Gijón, Asturias)	
Coordinadora Ecologista D'Asturies-Comisión Espacios Naturales (Avilés, Asturias)	
Cuelmu Ecologista Pesicu (Cangas de Narcea, Asturias)	
Estudiantes de Biología Asociados (EBA) (Oviedo, Asturias)	
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS) (Llanes, Asturias)	
Grupo Ecologista «La Lavandera» (La Felguera, Asturias)	
Grupo Ecologista Cangües «Azor» (GECA) (Cangas de Narcea, Asturias)	
Grupo Ecologista Carbayu (Luarca, Asturias)	
Grupo Ecologista Esbardu (Mieres, Asturias)	
Grupo Ecologista Universitario Urtica (Oviedo)	
Organización Ecoloxista Asturias	
URTICA (Oviedo)	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que, una vez analizado el trazado propuesto, se comprueba que el mismo interfiere con ocho tipos de hábitat recogidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la flora y fauna silvestres. De ellos, cuatro están identificados como «prioritarios». Indica que no se han encontrado especies de flora listadas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, así como tampoco incluidas en los anexos de Convenios Internacionales de conservación. Asimismo, destaca la presencia de cinco especies de la ictiofauna («Alosa alosa», «Anguilla anguilla», «Petromyzon marinus», «Salmo salar» y «Salmo trutta») clasificadas como «vulnerables» en razón de su amenaza, si bien no se encuentran en el anexo I del Catálogo. De ellas, dos están listadas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE.

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias desaconseja en su escrito la alternativa Corredor Centro en base a su mayor afección sobre áreas que en la actualidad están libres de infraestructuras de transportes y en las que predominan los usos agrarios.

Asimismo, remite un informe de la Consejería de Cultura en el que se indica que la traza afecta a un conjunto de Áreas de Alto Riesgo Arqueológico:

Área entre Latores y Sograndio. En esta zona las obras a realizar pueden afectar a yacimientos al aire libre, sobre todo a las paleoterrazas de los ríos Nora y Gafo.

Área entre Sograndio y Berdo, articulada por el río Nalón, propicia para la documentación de yacimientos en superficie y de estaciones en cuevas y abrigos.

Área entre Bercio y Santa María de Grado. La carretera en esta zona discurre paralela al río Sama, por lo que el riesgo arqueológico se centra otra vez en sus paleoterrazas y en los terrenos calizos.

Área entre Santa María de Grado y Grado. La variante podría afectar a cuevas y abrigos.

Por todo ello la Consejería de Cultura propone lo siguiente:

Que se realice una prospección previa del trazado, para adoptar las medidas necesarias de protección del Patrimonio.

Que se remita a dicha Consejería una traza de la variante a escala amplia, concretando un informe del Servicio de Impacto Ambiental, en el que se indica que la memoria-resumen no cartográficamente la documentación arqueológica.

La Consejería de Cultura remite tiene en cuenta los elementos asociados al Camino de Santiago, protegidos por la Resolución de 6 de abril de 1994 («Boletín Oficial del Principado de Asturias» de 8 de junio).

Considera que en el tramo Latores-Grado parece más conveniente el Corredor Centro, por Udrión, Bercio, Vega de Peridiello, Bayo y Reconco hasta llegar a Grado, ya que no se vería afectado el Camino de Santiago.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) aconseja que se incorporen al proyecto todas las medidas necesarias para minimizar los impactos sobre los tramos de ribera o cualquier otro tipo de hábitat en buen estado de conservación, modificando su trazado para adecuarlas a las necesidades estratégicas y hacerlas compatibles con la conservación del medio ambiente.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El estudio informativo contempla dos alternativas de trazado que cumplen con los condicionantes impuestos en la declaración de impacto ambiental.

La solución I presenta una longitud total de 4.980 metros. Su trazado comienza en el enlace de Trubia, cruzando el río Nora en viaducto de 320 metros de longitud; a continuación cruza la península de Priañes mediante un falso túnel de 50 metros y corta el fuerte meandro que el río Nora forma entre San Pedro de Nora y El Campanal, mediante un viaducto de 200 metros de longitud.

