

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**15429** *Resolución de 16 de septiembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Mejora de plataforma y tratamiento ambiental N-621 de León a Santander por Potes, tramo: Castrocillorigo-Panes (Desfiladero de La Hermida) puntos kilométricos 154,5-174,5 Cantabria-Asturias.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, apartado a), del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de 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, justificación y localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en el acondicionamiento de la carretera N-621 en el tramo Castro Cillorigo-Panes (pp.kk. 154,5-174,5), en una longitud de unos 20 km, en el desfiladero de La Hermida, por el cual discurre el río Deva.

Este tramo actualmente tiene unas características geométricas y funcionales insuficientes para satisfacer la demanda de tráfico en condiciones adecuadas de seguridad y confort. En los 20 km del desfiladero hay un total de 528 alineaciones curvas, 178 de ellas con radio inferior a 100m, 67 con radio inferior a 50 m y 11 curvas con radio menor de 25 m. Para mejorar la accesibilidad a la zona se trata de dotar a la carretera de una continuidad de sus características funcionales, tales como el ancho de la plataforma que permita el cruce de camiones y autocares. También se ampliarán y reforzarán los sistemas contra desprendimientos de rocas, mejora de la señalización, sistemas de contención de vehículos, etc. En todo ello se ha de respetar al máximo el singular entorno natural atravesado; esto significa que en la actuación se tendrá una consideración particularizada de los temas ambientales y geotécnicos. La mejora de trazado no persigue el incremento de la velocidad de circulación, sino lograr por parte del conductor una conducción segura, responsable y respetuosa con el entorno.

Este planteamiento limitativo viene determinado por el escrito remitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de determinación de la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental y traslado de consultas, en el que se hacen múltiples consideraciones a tener en cuenta en el desarrollo del estudio informativo. Así, en referencia al estudio de alternativas, se indica que sólo se propondrán actuaciones puntuales en orden a cumplir los objetivos funcionales (facilitar el cruce de grandes vehículos) y de seguridad (contra el desprendimiento de piedras); las medidas puntuales que se adopten (mejoras de curvas, sobreanchos, voladizos, taludes, ensanches de

puentes, ...) deberán justificarse de acuerdo con los objetivos del proyecto y analizarse sus efectos ambientales de forma individualizada; no se considerará como objetivo aumentar la velocidad de circulación de la carretera.

Para la solución adoptada se han analizado de forma individualizada los efectos ambientales en 320 secciones características de la carretera, y tras un proceso de ajuste gradual del trazado en planta y de la sección transversal, se propone una solución, en la que se han tenido en cuenta de forma primordial los elementos ambiental para hacerlos compatibles con los aspectos funcionales.

Los parámetros de trazado mínimo en planta adoptados son de: radio mínimo de 50 m (velocidad máxima de 40 km/h) y longitud de clotoide mínima de 25 m. Finalmente se han mantenido 21 curvas con radio inferior a 50 m, manteniendo la longitud de clotoide indicada. Para la sección transversal., como anchura de plataforma más frecuente se ha adoptado la de 1+6+1 m. Para radios menores de 80 m se han dispuesto sobreechamientos adicionales. Se ha adoptado anchura de plataforma reducida en siete tramos, en una longitud de 1,37 km, donde los condicionantes físicos o ambientales así lo aconsejaban.

La carretera objeto de proyecto se sitúa en Cantabria y Asturias y discurre por los términos municipales de Cillorigo de Liébana, Peñarrubia y Tresviso, en Cantabria y Peñamellera Baja, en el Asturias.

