

## 3605

**RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2000, de la Dirección General de Agricultura, por la que se resuelve la homologación genérica de los tractores marca «Same», modelo Golden 75 V 4WD.**

Solicitada por «Same Deutz-Fahr Ibérica, Sociedad Anónima», la homologación de los tractores que se citan, realizadas las verificaciones preceptivas por la Estación de Mecánica Agrícola y apreciada su equivalencia a efectos de su potencia de inscripción con los de la misma marca, modelo Golden 75 Compato 4WD, de conformidad con lo dispuesto en la Orden de 14 de febrero de 1964, por la que se establece el procedimiento de homologación de la potencia de los tractores agrícolas:

Primero.—Esta Dirección General resuelve y hace pública la homologación genérica de los tractores marca «Same», modelo Golden 75 V 4WD, cuyos datos homologados de potencia y consumo figuran en el anexo.

Segundo.—La potencia de inscripción de dichos tractores ha sido establecida en 75 (setenta y cinco) CV.

Tercero.—Los mencionados tractores quedan clasificados en el subgrupo 3.2 del anexo de la Resolución de esta Dirección General publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de enero de 1981, por la que se desarrolla la Orden de 27 de julio de 1979, sobre equipamiento de los tractores agrícolas y forestales con bastidores o cabinas de protección para casos de vuelco.

Madrid, 31 de enero de 2000.—El Director general, Rafael Milán Díez.

## ANEXO QUE SE CITA

Tractor homologado:

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Marca .....                | «Same».  |
| Modelo .....               | Golden 75 V 4WD.                                     |
| Tipo .....                 | Ruedas.  |
| Fabricante .....           | «Same Deutz-Fahr Group, S.p.A.», Treviglio (Italia). |
| Motor:                     |  |
| Denominación .....         | SDFG, modelo 1000.4.A3.                              |
| Combustible empleado ..... | Gasóleo.   |

| Potencia del tractor a la toma de fuerza (CV) | Velocidad (rpm) |                | Consumo específico (gr/CV hora) | Condiciones atmosféricas |                 |
|---|-----------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------|
|   | Motor           | Toma de fuerza |                                 | Temperatura (°C)         | Presión (mm Hg) |

## I. Ensayo de homologación de potencia:

Prueba de potencia sostenida a 1.000 ± 25 revoluciones por minuto de la toma de fuerza.

| Datos observados ...                                      | 70,1 | 2.300 | 1.000 | 191 | 20,0 | 714 |
|---|------|-------|-------|-----|------|-----|
| Datos referidos a condiciones atmosféricas normales ..... | 75,2 | 2.300 | 1.000 | —   | 15,5 | 760 |

## II. Ensayos complementarios:

a) Prueba a la velocidad del motor —2.350 revoluciones por minuto— designada como nominal por el fabricante.

| Datos observados ...                                      | 70,2 | 2.350 | 1.022 | 189 | 20,0 | 714 |
|---|------|-------|-------|-----|------|-----|
| Datos referidos a condiciones atmosféricas normales ..... | 75,3 | 2.350 | 1.022 | —   | 15,5 | 760 |

| Potencia del tractor a la toma de fuerza (CV) | Velocidad (rpm) |                | Consumo específico (gr/CV hora) | Condiciones atmosféricas |                 |
|---|-----------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------|
|   | Motor           | Toma de fuerza |                                 | Temperatura (°C)         | Presión (mm Hg) |

b) Prueba de potencia sostenida a 540 ± 10 revoluciones por minuto de la toma de fuerza.

| Datos observados ...                                      | 66,1 | 2.077 | 540 | 188 | 20,0 | 714 |
|---|------|-------|-----|-----|------|-----|
| Datos referidos a condiciones atmosféricas normales ..... | 70,9 | 2.077 | 540 | —   | 15,5 | 760 |

c) Prueba a la velocidad del motor —2.350 revoluciones por minuto— designada como nominal por el fabricante.

| Datos observados ...                                      | 69,4 | 2.350 | 611 | 191 | 20,0 | 714 |
|---|------|-------|-----|-----|------|-----|
| Datos referidos a condiciones atmosféricas normales ..... | 74,4 | 2.350 | 611 | —   | 15,5 | 760 |

III. *Observaciones:* El tractor incorpora un eje de salida de toma de fuerza de tipo 1, según la Directiva 86/297/CE (35 milímetros de diámetro y seis acanaladuras) que, mediante el accionamiento de una palanca, puede girar a 1.000 y 540 revoluciones por minuto. El régimen de 1.000 revoluciones por minuto es considerado como principal por el fabricante.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

## 3606

**RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado «Nueva carretera. Autovía. Carretera N-632, de Ribadesella a Luarca, por Gijón y Avilés, puntos kilométricos 48,2 al 63,3. Tramo: Grasas (Villaviciosa)-Infanzón (Gijón). Provincia de 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.

