

17761 *RESOLUCIÓN de 27 de agosto de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía A-8 del Cantábrico. Tramo: Otur-Villapedre, entre los puntos kilométricos 507 al 517 (Asturias).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado a.1 «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y se procede a formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas

El proyecto se ubica en los términos municipales de Valdés y Navia en el Principado de Asturias y tanto, el promotor como el Órgano Sustantivo, es el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras.

El proyecto se redacta por la necesidad de cumplir la sentencia n.º 03392/2001 dictada por la Audiencia Nacional, con fecha 13 de abril de 2005, que anula la aprobación del expediente de información pública y el estudio informativo E.I. 1-O-07 «Autovía del Cantábrico A-8. Tramo Otur-Límite de la provincia de Lugo» y la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se formulaba Declaración de Impacto Ambiental de 30 de julio de 1999 de dicho estudio informativo, en lo que se refiere a la alternativa elegida para el Tramo I de la Autovía A-8 a su paso por la localidad de Otur.

Mediante Resolución de la Dirección General de Carreteras, de 23 de enero de 2006, se modifica la Orden de estudio para elaborar un nuevo estudio de alternativas en el tramo Otur-Villapedre y someterlo a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de dicho estudio es la definición de posibles alternativas de trazado relativas a la construcción del tramo Otur-Villapedre de la autovía del Cantábrico A-8, entre los puntos kilométricos 507 y 517, hoy servido por la carretera N-634.

Para definir las posibles alternativas de trazado a escala 1:5000, se han definido 6 ejes de trazado sobre los 4 corredores planteados en la primera fase del estudio que han dado lugar a 7 alternativas diferentes. Entre los corredores analizados, se incluyeron los que albergaban a la alternativa aprobada en la declaración de impacto ambiental (Alternativa 0) y a la alternativa aprobada provisionalmente en el estudio informativo (Alternativa 1), tal y como indicaba la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente en un escrito dirigido a la Dirección General de Carreteras de fecha 3 de noviembre de 2004.

A partir de estos ejes, y tras el análisis de las distintas posibilidades planteadas, el estudio de impacto ambiental selecciona la Alternativa 6 como la más recomendable.

La Alternativa 6 contará con una longitud total de 9,014 kilómetros, partiendo desde el enlace de Valdés y finalizando en el enlace de Villapedre. A lo largo de su trazado, cuenta con un viaducto de 600 metros para cruzar el río Barayo, atraviesa el Monte El Infernón a media ladera y entre los pp.kk. 4+000 y 4+220 está prevista la construcción de un falso túnel. La anchura de calzada es de 7 m por sentido, cuenta con dos carriles por sentido y anchura de mediana de 6m.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Vegetación

La zona de estudio está ocupada fundamentalmente por prados de siega en los que se encuentran ejemplares aislados de vegetación arbórea compuesta por frutales y algunos pies de castaño (*Castanea sativa*), sauce (*Salix* sp) y abedul (*Betula alba*), estos últimos asociados a los cursos fluviales de la zona.

La vegetación forestal se desarrolla sobre el Monte Pico Quemado, a cuyo pie discurre la autovía, y sobre los montes El Infernón y Faro, que

son atravesados por el trazado. En estas zonas la vegetación está constituida, casi en su totalidad, por cultivos forestales de eucalipto (*Eucalyptus globulus*) y pino resinero (*Pinus pinaster*).

Finalmente, cabe destacar la presencia, en diferentes zonas del ámbito de estudio, de algunos bosquetes de roble (*Quercus robur*) y, al final del tramo, de un pinar de ejemplares maduros de pino resinero (*Pinus pinaster*).

Fauna

La principal peculiaridad faunística del ámbito de actuación es la posible presencia de nutria (*Lutra lutra*) en la zona del río Barayo y de lobo (*Canis lupus*) en montes próximos.

En el caso de la nutria, se trata de una especie incluida en el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas bajo la categoría de «Interés especial».

En lo que respecta al lobo, esta especie está incluida en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias y está considerada «especie singular» por Decreto 155/2002, de 5 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Gestión del Lobo en el Principado de Asturias.

Además de estas especies, en la zona hay abundancia de corzo (*Capreolus capreolus*) y jabalí (*Sus scrofa*).

Hidrología

El área de estudio se encuentra englobada dentro de la Cuenca Hidrográfica del Norte. Las alternativas propuestas para el tramo de autovía objeto de estudio atraviesan los siguientes cauces: Reguero de la Falla, Reguero de la Pasadita, Arroyo de La Pedrera, Arroyo Llameirón y Río Barayo.