Tras esto, el trazado emboquilla el túnel de Priañes, de 650 metros de longitud, dejando la localidad de Priañes al norte, a una distancia superior a 150 metros. A la salida del túnel cruza el río Nalón mediante un viaducto de 400 metros y salva el arroyo Fuejo con otro viaducto de 230 metros de longitud, enfilando después hacia la ladera del denominado pueblo de Nores, situado unos 200 metros al sur. Posteriormente discurre casi paralelo a la N-634 y acaba en el viaducto de Sama.

La solución II comienza en el enlace de Trubia y desciende hacia el río Nora, al que cruza con un viaducto de 175 metros de longitud. Después cruza el istmo de la península de Priañes mediante un falso túnel de 55 metros y corta el fuerte meandro del río Nora entre San Pedro de Nora y El Campanal con un viaducto de 150 metros de longitud.

A continuación el trazado emboquilla el túnel de Priañes de 775 metros de longitud, dejando la localidad de Priañes al norte, a una distancia mínima de 150 metros, aunque hay una edificación a 100 metros de la boca del túnel. A la salida del túnel discurre durante un corto trecho paralelo al río Nalón por su margen derecha y después lo salva con un viaducto de 650 metros de longitud. Enfila la ladera del denominado Castañeu del Ciebu, desde donde se dirige al enlace de Llera. Superado el enlace, desciende hasta el río Sama y termina en el viaducto sobre el mismo que está incluido en el siguiente tramo Llera-Grado.

En la comparación de soluciones, el estudio informativo establece que la solución I es mejor desde los puntos de vista geológico-geotécnico, ambiental, trazado y seguridad vial y enlaces, siendo preferible la solución II desde el punto de vista económico, al tener un Presupuesto de Ejecución por Contrata inferior al de la solución I. Finalmente, se decanta por la solución I al ser la que, globalmente, mejor se adapta al territorio.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

CONTENIDO

El estudio complementario de impacto ambiental se presenta como un estudio de las alternativas surgidas del cumplimiento de las condiciones impuestas por la declaración de impacto ambiental del tramo Trubia-Llera de la CN-634.

El estudio complementario de impacto ambiental recoge una descripción del trazado de las dos soluciones propuestas: Solución I y solución II.

Posteriormente realiza una descripción del medio, contemplando los siguientes factores ambientales: clima, hidrología, geomorfología, vegetación, fauna, paisaje y patrimonio arqueológico. Destaca como característico en el área de estudio la vegetación, con un predominio de las praderas parceladas por «sebes» (formaciones arbustivas lineales que sirven de lindes) y, entre ellas, áreas arboladas en mosaico, zonas de matorral y algunos cultivos, especialmente en las terrazas de los ríos.

Señala como zona singular la península de Priañes, que se forma en la confluencia de los ríos Nora y Nalón, tanto desde el punto de vista ecológico y paisajístico, por la presencia de elevados cantiles y riscos calizos, donde se asientan comunidades ripícolas de interés y reductos de encinar cantábrico, como por la presencia de los embalses de Furación y Priañes. Además, destaca la presencia de numerosas cuevas utilizadas por las poblaciones de quirópteros en los cantiles.

El estudio destaca también como zona de interés paisajístico el tramo del río Nalón que discurre desde la península de Priañes hasta los cortados de Peñaflor.

El estudio realiza, posteriormente, una identificación y valoración de impactos, así como una propuesta de medidas correctoras.

El estudio señala un mayor movimiento de tierras en la solución II como consecuencia del mayor tamaño del túnel, lo que plantea un problema importante a la hora de ubicar las tierras sobrantes.

Desde el punto de vista de la vegetación, el principal impacto señalado por el estudio corresponde a la ocupación del terreno y al cambio de usos del suelo.

Ambas alternativas afectan en su tramo inicial a una masa de castaños. Sin embargo, las saucedas con alisos que bordean el río Nora no serán afectadas por los estribos de los viaductos proyectados, si se adoptan medidas preventivas durante la obra, vallando la zona y evitando las afecciones al cauce.