La antigua Dirección General de Política Ambiental, con fecha 13 de abril de 1993, formuló Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la CN-632, subtramo Arroes-Sebrayo, donde la solución adoptada era una vía rápida.

Con fecha 8 de octubre de 1996, la Dirección General de Carreteras decidió el cambio de la vía rápida por una autovía, al entender que la citada vía rápida entraría en capacidad en diez años, no solucionando los problemas que la nueva carretera pretendía. El cambio sustancial en las características del proyecto llevó a la necesidad de someter el mismo a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 4 de

julio de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de trazado «Nueva carretera. Autovía. Carretera N-632, de Ribadesella a Luarca, por Gijón y Avilés, puntos kilométricos 48,2 al 63,3. Tramo: Grasas (Villaviciosa)-Infanzón (Gijón)», con objeto de iniciar el nuevo 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 12 de diciembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas y de un informe sobre el alcance 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, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 7 de septiembre de 1998 y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de fecha 14 de septiembre de 1998.

El anexo II incluye los datos esenciales del Proyecto de Trazado.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 18 de enero de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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 los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de Trazado «Nueva carretera. Autovía. Carretera N-632, de Ribadesella a Luarca, por Gijón y Avilés, puntos kilométricos 48,2 al 63,3. Tramo: Grasas (Villaviciosa)-Infanzón (Gijón)»:

### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, se establece por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que el proyecto pueda ser ejecutado, que el proyecto de construcción, además de cumplir con lo especificado en el estudio de impacto ambiental, deberá cumplir las siguientes condiciones:

#### Adecuación ambiental del trazado:

El trazado propuesto, tal como viene definido en el Proyecto de Trazado sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del Proyecto de Construcción, en los siguientes términos:

Se estudiará la posibilidad de desplazar el Enlace de Arroes, en el origen del trazado, hacia el oeste, alejándose del arroyo de la Ñora. El tronco y la carretera local de Arroes en el margen izquierdo y el camino lateral derecho 0,400 cruzarán el citado arroyo mediante viaductos, minimizando la afección a las alisedas existentes en el mismo, Hábitat Prioritarios según la Directiva 92/43/CEE. Los ramales de incorporación desde la glorieta al tronco deberán unirse al mismo antes del cruce del arroyo. En caso de no ser viable el desplazamiento del enlace, se mantendrá al menos el cruce en viaducto del arroyo tanto del tronco como de todos los ejes, minimizando la afección a la aliseda.

Entre el punto kilométrico 0,800 y 1,100, el trazado de la autovía se desplazará hacia el norte, y se diseñará en viaducto, para evitar la destrucción de la aliseda de Arroes, Hábitat Prioritario según la Directiva 92/43/CEE. Se eliminará el desvío del cauce previsto entre el punto kilométrico 0,940 y 1,030, manteniendo el trazado original del mismo.

Entre el punto kilométrico 2,140 y 2,200, se adoptará una solución constructiva para reducir la ocupación del terraplén del margen izquierdo, que destruye una saucedá con álamo temblón y genera importantes impactos paisajísticos. Dicha solución podrá ser un viaducto en la calzada izquierda.

Entre los puntos kilométricos 2,500 y 2,900, el trazado presenta taludes de desmonte y terraplén de gran desarrollo. Se adoptará una solución

constructiva que reduzca estos taludes, mediante la separación de ambas calzadas, el diseño de viaductos, la construcción de muros de gaviones o una combinación de estas soluciones u otras que resulten igualmente efectivas. En dicho ajuste, se evitará la afección a un camino en el margen izquierdo a la altura del punto kilométrico 2,820, ocupado parcialmente por un terraplén.

La Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias indica como condición para la construcción de la autovía que se respete una distancia a la boca de la Cueva del Lloviu, de 100 metros desde la vertical del tablero del viaducto, y de 150 metros desde las pilas. Entre los puntos kilométricos 3,360 y 3,464, la distancia desde la vertical del tablero a la boca de la Cueva es inferior a 100 metros. Asimismo, las pilas 3 (punto kilométrico 3,317), 4 (punto kilométrico 3,402) y 5 (punto kilométrico 3,487), se sitúan a menos de 150 metros de la boca de la cueva. Por tanto, será preciso ajustar el trazado en este tramo, de forma que se cumplan los requisitos marcados por la citada Consejería. En este ajuste de trazado, se prestará también atención a las dolinas existentes en el entorno del punto kilométrico 3,500, para evitar su afección por la construcción de las pilas.