De todos estos cursos, el de mayor entidad es el río Barayo, que nace a 18km de la costa y que a pesar de tener una cuenca pequeña, cuenta con importantes valores ecológicos.

Espacios Naturales Protegidos

En el área de influencia del trazado de la autovía se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Barayo» (ES1200004) y la Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPA) «Peñarronda -Barayo» (ES000317), elementos con límites casi coincidentes y propuestos para formar parte de la Red Natura 2.000. Estas zonas se localizan en el curso bajo del río Barayo, zona que a su vez está declarada Reserva Natural Parcial, y a lo largo de la franja costera adyacente a su desembocadura.

Por otra parte, en el ámbito sobre el que se desarrolla el trazado de la autovía objeto de estudio, se encuentran inventariados los siguientes hábitats (*hábitats prioritarios): 1230 Acantilados con vegetación de las costas atlánticas y bálticas, 4020* Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix* y 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae).

Finalmente, el territorio comprendido entre la línea de costa y la carretera N-634 está catalogado como Paisaje Protegido, en virtud del Decreto 38/1994 por el que se declara en Protección Preventiva una franja de la Costa Occidental.

Patrimonio Histórico-Artístico

A lo largo del corredor definido por el tramo de Autovía, discurre el Camino de Santiago, declarado Bien de Interés Cultural (BIC). Esta vía histórica se mantiene a lo largo de casi todo su trazado al norte de la futura autovía aunque existen algunos puntos en los que es interceptado por la infraestructura proyectada.

Además del Camino de Santiago, en la zona de actuación existen numerosos hórreos, que gozan de protección en el Principado de Asturias.

Medio socioeconómico

La autovía se ubica dentro de los municipios de Valdés (Concejo de Valdés) y de Navia (Concejo de Navia), pasando junto a pequeños núcleos urbanos, dispersos a lo largo del corredor afectado por la vía, siendo Otur el de mayor tamaño. Además, a lo largo de la zona de actuación se localizan diversas parcelas ganaderas particulares, algunas de las cuales se verán directamente afectadas por el trazado de la autovía.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

Entrada de la documentación inicial. Consultas previas.—Con fecha 22 de diciembre de 2005 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y

Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el documento comprensivo del «Estudio de alternativas relativo al proyecto de construcción Autovía-a-8 del Cantábrico. Tramo Otur-Villapedre, p.k. 507 al p.k. 517 (Asturias)» para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Relación de consultados y de contestaciones.—Con fecha 16 de enero de 2006 se inicia el periodo de consultas.

En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad.	—
Dirección de General de Costas	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Demarcación de Costas de Asturias	X
Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas. Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Carreteras. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	—
Dirección General de Promoción Cultural y Política Lingüística. Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias	—
Instituto de Desarrollo Rural. Consejería de Medio Natural y Pesca del Principado de Asturias.	X
Ayuntamiento de Navia.	—
Ayuntamiento de Valdés.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	—
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas. Instituto de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio. Universidad de Oviedo.	—
ADENA	—
Ecologistas en Acción.	—
Sociedad Española de Ornitología.	—
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA).	—
Colectivo Ecologista Avilés.	—
Asociación Ecologista Asturias.	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones recibidas son los siguientes:

La Alternativa 3 definida en el documento comprensivo, es considerada por la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y por la Consejería de Medio Rural y Pesca como la más adecuada, desde el punto de vista ambiental ya que no afecta al barranco que separa el Monte Faro del Monte El Infernón, al atravesar este último mediante túnel, queda fuera de los límites del LIC-ZEPA Peñarronda, afecta en menor medida que las otras alternativas, por discurrir más al sur, a los terrenos destinados a pradería y cultivos herbáceos existentes en el tramo del conejo de Valdés y no fragmenta el pueblo de Otur. No obstante, para esta alternativa la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sugiere la instalación de falsos túneles entre los puntos kilométricos 2+750 a 3+250, 4+000 a 4+500 y 4+500 a 5+250, solución que ayudaría a integrar las obras en el paisaje, a la vez que se facilitaría el tránsito de las especies silvestres presentes en la zona.