En la península de Priañes las dos soluciones discurren en túnel. A la salida del túnel, la solución I podría afectar a rodales de encinas, mezcladas con robles y arces localizados en los cortados rocosos del río Nalón, zona que también podría ser afectada por el estribo del viaducto del río Nalón.

La solución II evitaría la afección a las alisedas y saucedas del río Nalón mediante el viaducto propuesto, debiéndose aplicar, en su caso, las precauciones de vallar la zona y evitar las afecciones al cauce.

En la margen de Grado, ambas alternativas interceptan praderías y rodales de distinta naturaleza. La solución I intercepta un castañedo de baja cobertura, pequeños bosquetes de robles, avellanos, fresnos y encinas, unas carbayedas entre los puntos kilométricos 9+300 a 9+800 y posteriormente una zona de castañedos, matorrales y prados con formaciones arbustivas de encina. La solución II afecta a una zona cubierta por formaciones arbustivas de encina, un castañedo de baja cobertura y castañedos con rodales de pinos y eucaliptos.

El estudio afirma que la superficie de pradería interceptada es mayor en la solución II que en la solución I.

Con respecto a la fauna, el estudio señala como impacto más importante el efecto barrera, que puede ser reducido por la existencia de viaductos y túneles, así como por el acondicionamiento de las obras de drenaje, de forma que se facilite el paso a pequeños vertebrados.

El estudio indica que, en el caso de la solución I, no será necesario diseñar pasos específicos para fauna distintos a las estructuras ya proyectadas, mientras que para la solución II habrá de valorarse en el Proyecto de Construcción si es necesario diseñar pasos específicos de fauna entre el viaducto del Nalón y el viaducto de Sama.

El posible impacto sobre la fauna acuática es de carácter temporal (durante la fase de construcción de la vía) y puede ser minimizado, según indica el estudio, mediante el adecuado diseño de las estructuras y la correcta ejecución de las obras.

En cuanto al impacto paisajístico, el estudio señala una disminución del grado de afección de las soluciones propuestas con respecto a la que ocasionaba la alternativa Nalón-sur en este tramo, ya que se alejan de los núcleos de población de Priañes, Cima y Santa María de Grado.

La solución II, en el tramo de carretera desde la salida del túnel de Priañes hasta pasado el viaducto sobre el Nalón, es menos visible que la solución I, ya que aquella queda en la misma ladera que el núcleo de Priañes y a cota más baja. A partir del viaducto del Nalón hasta el enlace de Llera, es más visible desde La Piedra y Cima de Grado la solución II que la solución I.

Con relación al patrimonio arqueológico, el estudio indica que no existe afección en ninguna de las soluciones propuestas, pero que deberán controlarse las actividades de obra en el entorno de las cuevas de Sofoxó y Vega de Anso, entre otras medidas preventivas.

El estudio complementario de impacto ambiental incluye, posteriormente, un apartado, denominado «selección de alternativas», en el que declara el impacto global de las dos soluciones propuestas como moderado. Señala, además, la minimización del impacto sobre la vegetación, fauna, paisaje y situación fónica de estas alternativas con respecto a las previstas en el estudio informativo.

El estudio compara las dos soluciones propuestas y establece que la solución I es mejor desde el punto de vista ambiental, al afectar a menor superficie de praderías y tierras de labor, no necesitar pasos específicos de fauna y tener un menor volumen de tierra sobrante, con lo que se reduce la necesidad de zonas de vertido.

Sin embargo, declara que esta alternativa presenta ciertos condicionantes ambientales, entre los que destaca el riesgo de afección a los cantiles del Nalón y el mayor potencial de visualización de las estructuras del río Nalón desde Priañes, y del tramo final de la carretera (puntos kilométricos 9+500 a 10+500) desde la población de Nores y la N-634.

El estudio incluye una tabla, en la que se resumen las afecciones de ambas alternativas y en la que valora comparativamente la magnitud de los impactos de cada una de las soluciones estudiadas.

El estudio concluye señalando que, aunque ambas alternativas son viables desde el punto de vista ambiental, y en ambos casos el impacto generado se califica de moderado, la magnitud del impacto global de la solución I es menor que en la solución II.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de la información pública no se han recibido alegaciones de particulares.