En el punto kilométrico 5,700, el cruce del arroyo del Escoria, se afecta a una masa mixta espontánea de vegetación, generando importantes impactos paisajísticos. El paso inferior abovedado previsto se sustituirá por un viaducto que minimice la ocupación de suelo, la incidencia visual, la afección a la vegetación y facilite la restitución ambiental y el movimiento de la fauna.

En el punto kilométrico 8,580, el trazado se desplazará al norte, para evitar la afección a la cueva existente en dicho punto. Este ajuste de trazado se realizará según los resultados de la prospección espeleológica de dicha cavidad.

El trazado de la carretera VV-10 se diseñará adaptándose al terreno, y aprovechando al máximo la actual carretera, evitando los grandes terraplenes propuestos. Para ello, se aprovechará el tramo de dicha carretera comprendido entre los puntos kilométricos 8,440 y 8,640, y se construirá un paso inferior en el punto kilométrico 8,690, conectando con la actual carretera en el margen izquierdo, y continuando por el camino lateral izquierdo del punto kilométrico 8,900.

#### Protección de la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu:

De acuerdo con las especificaciones de la Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias, se respetarán las siguientes prescripciones en la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu:

Mantener una distancia mínima a la boca de la cueva de 100 metros desde la vertical del tablero del viaducto y de 150 metros desde las pilas, de acuerdo con lo establecido en la condición 1e).

Respetar el cauce del río España y restaurarlo si se viera afectado.

No utilizar la boca de la cueva y su entorno como zona de paso, transporte o acopio de materiales. En este sentido, y para evitar afecciones, se jalonará la zona de obras en todo su recorrido por la Reserva Natural. Además, los caminos provisionales de acceso a las pilas del viaducto se realizarán por el margen derecho, alejándose de la entrada a la boca del túnel.

Limitar el período de ejecución de los trabajos al comprendido entre los meses de junio a septiembre, ambos inclusive.

Además de las anteriores medidas establecidas por el Principado de Asturias, y considerando las importantes poblaciones de quirópteros de la Cueva del Lloviu, en especial del murciélago de cueva («*Miniopterus schreibersii*»), se estudiará la conveniencia de colocar, en todo el recorrido del viaducto del río España, pantallas opacas en ambos márgenes para limitar la incidencia de los faros de los vehículos y con ello la posible atracción de los murciélagos hacia la carretera en busca de alimento. La carretera no dispondrá de ningún tipo de alumbrado en este tramo. La decisión de instalar dichas pantallas podrá adoptarse previamente a la recepción de las obras o posponerse a expensas de los resultados que se deriven del programa de vigilancia ambiental a aplicar en el entorno de la Cueva del Lloviu durante la fase de explotación.

#### Protección de la vegetación y hábitats singulares:

Además de los ajustes de trazado señalados en la condición 1 para la preservación de comunidades vegetales singulares, toda la zona de obras, sea el propio trazado o sus instalaciones auxiliares, próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas, se jalonará durante el replanteo para evitar afecciones a dichas comunidades.

Se diseñará el trasplante de los ejemplares arbóreos de interés que reúnan las características idóneas para esta operación.

#### Protección de la fauna:

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía, y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán, además de las especificadas en la condición 2, las siguientes medidas:

Pasos de fauna: Considerando la presencia en todo el trazado de la autovía de grandes mamíferos, como el corzo y jabalí, y las necesidades específicas de estas especies, para cruzar la autovía por sus pasos inferiores, deberán modificarse las dimensiones de las siguientes obras de drenaje transversal:

Punto kilométrico 0,260: Sustitución del marco de 3 x 3 metros por un viaducto, según la condición 1a), tanto en el tronco como en los ejes y carreteras paralelas.

Punto kilométrico 0,880: Sustitución del marco de 3 x 3 metros por un viaducto, según la condición 1b).

Punto kilométrico 2,850: Sustitución del tubo de 1,8 metros por un marco o pórtico de 5 x 5 metros, solución que se planteará de forma conjunta a la indicada en la condición 1d).

Punto kilométrico 4,315: Sustitución del marco de 8 x 5,5 metros por un paso abovedado similar al planteado en el proyecto para el punto kilométrico 5,700.

Punto kilométrico 5,700: Sustitución del paso abovedado por un viaducto, según la condición 1e).

Punto kilométrico 1,150 de la Carretera VV-10: Sustitución del marco de 2 x 2 metros por otro de 3 x 3 metros.