Con respecto al resto de alternativas, la Viceconsejería de Medio Ambiente considera que la Alternativa 0 (aprobada por la DIA publicada con fecha 8 de septiembre de 1999 en el BOE n.º 215), desde el punto de vista de ocupación de suelos de alto valor agronómico, sería la que más ocupase, al discurrir en gran parte por terrenos de pradería y cultivos. La Alternativa 1 presenta el inconveniente del paso del Monte El Infernón a media ladera y por una zona de barranco, circunstancia que conlleva un mayor desarrollo longitudinal y afecciones a una zona de elevada pendiente que implicarían dificultosas tareas de restauración. En cuanto a la Alternativa 2, presenta el inconveniente de su entrada en el conejo de Navia a través del barranco que separa el monte El Infernón del monte Faro, así como el paso del río Barayo, ya que el viaducto quedaría muy cercano a las viviendas situadas en la margen izquierda del río y afectaría directamente al LIC-ZEPA de Peñarronda -Barayo.

La Confederación Hidrográfica del Norte señala que el río Barayo, en su curso bajo, está declarado Reserva Natural Parcial, si bien las alternativas estudiadas se ubican al sur de esta zona y aparentemente no causarían afección sobre este espacio protegido. Dicha confederación establece una serie de medidas a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto.

Desde la Dirección General de Promoción Cultural y Promoción Lingüística se consideran insuficientes las medidas planteadas para proteger los tramos del Camino de Santiago afectados por el trazado de la autovía y considera necesario que se establezcan alternativas de paso durante la fase de construcción y nuevos recorridos, autorizados por la Consejería de Cultura, en los tramos necesarios una vez finalizadas las obras. De igual forma, se deberán hacer estudios pormenorizados de esta vía en las zonas que vayan a ser afectadas por el trazado de la autovía y plantear medidas correctoras del impacto visual y acústico.

Por otra parte, se han recibido informes de la empresa La Oturense Sociedad Cooperativa Limitada y de dos particulares en los que se muestra el apoyo a la Alternativa 3 frente al resto de opciones contempladas en el documento comprensivo, por considerar que será la que menor afección causará sobre el pueblo de Otur y sus habitantes.

Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.—El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al promotor con fecha de 29 de marzo de 2006. Estas consultas se completan con aquellas recibidas en fechas posteriores y que son remitidas al promotor el 8 de mayo de 2006, el 20 de octubre de 2006 y el 14 de febrero de 2007.

En dicho traslado, se indica que el estudio de impacto ambiental debe contemplar los impactos generados, tanto durante la fase de obras como de explotación, para cada una de las alternativas que se planteen, debiendo justificar la elección que resulte menos impactante ambientalmente. Con relación al LIC-ZEPA de Peñarronda-Barayo, deberá estudiarse adecuadamente la posible afección y, en su caso, dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico interno español por el Real Decreto 1997/1995. Para las alternativas que discurren más al Sur y que afectan a terrenos con orografía más desfavorable, deberán estudiarse soluciones que ayuden a integrar la infraestructura en el paisaje, entre ellas la solución de falso túnel.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental.—El inicio del trámite de información pública del estudio de alternativas relativo al proyecto de construcción Autovía-a-8 del Cantábrico. Tramo Otur -Villapedre, p.k. 507 al p.k. 517 (Asturias) y su correspondiente estudio de impacto ambiental se publicó en el BOE n.º 41 de febrero de 2007. Una vez concluido este periodo, el expediente de información pública del citado proyecto tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 27 de abril de 2007.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 10 alegaciones, en las que se recogen los siguientes aspectos ambientales:

Alternativas de trazado.—Los Ayuntamientos de Navia y Valdés informan favorablemente sobre la Alternativa 6 del estudio de impacto ambiental por considerar que este trazado es el que menos afecciones generará sobre el medio.

La Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias da por buena la valoración hecha en el estudio de impacto ambiental y la selección de la Alternativa 6, siempre y cuando se incremente el número de pasos de fauna y se ubiquen en las rutas de desplazamiento habitual. El diseño de los pasos de fauna deben ajustarse a la publicación del Ministerio de Medio Ambiente titulada «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales».

Afecciones sobre el Patrimonio Histórico y Cultural.—La Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo del Principado de Asturias, considera que las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental son insuficientes para garantizar la protección de los tramos del Camino de Santiago afectados por el trazado de la autovía.

En la documentación adicional al estudio de impacto ambiental, el promotor detalla las medidas correctoras para minimizar la afección al Camino de Santiago y propone desvíos y nuevos tramos que envíen que esta vía cruce la autovía. Estos desvíos se completarán con la instalación de pantallas acústicas para evitar afecciones provocadas por el aumento de ruido.