Para el acondicionamiento de la carretera se plantean una serie de soluciones constructivas, como son:

Construcción de muros verticales de relleno y muros a pie de desmonte, con objeto de ampliar la superficie disponible para la construcción de la plataforma sin aumentar la superficie de ocupación mediante taludes y desmontes. Ambas tipologías de muro recibirán un tratamiento estético que los adecue al entorno (mediante su ejecución o su revestimiento con piedra característica). La longitud total de muros verticales de relleno es de unos 7.500 m: 6.240 m de muro de hormigón revestido para alturas de entre 1,5 y 4,5 m, y 1.260 m de muros de mampostería para muros de altura menor de 1,5 m. La longitud de muros de desmonte es de unos 260 m, con alturas de entre 3 y 4 m.

Construcción de tramos en voladizo; cuando no sea posible la ampliación de la plataforma disponible hacia la ladera y donde por la proximidad del cauce y/o altura no se considere conveniente la ejecución de un muro vertical de gran altura. La previsión de tramos en voladizo es de 3.950 metros.

Acondicionamiento de los cuatro puentes existentes sobre el río Deva; se ha previsto la ampliación de los radios de entrada y salida a estas infraestructuras, empleando alineaciones curvas con radio 35 metros. La solución que se propone para los cuatro puentes consiste en montar losas prefabricadas de hormigón armado con un núcleo apoyado sobre el relleno de la bóveda y sendos voladizos con la longitud variable necesaria para adaptarse a la nueva traza. Sobre esta solución genérica se puede realizar una variante que mejora el impacto visual, en la que la solución estructural es idéntica –losa de hormigón apoyada sobre el relleno de la bóveda- consistiendo la variante en reproducir los tímpanos y la bóveda con piedra natural, a modo de forro, mejorando la vista en escorzo que produce. Se habrá de justificar la integración estética y paisajística de la solución que finalmente se adopte, garantizando la no afección al cauce y teniendo en cuenta la capacidad de soporte de los puentes actuales. No se contempla en ningún caso la construcción de nuevos puentes sobre el río Deva en sustitución de los actuales.

Mejora del drenaje transversal y longitudinal; se aumentará el número de obras de drenaje transversal, de las 80 actuales a un total de 235. Se dispondrá de una nueva cuneta a lo largo del arcén más próximo al monte (unos 19.510 metros).

Acondicionamiento de la travesía de La Hermida; entre los pp.kk. 163 y 164 de la actual carretera, se adoptará una tipología de sección urbana, disponiendo de aceras de un metro de anchura por ambos márgenes.

Implantación de nueve zonas de estacionamiento y descanso a lo largo del trazado.

Reposición de servicios afectados; se ha planteado tanto la reposición de servicios e instalaciones que se verán afectados por la actuación como la sustitución de elementos

próximos a la carretera con objeto de mejorar la armonización de la carretera y su entorno.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1, Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

**Geología.**—La zona de estudio se encuadra en el extremo oriental de la zona cantábrica, dentro de los Picos de Europa. El desfiladero de La Hermida es excavado por el río Deva, formando una garganta de dirección norte-sur. El valor ambiental y paisajístico de la zona se basa esencialmente en sus valores geomorfológicos, siendo el relieve el elemento más significativo del paisaje. El desfiladero de La Hermida se define morfológicamente como una garganta fluviookárstica. Los riesgos geológicos del desfiladero son causados por factores morfométricos, tectónicos, erosivos, gravitacionales e hidrológicos.

**Hidrología.**—El río Deva fluye a través del desfiladero, encajonado entre montañas. Los cursos de agua interceptados por la carretera pertenecen a la cuenca del río Deva, que discurre paralelo a la carretera, a la que corta en cuatro ocasiones. Además de a éste, intercepta a otros cauces, entre ellos los ríos Robejo o del Chorro, Corvera, Urdón y Rumenes, además de otros arroyos y riegas.

**Espacios naturales protegidos.**—Unos dos kilómetros de la carretera (entre los pp.kk. 166 y 168, desde Urdón hasta Rumenes) atraviesan el límite noroeste del Parque Nacional Picos de Europa, declarado por la Ley 16/95, de 30 de Mayo, que además tiene la declaración de Reserva de la Biosfera Picos de Europa, lugar de importancia comunitaria (LIC) Picos de Europa y zona de especial protección para las aves (ZEPA) Picos de Europa.