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal: Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de cerramientos: Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Limitaciones temporales: Para evitar la afección a la fauna durante su período de cría, se evitará la ejecución de desbroces y voladuras en los meses de abril y mayo. Se evitará cualquier obra en cauces con caudal permanente entre los meses de noviembre y enero, época de freza y alevinaje de la trucha. Con carácter general, se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras.

#### Protección del karst:

Para proteger las zonas kársticas del entorno del trazado, todas ellas se incluirán en las zonas de exclusión indicadas en la condición 11.

Dada su alta permeabilidad, se prestará especial atención a las dolinas existentes en el entorno de los puntos kilométricos 3,500, 4,500 y 5,000. En estas dos últimas dolinas se analizará la influencia del túnel sobre la infiltración de las mismas, y su relación con el Pozo Pachón (punto kilométrico 5,040), determinando las posibles alteraciones hidrogeológicas.

Antes del planteamiento del ajuste de trazado señalado en la condición 1.g), para protección de la cueva del punto kilométrico 8,580, se procederá a realizar una prospección intensiva entre el punto kilométrico 8,300 y el 8,700, donde es probable la presencia de simas o cuevas no inventariadas.

#### Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico:

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán las siguientes medidas:

El proyecto de construcción desarrollará las medidas de protección hidrológica propuestas por el Proyecto de Trazado en las salidas de los túneles de Brañaviella y Niévares. Estas medidas se corresponden con sistemas de arquetas y colectores que recogerán la escorrentía de las calzadas de los túneles y la conducirán a balsas retención, decantación y desengrasado. Dichas balsas se instalarán, al menos, en el arroyo Escoria y en la salida dirección Grasas del túnel de Niévares. Las anteriores medidas van dirigidas a la protección del manantial situado en el punto kilométrico 4,730 y de la fuente de los Cinco Caños, en el punto kilométrico 8,300.

Además de las anteriores medidas, el Proyecto de Construcción incluirá balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera que viertan al río España o su cuenca receptora. Estas balsas deberán ser capaces de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación del río España, que afectaría directamente a la fauna y, en especial, a la nutria.

Los puentes a proyectar sobre ríos y arroyos se diseñarán de forma que los estribos de los mismos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico.

Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de la excavación de los túneles, así como para la recogida de las aguas de drenaje del parque de maquinaria y zona de instalaciones.

Se controlará el destino de aceites, grasas y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su eliminación, según la legislación vigente.

Si durante la construcción de los túneles se viera afectado algún acuífero, se desarrollarán soluciones técnicas que garanticen el mantenimiento de aquellos.

Durante las obras, se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces de su entorno, con especial atención a los arroyos de la Ñora, Brañaviella, Escoria y al río España.

#### Protección acústica:

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará las medidas de protección acústica propuestas en el Proyecto de Trazado. Estas medidas de protección son necesarias en las siguientes zonas:

Punto kilométrico 0 + 580 (sentido derecho), edificio 3-D: Pantalla acústica fonoabsorbente o aislamiento de fachadas.

Punto kilométrico 0 + 680 (sentido izquierdo), edificio 4-I: Pantalla acústica fonoabsorbente o aislamiento de fachadas.

Punto kilométrico 1 + 160 (sentido izquierdo), edificio 7-I: Pantalla acústica fonoabsorbente o aislamiento de fachadas.

Punto kilométrico 2 + 040 (sentido derecho), edificio 12-D: Pantalla acústica fonoabsorbente o aislamiento de fachadas.

Punto kilométrico 2 + 150 (sentido derecho), edificio 13-D: Pantalla acústica fonoabsorbente o aislamiento de fachadas.

En el diseño de protecciones acústicas se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afección a la avifauna que conllevan. Considerando que el acristalamiento doble de edificaciones solo resuelve parcialmente el problema del ruido, resultando un método ineficaz con las ventanas abiertas, solo se optará por este sistema cuando exista una aceptación expresa del afectado.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el Proyecto de Trazado, 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 objetivos de calidad 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 autovía serán los siguientes, medidos a dos 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 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.

El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá el estudio de los niveles sonoros y vibraciones en la boca de la Cueva del Lloviu y su repercusión sobre poblaciones de quirópteros, conforme a lo establecido en la condición 2. Dicho estudio deberá determinar la influencia de la autovía sobre las citadas poblaciones y propondrá, en su caso, la instalación de pantallas opacas o fonoabsorbentes en el viaducto del río España.

#### Mantenimiento de la permeabilidad territorial:

Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

#### Préstamos y vertederos:

De acuerdo con el proyecto, no existirán zonas de préstamos. Los áridos y suelos seleccionados provendrán de canteras activas autorizadas. En

los vertederos propuestos, se evitará la ocupación de vaguadas, para no alterar el régimen de circulación de las aguas.