Afección a la hidrología.—Desde la Confederación Hidrográfica del Norte, se considera necesario que se adopten las medidas establecidas por este organismo en su informe emitido con fecha 9 de marzo de 2006, dentro del proceso de consultas previas del documento comprensivo.

Alegaciones de particulares.—Las alegaciones formuladas por particulares, se refieren fundamentalmente a la ocupación de parcelas de su propiedad o a la cercanía del trazado de la autovía a sus terrenos. Además, se informa sobre la posible afección del trazado sobre un hórreo declarado Patrimonio Regional del Principado de Asturias y sobre un manantial denominado «El Pino», que abastece a los barrios de El Rellón y La Casona.

De acuerdo con el informe de alegaciones, el manantial y el hórreo potencialmente afectados, quedan fuera del trazado de la autovía.

Para completar el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó información complementaria al promotor en relación a los impactos sobre vegetación, fauna, espacios protegidos y patrimonio cultural, así como sobre las afecciones acústicas y socioeconómicas. De igual forma, se solicitaba un Plan de Gestión de Residuos y un Plan de Vigilancia Ambiental concreto para el proyecto. Con fecha 19 de junio de 2007 se recibe esta documentación por parte de promotor.

3.3 Consultas complementarias realizadas por el Órgano Ambiental.—Con fecha 22 de junio de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente realiza una consulta a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias que en la fase de consultas previas había manifestado la preferencia por la solución túnel para el paso de la autovía por el Monte El Infernón ya que presentaba la ventaja de eliminar la afección al barranco que separa dicho monte del Monte Faro.

Con fecha 3 de julio de 2007 se recibe el informe solicitado en el que se indica que la Alternativa 6 propuesta en el estudio de impacto ambiental es considerada ambientalmente viable siempre y cuando se incremente la permeabilidad para la fauna, para lo cual propone que a su paso por el monte El Infernón, se estudie la construcción de una estructura en falso túnel que garantice la permeabilidad territorial y a su vez disminuya el impacto paisajístico.

4. Integración de la evaluación. Impactos de la alternativa elegida

Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, se resumen a continuación:

Impacto sobre los Espacios Naturales Protegidos.—La alternativa propuesta no afecta al LIC «Barayo» (código ES1200004) y a la ZEPA «Peñarronda –Barayo» (código ES0000317), por quedar el trazado fuera de sus límites. La Reserva Natural Parcial del río Barayo tampoco se verá afectada ya que el cauce del río es atravesado mediante un viaducto de 600 metros de longitud.

El trazado de la autovía propuesto atraviesa el hábitat prioritario «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de Erica ciliaris y Erica tetralix (con código 4020*) que se localiza sobre el Monte El Infernón y que es atravesado por la futura infraestructura en un tramo de aproximadamente 900 metros. Además de este hábitat, a lo largo del trazado de la vía se encuentran zonas que albergan el hábitat «Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)» y «Acantilados con vegetación de las costas atlánticas y bálticas» cuyos códigos son 4020* y 91E0*.

El promotor propone llevar a cabo la revegetación de todas estas zonas con el fin de integrar paisajísticamente la infraestructura y recuperar la vegetación, así como el jalonamiento de las zonas sensibles con carteles específicos que identifiquen esos terrenos como zonas a proteger. Durante la fase de redacción del proyecto, el promotor propone la realización de un estudio de mayor detalle en el que se analizarán las afecciones sobre las especies incluidas en la Directiva 92/43 y se detallarán las medidas concretas a adoptar, teniendo en cuenta los informes de los distintos organismos que han participado en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental y los condicionantes de la presente declaración.

Impacto sobre la vegetación.—Durante la fase de obra se generará una pérdida de vegetación como consecuencia de los movimientos de tierra asociados a la construcción del trazado de la autovía, a la apertura de pistas e infraestructuras auxiliares, a la cimentación de los pilares del viaducto, etc. Las principales formaciones que pueden verse afectadas son las masas de pinos y eucaliptos existentes en el Monte El Infernón y la vegetación de ribera asociada al río Barayo.

Como medida de protección de la vegetación, el promotor propone el jalonamiento previo de aquellos ejemplares que se encuentren próximos a la zona de obra. Se protegerán ramas, raíces y troncos mediante tablonés y cuando las características de los ejemplares así lo requieran, se realizarán trasplantes a otras zonas para evitar su afección. De igual forma, se prestará especial atención a las zonas ocupadas por alisos (Alnus glutinosa), robles (Quercus robur) y pinos resinosos (Pinus pinaster) por ser las especies de mayor porte y mejor estado de conservación de la zona afectada por la autovía.