Todo el trazado discurre paralelo al río Deva, declarado Lugar de Importancia (LIC) río Deva (ES1300008) en Cantabria.

El último tramo del río solapa con el LIC río Cares-Deva (ES1200035) en Asturias.

Prácticamente toda la zona del proyecto forma parte de la Red Natura 2000, ya que además de los anteriores existen otros LIC, que incluyen los afluentes del río Deva denominados LIC Liébana (ES1300001), en Cantabria y LIC Picos de Europa (ES1200001), en Asturias.

También existen dos ZEPA debido a la presencia de aves rupícolas y ripícolas denominadas Liébana (ES0000198), en Cantabria y Desfiladero de La Hermida (ES0000248), en Asturias.

**Vegetación.**—Entre las comunidades vegetales que se encuentran en el área de estudio destacan los encinares basófilos típicamente mediterráneos en un excelente estado de conservación. También están presentes bosques mixtos, representados por pequeños rodales de fondos de valle cercanos al cauce del río Deva. En cuanto a la vegetación de ribera existente en las orillas del río Deva, está constituida principalmente por saucedas, y en menor medida por alisedas. Entre la vegetación de matorral, los espinares y zarzales son especialmente abundantes en la ladera este del desfiladero de La Hermida. También es posible encontrar alagares, así como formaciones de matorrales de brezal-tojal. En el entorno rocoso del desfiladero de La Hermida abundan las formaciones de vegetación rupícola y la vegetación de gleras. Precisamente la abrupta orografía del desfiladero limita la presencia de prados, desarrollándose éstos únicamente en los fondos de valle, encontrándose lastonares. Por último, es posible encontrar pequeñas comunidades de hayedos, carbayedas, rebollares y plantaciones de castaño, mientras que en los márgenes de la carretera N-621 se encuentran abundantes comunidades de vegetación ruderal.

Entre las especies arbóreas que pueden verse afectadas, destacan el tejo común («*Taxus baccata*»), el acebo («*Ilex aquifolium*»), la encina carrasca («*Quercus rotundifolia*»), el alcornoque («*Quercus suber*») y el terebinto («*Pistacia terebinthus*»), catalogadas como de interés especial según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora del Principado de Asturias. Entre las herbáceas cabe destacar el narciso trompeta («*Narcissus*

pseudonarcissus»), especie catalogada como de Interés Especial según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora del Principado de Asturias

Además, debe destacarse la presencia de los siguientes hábitats de interés comunitario incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, calificados como prioritarios:

7220\* Manantiales petrificantes con formación de tuf («Cratoneurion»), que no será afectado.

91E0\* Bosques aluviales de «Alnus glutinosa » y «Fraxinus excelsior» («Alno-Padion», «Alnion incanae», «Salicion albae»).

Otros hábitats no prioritarios que pueden verse afectados son: 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica y 9340 Bosque de «Quercus ilex» y «Quercus rotundifolia».

Fauna.—El río Deva se caracteriza por su abundante actividad piscícola; de hecho, se encuentra acotado para la pesca del salmón atlántico («Salmo salar»), del que se han localizado quince zonas de freza, y de la trucha («Salmo trutta fario»), a lo largo de prácticamente toda la franja de estudio. Entre todas las especies de ictiofauna presentes en el área de estudio destaca la lamprea («Petromyzon Marinus»), catalogada como vulnerable según los Catálogos Regionales de Especies Amenazadas de Asturias y Cantabria.