Considerando que en una primera fase solo se excavarán túneles para una calzada, el proyecto de construcción recogerá de forma diferenciada los vertederos de esta fase y los precisos para la construcción de los túneles de la otra calzada. En la segunda fase, se tendrá en cuenta que la autovía se encontrará en funcionamiento, acortando los tiempos de desplazamiento, lo que posibilitará la selección de vertederos en puntos más alejados.

En las proximidades de los vertederos se implantarán barreras vegetales que retengan las partículas en suspensión. En los periodos secos se realizarán riegos para minimizar la emisión de partículas en suspensión.

Los vertederos señalados en el proyecto alojarán únicamente tierras sobrantes de la construcción de la carretera, y en ningún caso restos de la obra u otros residuos.

#### Protección del patrimonio arqueológico y etnológico:

En coordinación con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias, previamente al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autovía y de las superficies destinadas a acoger vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. 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.

Asimismo, antes de la aprobación del Proyecto de Construcción se remitirá a la citada Consejería un informe sobre el estado y características de la panera situada en el punto kilométrico 1 + 980 y el hórreo del punto kilométrico 2 + 040, solicitando respuesta sobre la necesidad de su traslado. En caso de solicitar dicha Consejería el traslado, se incluirá esta actuación dentro del Proyecto.

#### Zonas de exclusión:

El proyecto de construcción incluirá, en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas se contarán al menos las zonas kársticas, zonas de alta permeabilidad, masas arbóreas y arbustivas espontáneas, entorno de núcleos urbanos, cauces, yacimientos arqueológicos y todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

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

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 máxima 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.

En el proyecto de construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes, bocas de los túneles, riberas de los arroyos de Ñora, Brañaviella y Escoria y del río España.

En el diseño de las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, con el objeto de evitar desmontes verticales o de pendiente pronunciada y facilitar su integración paisajística. Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los nuevos accesos a los túneles se abatirán a pendientes 2H:1V, con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su correcta revegetación. Los respiraderos del túnel de Niévares se construirán con la mínima altura técnicamente viable, y con una tipología y diseño que se integre lo más posible en el entorno. Se estudiará la posibilidad de realizar plantaciones que ayuden a su ocultación.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, siendo aceptable la inclusión de «Eucalyptus globulus» cuando las obras afecten a repoblaciones de esta especie, y pueda resultar inte-

resante su empleo por su crecimiento más rápido que otras especies arbóreas. En siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Las plantaciones tendrán en cuenta no solo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino su litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto, y que no se encuentran entre las especies excluidas para plantaciones por el Principado de Asturias. Entre las plantaciones, se incluirá al menos una para la restauración de las alisadas que se verán afectadas por las obras.

El plan de obra del proyecto de construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su apertura.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

#### 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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental 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:

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, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo:

Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

Evolución de la actividad constructiva del viaducto del río España y cumplimiento de restricciones, a que se refiere la condición 2.

Jalonamiento de hábitats singulares, a que se refiere la condición 3. Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 6.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 10.

Ubicación de las instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión, a que se refiere la condición 11.

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

Informe sobre medidas relativas a la protección de la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre medidas de protección de la vegetación y hábitats singulares, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y estado final de pasos de fauna, adecuación de drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre medidas de protección del karst, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 6.

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

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y etnológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 10.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 12.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la incidencia de la autovía en la población de quirópteros de la Cueva del Lloviu y conveniencia de instalación de pantallas en el viaducto del río España, a que se refieren las condiciones 2 y 7.

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

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, 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 12.

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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Documentación adicional:

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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.

Medidas específicas de protección de la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu, a que se refiere la condición 2, incluyendo planos de detalle del viaducto del río España, con indicación de la boca de la Cueva del Lloviu, sección tipo que incluya, en su caso, las pantallas a que hace referencia el apartado e), caminos provisionales de acceso a las pilas del viaducto y plan de obra en el entorno de la Reserva.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y hábitats singulares, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Medidas relativas a la protección del karst, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 6.

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

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Medidas relativas a préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 9.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado y, en su caso, proyecto de traslado de bienes de interés etnográfico, a que se refiere la condición 10.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 11.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 12.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 13.