Impacto sobre la fauna.—La fauna de la zona se verá afectada por el aumento de los niveles de ruido durante la fase de construcción y por la pérdida de hábitat que generará la autovía y las instalaciones auxiliares necesarias para su construcción.

Una vez construida, la autovía generará un fraccionamiento del hábitat y una disminución de la movilidad de la fauna, al tratarse de una infraestructura lineal y fragmentada del territorio. De igual forma, el tráfico de la vía generará un incremento en los niveles de ruido y un aumento del riesgo de atropello de la fauna.

El estudio de impacto ambiental y la documentación adicional a dicho estudio, identifican los principales corredores de fauna existentes a lo largo del trazado y que se corresponden con las zonas boscosas y de matorral, fundamentalmente las existentes en el Monte El Infernón, y en los cauces y riberas interceptados por la vía, destacando por su valor el río Barayo. Se identifican igualmente las diferentes infraestructuras de la vía que garantizan el paso de la fauna, como son el falso túnel proyectado entre los p.k. 4+000 y 4+220 y el viaducto sobre el río Barayo, además de las diferentes obras de drenaje transversal que se instalarán a lo largo del trazado. En el caso del monte El Infernón, la permeabilidad faunística no está garantizada con las obras de drenaje propuestas en el estudio de impacto ambiental, ya que no garantiza su empleo por las especies que se pueden encontrar en esa zona, entre las que se hallan corzos, jabalíes y lobos. Sobre esta cuestión, la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias considera necesario que se aumente la permeabilidad de la fauna y propone una serie de medidas recogidas en el punto 5 de la presente declaración.

El promotor, no obstante, propone la realización de un estudio de detalle con el propósito de concretar las medidas correctoras necesarias y específicas para mantener la permeabilidad faunística. En dicho estudio se estudiarán las posibles adecuaciones de las obras de drenaje y propondrá las especies a emplear en su revegetación para que resulten atractivas para la fauna, a la vez que se recupera el hábitat que haya podido ser afectado durante las obras. Asimismo, se propondrán mecanismos de escape en aquellas áreas en las que se instale un cerramiento.

El estudio de impacto ambiental propone que los trabajos de revegetación así como las acciones generadoras de ruido durante las obras se lleven a cabo fuera del periodo reproductivo de las especies de aves que gocen de algún tipo de protección. En lo que respecta a la fauna piscícola, las obras que afecten a la los cursos de agua se realizarán fuera de la época de freza.

Impacto sobre la hidrología.—La calidad de las aguas se podrá ver afectada como consecuencia del arrastre de partículas sólidas procedentes de los movimientos de tierra durante la fase de obra. De igual forma, estos movimientos de tierra, la generación de taludes y la pavimentación del área destinada a las infraestructuras producirán cambios en la escorrentía superficial de la zona.

La red hidrológica es posible que se vea afectada por la cimentación de los pilares del viaducto sobre el río Barayo, que podrá generar también una pérdida de la calidad de las aguas de ese curso.

Por otra parte, el trazado atraviesa algunos cursos de agua, de menor entidad que el río Barayo, sobre los cuales se instalarán obras de drenaje para garantizar su paso.

Durante el funcionamiento de la autovía, se podrá producir la contaminación de los cursos de agua como consecuencia de la generación de residuos que pueden incorporarse al sistema hidrológico de la zona.

En relación a la protección del sistema hidrológico se han tenido en cuenta las medidas propuestas por la Confederación Hidrográfica del Norte. De esta forma para evitar la afección sobre los cursos de agua, el estudio de impacto ambiental propone el jalonado del entorno de las zonas próximas a los cauces atravesados por la autovía y la instalación de barreras de sedimentos para evitar la incorporación a los cursos de agua de materiales arrastrados por la escorrentía superficial. Además, está previsto que se construyan balsas de retención temporales en la zona ocupada por instalaciones auxiliares y permanentes, en los terrenos próximos a los cauces de mayor entidad.

Las zonas de vertedero, acopio, préstamos, parque de maquinaria, etc. se ubicarán alejadas de los cauces, de forma que se eviten las afecciones directas o indirectas que estas áreas pueden ocasionar. Aunque para la alternativa seleccionada el balance de tierras es cero, el estudio de impacto ambiental identifica tres posibles zonas, que por sus características, pueden ser empleadas como vertederos.