Alegantes:

FEVE.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Ayuntamiento de Grado.

Ayuntamiento de Oviedo.

Ayuntamiento de Las Regueras.

Consejería de Fomento del Principado de Asturias.

Ministerio de Defensa.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

FEVE no hace alegación alguna al trazado, limitándose a señalar los gálambos exigibles en el proyecto de construcción.

La Confederación Hidrográfica del Norte exige diseñar las obras de desagüe de acuerdo con el Plan Hidrológico de Cuenca, significando que en el estudio dichas obras están insuficientemente dimensionadas. Solicita también que en la fase de proyecto se tomen las medidas para proteger el dominio público hidráulico, sometiéndolo al proyecto a su aprobación.

El Ayuntamiento de Grado se ratifica en un acuerdo que se acompaña, de 26 de abril de 1998, y que ya proponía en la información pública anterior sobre la adopción del trazado hoy propuesto por el autor del estudio informativo.

El Ayuntamiento de Oviedo se muestra de acuerdo con la opción seleccionada en el estudio informativo.

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias no pone objeciones al trazado y acompaña un estudio sobre recursos naturales en el sector del río Nalón, así como una relación de bienes arqueológicos (cueva de Sofoxó, material lítico de Priañes, material lítico de la Vega de Anzo y cueva de la Vega de Anzo). Propone tener en cuenta su estudio en el proyecto de construcción, y que éste incluya una campaña de seguimiento y prospección arqueológica de las zonas sensibles, así como de los desmontes importantes.

TRIBUNAL SUPREMO

2750

SENTENCIA de 31 de diciembre de 1999, de la Sala de Conflictos de Jurisdicción del Tribunal Supremo, dictada en el conflicto positivo número 1/99-M, suscitado entre el Juzgado de Instrucción número 34 de los de Madrid y el Juzgado Togado Militar Territorial número 11 en Madrid.

En la villa de Madrid, a 31 de diciembre de 1999.

Conflicto de jurisdicción suscitado entre el Juzgado de Instrucción número 34 de los de Madrid, en las diligencias previas número 2844/98, seguidas a instancia de don Francisco Javier Gómez Sánchez y don Andrés Ascensión Fernández Calzón, contra don José Antonio Víctor Bernardino, por un presunto delito de infidelidad en la custodia de documentos; frente al Juzgado Togado Militar Territorial número 11 de Madrid, en el sumario número 11/05/99, seguido sobre presunto delito de deslealtad contra el Sargento 1.º don José Antonio Víctor Bernardino, siendo Ponente el excelentísimo señor don Adolfo Prego de Oliver y Tolivar, quien expresa el parecer de la Sala.

Antecedentes de hecho

Primero.—A los solos efectos de determinar la competencia y sin propósito de prejuzgar se pueden resumir los hechos en la forma siguiente:

«En la primavera de 1998, el Sargento 1.º de la Guardia Civil don José Antonio Víctor Bernardino se hallaba destinado como Jefe del Grupo de Desactivación de Explosivos (GEDEX) de la Unidad de Protección y Seguridad de la Dirección General de la Guardia Civil, en la que también ocupaba destino el Cabo 1.º del mismo instituto don Francisco Javier Gómez Sánchez; según parece desprenderse de los antecedentes remitidos, las relaciones personales entre ambos no eran buenas.

El día 12 de abril de 1998, hallándose franco de servicio el Cabo 1.º Gómez Sánchez, fue requerida su presencia en Arganda del Rey (Madrid) por haberse producido dos explosiones; el desplazamiento hasta esa localidad lo efectuó en su vehículo particular y con posterioridad a ello solicitó, y obtuvo, la correspondiente indemnización por razón de servicio.

Este servicio quedó reflejado en el “Libro Copiador del Servicio” de la Unidad. No obstante, el Sargento 1.º, Jefe de la misma, consideró necesario corregir una serie de errores de dicho Libro, para lo cual encargó a sus subordinados la confección de uno nuevo, copiando los asientos del original, el cual fue cerrado con una diligencia al efecto extendida por el propio Sargento y archivado entre la documentación “pasiva” de la Unidad, donde permanece guardado.