Definición contractual y financiación de las medidas correctoras:

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental, el proyecto de trazado y las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan 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, 15 de febrero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

| Relación de consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| D. G. de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....     | X                    |
| Confederación Hidrográfica del Norte .....                                     | —                    |
| Delegación del Gobierno en Asturias .....                                      | X                    |
| Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía en Asturias .....   | X                    |
| Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Asturias .....               | X                    |
| Dirección Regional de Medio Ambiente del Principado de Asturias .....          | X                    |
| Dirección Regional de Cultura del Principado de Asturias .....                 | —                    |
| Dirección Regional de Ganadería y Agricultura del Principado de Asturias ..... | X                    |
| Dirección Regional de Montes y Medio Natural del Principado de Asturias .....  | X                    |
| Presidencia del Principado de Asturias .....                                   | —                    |
| Ayuntamiento de Gijón .....  | X                    |
| Ayuntamiento de Villaviciosa .....   | X                    |
| Consejo Económico y Social .....   | —                    |
| Instituto Tecnológico y Geominero de España .....                              | X                    |
| Universidad de Oviedo .....  | X                    |
| Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero .....         | —                    |
| CODA .....   | —                    |
| AEDENAT .....  | —                    |
| FAT .....  | —                    |
| ADENA .....  | —                    |
| SEO .....  | —                    |
| Consejo Ibérico para Defensa de la Naturaleza .....                            | —                    |
| Sociedad Conservación Vertebrados .....  | X                    |
| Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza .....                             | —                    |
| Grupo Mavea .....  | —                    |
| Colectivo Ecologista Deva .....  | —                    |
| Colectivo Naturalista Monfrechu .....  | —                    |
| Coordinadora Ecologista d'Asturies .....                                       | —                    |
| Cuelmu Ecologista Pesicu .....   | —                    |
| Estudiantes de Ecología Asociados .....  | —                    |
| FAPAS .....  | —                    |

| Relación de consultados   | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| GEAN .....  | —                    |
| Grupo Ecologista La Lavandera .....                                       | —                    |
| Grupo Ecologista Cangües Azor .....                                       | —                    |
| Grupo Ecologista Carbayu .....  | —                    |
| Grupo Ecologista Esbardu .....  | —                    |
| Grupo Ecologista Urtica .....   | —                    |
| Organización Ecoloxista Asturias .....                                    | —                    |
| Urtica .....  | —                    |
| Asociación Española de EIA .....  | —                    |
| Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano ..... | —                    |

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

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que el tramo estudiado no se asienta sobre territorio protegido, pero aparecen cinco comunidades vegetales de interés incluidas en el anejo I de la Directiva 92/43/CEE, cuatro de ellas prioritarias, y al menos una, «Hyperico androsaemi-Alnetum glutinosae», atravesada por la autovía. Señala la necesidad de comprobar que en los túneles no se afectan hábitat de interés (en especial brezales). Indica que no existen otras áreas de interés para la fauna o flora, ni especies endémicas, raras o amenazadas. Plantea la necesidad de considerar la afección de movimientos de tierras, uso de maquinaria, época de realización y materiales de desecho sobre flora, fauna y hábitat indicados.

La Dirección Provincial de Industria y Energía estima que el estudio de impacto ambiental deberá dedicar atención a las especies protegidas, afectadas por las obras de forma temporal o permanente, considerando el plan de ordenación de los recursos naturales de Asturias.

El Servicio de Montes de la Consejería de Agricultura del Principado de Asturias señala que la autovía no afecta a montes de utilidad pública ni a otros cuya gestión esté encomendada a ese servicio.

El Servicio de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Agricultura del Principado de Asturias señala que aunque sería deseable no afectar la Reserva Natural Parcial de la Cueva de Lloviu, en las anteriores consultas ambientales realizadas, ese servicio únicamente se proponía respetar una distancia mínima de las obras a la boca de la cueva de 150 metros, por lo que, por congruencia administrativa, mantiene esta observación, recomendando un escrupuloso respeto a ella.

El Servicio de Impacto Ambiental de la Consejería de Fomento del Principado de Asturias propone: Modificar la salida del túnel desde el punto kilométrico 8+100 a un punto a partir del 8+800 para evitar la afección a edificaciones y el impacto acústico en Villanueva, así como el impacto visual en el arroyo de El Escorial; considerar acciones susceptibles de generar impactos tales como, vertederos, accesos e instalaciones auxiliares, contemplando los impactos generados por las mismas, y su restauración; mantener la permeabilidad territorial, en concreto la salida hacia el sur de Tureño, y la comunicación entre barrios de Pisones; incluir propuestas para la integración morfológica y paisajística de la obra; retirar, acopiar y reutilizar la tierra vegetal; apantallar las zonas con mayor incidencia visual, como son el enlace de Arroes y el tramo del punto kilométrico 8+800 al 9+200; emplear especies autóctonas en la revegetación de los taludes incluyendo en zonas de cultivo de eucalipto esta especie o «Pinus pinaster» o «Pinus radiata». Solicita que el plan de vigilancia ambiental permita la participación de los servicios técnicos del Principado de Asturias.