En el caso del viaducto sobre el río Barayo, los estribos de esta infraestructura se situarán a una distancia de más de 5 metros de la vegetación de ribera, garantizando además la no afección a la zona de servidumbre de este curso de agua.

Impacto sobre el suelo.—Los principales impactos derivados de la construcción de la autovía serán consecuencia de la apertura de caminos, de la instalación de infraestructuras auxiliares y de los movimientos de tierra necesarios para adecuar el terreno, fundamentalmente en las zonas de mayor pendiente como son el tramo que discurre por el pie del Monte

de Pico Quemado y el paso de la autovía por el Monte El Infernón donde se generarán taludes de grandes dimensiones.

Para minimizar estos efectos, el promotor propone la construcción de un falso túnel de 220 metros de longitud entre los pp.kk. 4+000 y 4+220, en el pie del Monte de Pico Quemado. Esta obra permitirá reducir el movimiento de tierras además de actuar como elemento integrados de la autovía en el paisaje y permitir el tránsito de la fauna de la zona.

Impacto sobre el Patrimonio cultural y arqueológico.—El Camino de Santiago transcurre en su mayor parte al norte de la autovía salvo en los puntos en los que es interceptado por esta infraestructura. De esta forma, en el p.k. 5+000 de la autovía se produce el primer cruce, discurrendo el camino durante 285 metros en la margen izquierda de la carretera (al sur) para volver a cruzarla de nuevo y proseguir de nuevo por el norte. En el p.k. 5+660 se vuelve a dar la misma situación, de forma que el Camino, tras cruzar la autovía, discurre durante 620 metros al sur de la misma, antes de volver a cruzar y seguir de nuevo por el norte.

Para proteger estas zonas del Camino de Santiago afectadas por la autovía, el promotor propone reemplazar aquellos tramos que discurren al sur del trazado. De esta manera, para la primera zona, se sustituirán 285 metros del Camino actual por 152 metros de un nuevo trazado mientras que en la segunda zona, 1.427 metros del Camino serán reemplazados por un nuevo tramo de 112 metros. Además de estas actuaciones, instalarán pantallas vegetales en las zonas afectadas para reducir los impactos acústicos generados por la autovía.

En lo que respecta a los hórreos existentes en la zona de estudio, el trazado propuesto no los afecta.

Impacto acústico.—Durante la fase de construcción se producirá un aumento en los niveles de ruido debido a al tránsito de maquinaria pesada y a las labores de construcción de la autovía.

De igual forma, una vez construida la autovía los niveles de ruido se verán aumentados como consecuencia de la presencia del tráfico rodado. Este impacto será mayor en aquellos tramos que discurren cerca de los núcleos urbanos.

Las zonas más sensibles a este impacto serán aquellas ocupadas por núcleos urbanos como es el caso de La Ronda, Otur, Bao y Barayo, y aquellos puntos en los que existan viviendas aisladas, algo que ocurre en gran parte del trazado de la autovía.

Como medida de protección, durante la redacción del Proyecto Constructivo el promotor propone la realización de estudios acústicos que permitan identificar las zonas afectadas por este impacto, en las que se instalarán pantallas acústicas.

En todo caso, en las zonas más próximas a núcleos urbanos, los trabajos generadores de ruido durante la fase de construcción no podrán realizarse entre las 22h y las 8h. Además, se llevará un control exhaustivo del estado de la maquinaria, seleccionándolas teniendo en cuenta sus niveles de ruido emitido.

Población.—El principal impacto de la infraestructura sobre la población vendrá generado por la ocupación de parcelas privadas y la expropiación de terrenos que deberá llevarse a cabo para la construcción de la autovía. En este sentido, la construcción de la autovía afectará a tres viviendas al inicio del trazado y a otra aproximadamente en el p.k. 2+800, si bien esta última se podrá evitar ajustando el trazado en el Proyecto de Construcción, tal y como indica el promotor.

Como impactos adicionales se encuentran el incremento del tráfico viario, el efecto barrera que la infraestructura supondrá para la población en algunos tramos y el riesgo existente de atropellos durante la fase de obra.

Para reducir estas afecciones se señalarán convenientemente las zonas de obra, fundamentalmente en lugares próximos a núcleos urbanos, y se repondrá la red de caminos existente de forma que no se pierdan las vías de acceso anteriores a la construcción de la autovía.