En la nueva redacción del “Libro Copiador” el Sargento 1.º Víctor Bernardino realizó las anotaciones correspondientes al día 12 de abril y sustituyó la redacción original de aquel servicio en la forma siguiente:

Libro Copiador original: “El Cabo 1.º don Francisco Javier Gómez Sánchez debe figurar de servicio de retén de catorce a veintidós horas al haber sido requerida su presencia”.

Libro Copiador de nueva confección: “A las trece treinta horas es avisado el Cabo 1.º Francisco Javier Gómez Sánchez por el Sargento”.

Advertido este cambio por el Cabo 1.º Gómez Sánchez (quien conservaba una copia del Libro original por haber solicitado la indemnización por utilizar su vehículo particular), presentó —en unión del Guardia Civil don Andrés Ascensión Fernández Calzón, de la misma Unidad— denuncia ante el Juzgado de Instrucción de Guardia de Madrid contra el Sargento 1.º Jefe del GEDEX, por supuestos delitos de infidelidad en la custodia de documentos y falsedad en documentos oficial.»

Segundo.—Ante estos hechos se inician diligencias previas con el número 2844/98 en el Juzgado de Instrucción número 34 de Madrid, ratificándose la denuncia. Seguidamente se recibió declaración al denunciado, se solicitaron informes de la Guardia Civil y se concluyeron, de conformidad con el informe del Ministerio Fiscal, dictando, con fecha 6 de enero de 1999, auto de sobreseimiento libre, por no ser los hechos denunciados constitutivos de delito. Dicho auto ha sido recurrido en apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, donde se encuentra pendiente de resolución.

Tercero.—Con independencia de lo anterior, el Juzgado Togado Militar Territorial número 14 de Madrid, se hallaba instruyendo a finales de 1998 las diligencias previas número 14/82/98, en averiguación de las responsabilidades penales que pudieran derivarse de la conducta mantenida por el Cabo 1.º de la Guardia Civil don Francisco Javier Gómez Sánchez, al tratar de enemistar al personal de su Unidad con el Jefe de la misma, Sargento 1.º Víctor Bernardino. En el curso de este procedimiento, salió a relucir, tanto la modificación del Libro Copiador del Servicio que el referido Suboficial había ordenado realizar, como la denuncia formulada por tales hechos ante la jurisdicción ordinaria, por lo que, al tiempo que se decretaba el archivo de las diligencias previas número 14/82/98, por no encontrar responsabilidades de orden penal en la conducta del Cabo 1.º Gómez Sánchez, se dedujeron testimonios de los particulares referidos a ese «nuevo asunto» y se remitieron al Juzgado Togado Militar Decano de los de Madrid para su reparto.

Cuarto.—Turnados y recibidos tales testimonios en el Juzgado Togado Militar Territorial número 11, dictó auto, con fecha 18 de febrero de 1999, en el que, conforme con el informe del Ministerio Fiscal, se acordaba la incoación del sumario número 11/05/99, contra el Sargento de la Guardia Civil Víctor Bernardino por un presunto delito de deslealtad del artículo 115 del Código Penal Militar, y en requerimiento de inhibición al Juzgado de Instrucción número 34 de Madrid, respecto a las diligencias previas número 2844/98, por instruirse sobre los mismos hechos y considerarlos competencia de la jurisdicción militar. Dicho auto fue recurrido en queja por el acusado, que fue desestimado por el Tribunal Militar Territorial Primero.

Quinto.—El Juzgado de Instrucción número 34 de Madrid, después de oír al Ministerio Fiscal, dictó auto, con fecha 12 de mayo de 1999, en el que acordaba mantener su competencia para el conocimiento del asunto por entender que la acción que se le imputaba al Sargento 1.º Víctor Bernardino no podía ser calificada con arreglo al artículo 115 del Código Penal Militar y sí, por el contrario, serían constitutivos de sendos delitos de los artículos 413 y 392 del Código Penal, si se hubiera confirmado la denuncia inicial. Y así planteando formalmente conflicto de jurisdicción, remitiendo ambos Juzgados las actuaciones a la Sala de Conflictos de Jurisdicción del Tribunal Supremo.