El INDUROT, de la Universidad de Oviedo, recomienda que se detalle el estudio acústico, los criterios para seleccionar unidades de actuación, se incluya cartografía de vegetación, cotos de caza, montes de utilidad pública, sustrato geológico, caminos vecinales, ubicación de instalaciones y actividades auxiliares. Considera que el trasplante de arbolado sólo debe hacerse si los pies se van a ver afectados por las obras.

La Sociedad Conservación Vertebrados se manifiesta contraria a la realización de esta obra por el impacto nefasto de las autovías sobre la fauna. Indica que la autovía dará lugar a atropellos de aves, anfibios, reptiles y mamíferos, y tendrá un efecto barrera notorio. Solicita la realización de estudios sobre accidentalidad de fauna en el programa de vigilancia ambiental. Recomienda que los drenajes sean auténticos pasos de fauna. En la repoblación vegetal desaconseja el empleo de especies que puedan atraer a la fauna al vial o su entorno, en especial de plantas autóctonas.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El proyecto de trazado contempla una alternativa única, ya que en el estudio informativo del tramo Arroes-Lloviu, subtramo Arroes-Sebrayo, con declaración de impacto ambiental de fecha 13 de abril de 1993, se analizaron diversas opciones, resultando seleccionada la desarrollada en el proyecto.

La longitud del trazado es de 9,281 kilómetros. Parte del enlace de Arroes, donde, mediante una glorieta, enlaza con la carretera local al Alto del Infanzón, con una vía de enlace con la CN-632 y con la carretera local a Arroes. Desde el enlace discurre predominantemente en terraplén hasta el punto kilométrico 1+300. En este tramo cruza dos arroyos, destacando el de la Ñora, en el punto kilométrico 0+280. Desde el punto kilométrico 1+500 discurre en desmonte hasta el punto kilométrico 1+800, donde el relieve pasa a ser más acentuado, alternando desmontes y terraplenes de gran desarrollo hasta el punto kilométrico 3+100. En este último punto kilométrico se inicia el viaducto del río España, hasta el punto kilométrico 3+800. Este viaducto cruza, además del citado río, la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu.

Desde el punto kilométrico 3+800, donde se ubica el estribo del anterior viaducto, discurre en terraplén hasta el punto kilométrico 4+360, cruzando el arroyo de Brañaviella. En este punto entra en el túnel de Brañaviella, que se prolonga hasta el punto kilométrico 5+620. Cruza el arroyo del Escoria con un terraplén, entrando en el túnel de Niévares, que se extiende del punto kilométrico 5+770 al 8+170.

Desde el punto kilométrico 8+170, alterna desmontes y terraplenes hasta el punto kilométrico 9+281, donde se sitúa el final de proyecto.

El proyecto analiza distintas alternativas para la construcción de pasos inferiores y viaductos. En cuanto a los primeros, se analizan, según los puntos, las posibilidades de construir marcos, pórticos o pasos abovedados. Respecto a los viaductos, se presta especial atención al del río España, por sus grandes dimensiones. El proyecto selecciona la alternativa I.a, que consiste en un viaducto con tablero mixto de sección cajón con ancho de plataforma de 27 metros, con ocho pilas, separadas en general 85 metros, una longitud total de 726,75 metros, y una altura máxima de pilas de 96,93 metros.

La sección de los túneles para cada calzada será circular, truncada en su base, con una anchura de 10,70 metros, una altura máxima de alrededor de 7,4 metros, y un gálibo de 4,8 metros. En una primera fase se construirán únicamente los túneles de la calzada izquierda. El túnel de Niévares presenta en sus dos bocas respiraderos con una altura de entre 10 y 12 metros sobre el terreno natural.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio describe las características del medio donde se asienta la autovía propuesta, atendiendo a los siguientes factores: Geología e hidrogeología, unidades edáficas, hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, planeamiento urbanístico, bienes y servicios de interés público o privado y patrimonio histórico y arqueológico.

Entre los recursos del medio son especialmente destacables: Las alisedas del arroyo de la Ñora, Arroes y río España; la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu, zona de alto valor geológico y ecológico; la existencia de varias cuevas y simas en el entorno de la autovía; la presencia de especies de fauna singulares, como la nutria en el río España o el murciélago de cueva, que forma una gran colonia en la cueva del Lloviu; la presencia de dos grandes mamíferos, corzo y jabalí; y el potencial arqueológico de la zona.

Realiza una valoración cualitativa de los impactos distinguiendo efectos poco significativos, impredecibles y predecibles y, dentro de estos últimos, analizando la influencia de distintas actuaciones tanto de la fase de construcción como de explotación.