Cuadro sintético de relación entre impactos y medidas correctoras:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Vegetación y paisaje</i>	
Eliminación directa y daños sobre ejemplares individuales.	Jalonamiento de la zona de obra y protección individual de los ejemplares más destacados.
Impacto visual de la autovía.	Instalación de falso túnel entre los pp.kk. 4+000-4+220. Revegetación de zonas afectadas por las obras.
<i>Espacios Naturales protegidos</i>	
Afección directa por ocupación.	Estudio de detalle previo a la aprobación del Proyecto de Construcción. Jalonamiento de zonas protegidas.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Hidrología</i>	
Alteración de la calidad de las aguas.	Jalonamiento de los cauces atravesados por la autovía. Localización de áreas específicas para parque de maquinaria y zonas de préstamo y vertido de materiales. Localización de los pilares del viaducto sobre el río Barayo a 5 metros de la vegetación de ribera.
<i>Impacto acústico</i>	
Aumento de los niveles de ruido.	Instalación de barreras acústicas.
<i>Fauna</i>	
Impermeabilidad al paso de fauna.	Estudio de detalle previo a la aprobación del Proyecto de Construcción.
Molestias a la fauna durante la fase de obra.	Calendario de obra evitando épocas reproductivas.
Atropellos.	Vallado de la autovía.

5. Condiciones al proyecto

La Alternativa 6 seleccionada en el estudio de impacto ambiental minimiza la afección de forma general con respecto a la alternativa seleccionada en la Declaración de Impacto Ambiental de 30 de julio de 1999. Esta alternativa queda fuera de los límites del LIC-ZEPA Peñarronda, afecta en pequeña medida a los terrenos destinados a pradería y cultivos herbáceos existentes en el tramo del concejo de Valdés y no fragmenta el pueblo de Otur. No obstante esta alternativa no contempla el paso en túnel para el Monte El Infernón.

La solución túnel fue informada favorablemente por la Viceconsejería de Medio Ambiente durante la fase de consultas previas por considerar que de esta forma se eliminaba la afección al barranco que separa el Monte El Infernón del Monte Faro y se evitaban las dificultosas tareas de restauración e integración paisajística de ese tramo en el entorno.

La solución túnel permite una mayor integración de la infraestructura en el entorno, minimiza el impacto paisajístico, reduce la afección sobre el hábitat prioritario situado en dicho monte «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de Erica ciliaris y Erica tetralix (con código 4020*)» con respecto a las alternativas que no contemplan túnel (aunque el estudio de impacto ambiental no lo recoja adecuadamente) y asegura la permeabilidad faunística.

En la alegación presentada por la Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias durante la fase de información pública del estudio de impacto ambiental y en consulta posterior a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la Consejería de Medio Ambiente, se pone de manifiesto que la Alternativa 6 se considera ambientalmente viable siempre y cuando sea completada con medidas adicionales a las propuestas en el estudio de impacto ambiental encaminadas a conseguir una mayor integración paisajística y una mayor permeabilidad faunística.

Por todo ello, y en función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, se puede concluir que la Alternativa 6, aun no siendo la alternativa ambientalmente más favorable, sería ambientalmente viable siempre y cuando se establecieran las siguientes medidas adicionales:

De acuerdo con la alegación de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias será necesario que el trazado recogido en el proyecto de construcción discorra en falso túnel a su paso por el Monte El Infernón, solución que ayudaría a integrar la autovía en el paisaje y facilitaría el tránsito de las especies silvestres presentes en la zona. La ubicación y longitud del falso túnel se fijarán con las indicaciones del órgano ambiental autonómico.

Para evitar la generación de grandes taludes se estudiará la posibilidad de que en las zonas con orografía más desfavorable, la traza se diseñase en falso túnel y en concreto en las zonas solicitadas por la Consejería de Medio Ambiente durante la fase de consultas previas. Estas indicaciones, si bien hacían referencia a la Alternativa 3 del documento comprensivo, son aplicables a la alternativa seleccionada en el estudio por ser ambas casi coincidentes en el tramo propuesto.

Para la adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna, vallados y dispositivos de escape; se atenderá a las especificaciones recogidas en el 'Manual de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales', publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2006).

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en relación al Camino de Santiago deberán ser informadas a la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo del Principado de Asturias, que deberá autorizar dichas actuaciones.

En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, que define una serie de medidas para garantizar el cumplimiento y la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras. De esta forma, el Plan de Vigilancia Ambiental se compondrá de las siguientes actuaciones:

Plan de Vigilancia Ambiental durante la fase de construcción:

Seguimiento arqueológico.

Mínimización de ocupación de suelo y afecciones a la vegetación durante las obras:

Jalonamiento de la zona de ocupación.

Evitar los daños causado por la circulación de vehículos fuera de la zona señalizada.

Localización de elementos auxiliares en las zonas más sensibles.

Control de la contaminación de cauces:

Control de instalación y efectividad de las barreras antisedimentos.

Supervisión de la calidad de las aguas en los cauces.

Operaciones de recogida, acopio y mantenimiento de tierra vegetal:

Retirada de suelos vegetales para su conservación.

Acopio de tierra vegetal.

Mantenimiento de la tierra vegetal.

Preparación del terreno para la revegetación:

Preparación de la superficie del terreno para plantaciones y siembra.

Plantaciones.

Operaciones de revegetación y control de erosión:

Seguimiento de plantaciones.

Siembras e hidrosiembras.

Seguimiento de las siembras e hidrosiembras y de sus resultados en términos de estabilización superficial de taludes.

Seguimiento de la vegetación de especial interés que puede ser afectada por las obras.

Seguimiento de la implantación de las medidas correctoras de la vegetación de especial interés que puede ser afectada por las obras.

Protección de la fauna:

Mantenimiento de la permeabilidad.

Evitar alteraciones en periodo reproductivo.

Control de la calidad del aire:

Detección de deposición de polvo y partículas.

Mínimización de la emisión de gases contaminantes por la maquinaria de obra.

Análisis de las fuentes de energía consumida en la obra.

Control de la contaminación acústica.

Control de residuos inertes y peligrosos.

Vigilancia de las obras de drenaje.

Cerramiento.

Dispositivos de decantación y desbaste de sólidos.

Plan de Vigilancia Ambiental durante la fase de funcionamiento:

Control de hidrosiembras y plantaciones.

Control de los niveles admisibles de ruido.

Control de los residuos generados.

Revisión del cerramiento.

Control de la seguridad vial.

Para el seguimiento ambiental del proyecto, se redactará un informe previo al inicio de las obras e informes mensuales durante la construcción. Estos informes se redactarán e unas fichas tipo, diseñadas para tal efecto en las que se anotarán los aspectos más relevantes del seguimiento.

Se presentarán informes arqueológicos antes del acta de conformidad de replanteo y antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

Además, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 24 de agosto de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía A-8 del Cantábrico. Tramo: Otur-Villapedre, p.k. 507 al p.k. 517 concluyendo que la Alternativa 6, propuesta por el estudio de impacto ambiental, no producirá impactos adversos significativos y que resultará ambientalmente viable si se realiza de acuerdo con las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental y con las condiciones señaladas en la presente declaración de impacto ambiental, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 27 de agosto de 2007.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

17762

RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto aprovechamiento hidroeléctrico Camarasa en el río Pisuerga, en San Martín de Valvení (Valladolid).

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el epígrafe 1.º del apartado c), Grupo 9 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor del proyecto es Eléctrica Camarasa, S.L. y el órgano sustantivo la Confederación Hidrográfica del Duero.

El objeto principal del proyecto es la construcción de una minicentral de tipo fluyente sin toma, para la producción de energía hidroeléctrica en el río Pisuerga, a su paso por el término municipal de San Martín de Valvení. Para lograr este propósito se proyectan una serie de actuaciones encaminadas al cambio de uso y recrecimiento de un azud existente, las cuales respetarán y serán compatibles con su entorno y las condiciones ambientales del río Pisuerga.

El ámbito de estudio se localiza en el tramo bajo del río Pisuerga, en su margen izquierda, a la altura de la denominada «Granja de Quiñones». La minicentral proyectada se ubica en el término municipal de San Martín de Valvení, en la provincia de Valladolid. Sin embargo, la superficie del embalse generado por el recrecimiento del azud abarca los términos municipales de San Martín de Valvení, Valoria la Buena, Cubillas de Santa Marta y Corcos; todos ellos en la provincia de Valladolid (Castilla y León).

Para la definición de las posibles alternativas, el estudio de impacto ambiental considera que las actuaciones tienen su base en el aprovechamiento de un azud ya existente, y en unas condiciones de la topografía del cauce del río Pisuerga. Estos condicionantes determinan la viabilidad