En el plan de medidas protectoras y correctoras se incluyen las siguientes actuaciones: Riegos, retirada, acopio y extensión de tierra vegetal, protección hidrológica, revegetación de la traza, medidas de protección faunística, protección de cotos de caza, protección del patrimonio arqueológico, medidas de protección de ecosistemas de interés y espacios naturales, medidas de protección del karst, medidas de protección acústica y localización de actividades e instalaciones auxiliares.

El programa de vigilancia ambiental incluye una serie de actuaciones de control sobre distintos factores del medio.

El estudio concluye que las alteraciones originadas por la autovía son de escasa magnitud, siendo únicamente severa la afección del viaducto del río España sobre las alisedas existentes en la zona y por su intrusión visual.

El proyecto incluye un anejo de ordenación ecológica, estética y paisajística. Este anejo coincide en parte con el estudio de impacto ambiental, completándolo en algunos aspectos. Se divide en nueve capítulos, prácticamente coincidentes con las condiciones de la declaración de impacto ambiental de 13 de abril de 1993, dedicados a: Medidas de reposición de la permeabilidad territorial, ubicación de instalaciones y actividades auxiliares; protección del sistema hidrológico; protección de ecosistemas; protección específica de la ría de Villaviciosa; defensa del karst; protección acústica; protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico; defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística; y seguimiento y vigilancia.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

La relación de alegantes que ha remitido escritos es la siguiente:

Confederación Hidrográfica del Norte. Ministerio de Medio Ambiente. Consejería de Fomento. Principado de Asturias.

Ayuntamiento de Gijón.

Ayuntamiento de Villaviciosa.

Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano.

Asociación de Vecinos del Valle de Peón y Canadal.

Don Alfredo Cueto Díaz.

Doña Luisa Fernanda Menéndez y don Fermín Rafael Loredó Coste.

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

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias señala una serie de aspectos que deberán considerarse en el proyecto de construcción, que se resume en los siguientes epígrafes: Protección del sistema hidrogeológico; protección de la atmósfera; emisiones sonoras y de sustancias nocivas y peligrosas; protección de la flora y la fauna; permeabilidad territorial y mantenimiento de servicios; protección del patrimonio histórico artístico y arqueológico; plan de recuperación ambiental y seguimiento y vigilancia.

Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano señala que el estudio de impacto ambiental se refiere a un trazado único, y que carece de suficiente detalle dada la fase de planificación. Considera que en el proyecto no se justifica de manera objetiva la necesidad de construir la autovía frente a una vía rápida. Señala que el estudio de impacto ambiental cita los hábitat catalogados en la Directiva 92/43/CEE

pero no extrae consecuencias y se olvida de ellos, que no se considera el impacto sobre la nutria y que minimiza la afección a la Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu. Considera deficiente el estudio del patrimonio histórico y de paisaje y que los impactos se atenúan en la valoración final. Indica que falta un análisis de la aceptación social del proyecto y un estudio socioeconómico.

La Asociación de Vecinos del Valle de Peón y Canadal centra su alegación en la comparación de las alternativas evaluadas en la declaración de impacto ambiental de 13 de abril de 1993, considerando la seleccionada más larga, cara, difícil geológicamente y con mayor afección ambiental.

Don Alfredo Cueto Díaz presenta un alegación similar en contenido a la anterior, incluyendo la afección a una finca de recreo de su propiedad en el punto kilométrico 4.

El resto de alegantes no señalan ningún aspecto de relevancia ambiental.

## JUNTA ELECTORAL CENTRAL

251

*RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2000, de la Presidencia de la Junta Electoral Central (rectificada), por la que se ordena la publicación de correcciones en la correspondiente al resumen de los resultados de las elecciones locales convocadas por Real Decreto 606/1999, de 19 de abril, y celebradas el 13 de junio, según los datos que figuran en las actas de proclamación remitidas por cada una de las Juntas Electorales de Zona.*

Advertido error en la publicación de la mencionada Resolución, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 5, de fecha 6 de enero de 2000, a continuación se transcribe íntegra y debidamente rectificada:

«De conformidad con lo establecido en el artículo 108.6 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, la Presidencia de la Junta Electoral Central, en virtud de lo dispuesto en el artículo 20, último párrafo, del citado texto legal, ordena la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de correcciones en los resultados habidos en cada uno de los municipios y entidades locales menores en que se han celebrado las elecciones convocadas por el Real Decreto 606/1999, de 19 de abril, y celebradas el 13 de junio, que se incluyó en el «Boletín Oficial del Estado» número 178, de 27 de julio de 1999.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de enero de 2000.—El Presidente, Juan Antonio Xiol Ríos.