La población de aves rapaces existente en el entorno del tramo de estudio es una de las más destacadas del norte peninsular, pudiéndose encontrar ejemplares de buitre leonado («Gyps fulvus») y halcón peregrino («Falco peregrinus»), catalogadas como de interés especial según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas; alimoche («Neophron percnopterus»), catalogada como vulnerable según este mismo catálogo; águila real («Aquila chrysaetos») catalogada como vulnerable según los Catálogos Regionales del Principado de Asturias y de Cantabria; y águila culebrera («Circaetus gallicus»). De todos los nidos localizados, el de esta última es el más cercano a la carretera a menos de 200 m de distancia, en las inmediaciones del p.k. 8+000.

Dentro de los mamíferos, el lobo («Canis lupus signatus») cuenta con la presencia constante de un grupo reproductor al oeste del desfiladero de La Hermida.

Asimismo, es común la presencia de varias especies de mamíferos ligadas al medio acuático, que pueden localizarse en las aguas del río Deva. Entre ellas destaca el desmán («Galemys pyrenaicus») y la nutria («Lutra lutra»), ambas especies catalogadas como de interés especial según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Por último, cabe destacar la presencia en las proximidades del desfiladero de La Hermida de abundantes comunidades de mamíferos tales como el corzo («Capreolus capreolus»), el ciervo («Cervus elaphus»), el jabalí («Sus scrofa») y el rebeco («Rupicapra pyrenaica parva»), en las zonas más altas del desfiladero y en los farallones rocosos.

Se ha constatado entre los pp.kk. 2+400 y 4+100 un importante corredor de fauna de mediano y gran tamaño, especialmente ungulados como el corzo, el jabalí y en menor medida el ciervo. También es frecuente el paso de pequeños carnívoros como gineta, garduña, marta, zorro y tejón.

Paisaje.—El desfiladero de la Hermida constituye un paisaje de excepcional interés. Destaca la fuerte orografía del desfiladero, así como el río Deva y su vegetación de ribera. La cuenca visual que abarca la carretera es poco extensa; asimismo es poco continua y se limita prácticamente al valle ocupado por la carretera y a los valles menores que vierten sus aguas al anterior, por lo que las actuaciones del proyecto van a tener baja incidencia visual.

Patrimonio histórico, artístico y arqueológico.—En las inmediaciones del tramo de estudio se concentran una gran cantidad de bienes patrimoniales de carácter arqueológico, histórico o etnográfico. Entre los que podrían ser afectados por su cercanía a la carretera están: Yacimiento al aire libre de Rumenes, Cueva del Balneario, Cueva de Julio Bada, Cueva del Hueso, Abrigo de la Colmena, Abrigo y Cueva del Camino de la Agüera, Cueva de la Pintura Negra y Cuevas del Puente. El resto de los elementos se encuentran a más

de 50 m de la carretera o fuera de su alcance (al otro lado del río, en el pueblo de La Hermida,...)

### 3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 29 de diciembre de 2007, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento comprensivo del proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 4 de febrero de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados y aquellos que han emitido informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en Cantabria.	X
Delegación del Gobierno en Asturias.	–
Confederación Hidrográfica del Norte del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.	–
Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo de l Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Promoción Cultural y Política Lingüística de la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	–
Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias.	X
Instituto Español de Oceanografía (Madrid).	–
ADENA (Madrid).	–
SEO (Madrid).	–
Ecologistas en Acción (Madrid).	–
Ecologistas en Acción de Cantabria (Santander).	–
ARCA (Santander).	–
Cantabria Nuestra (Santander).	–
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA) (Oviedo).	–
Coordinadora Ecologista de Asturias (Avilés).	–
Organización Ecoloxista Asturias (Oviedo).	–
Asociación Ciudadana Independiente Defensa Patrimonio Asturiano (Oviedo).	–
Parque Nacional de Picos de Europa (Oviedo).	X
Ayuntamiento de Cillórigo de Liébana (Cantabria).	–
Ayuntamiento de Peñarrubia (Cantabria).	–
Ayuntamiento de Tresviso (Cantabria).	–
Ayuntamiento de Peñamellera Baja (Asturias).	–

Los aspectos ambientales más relevantes de las contestaciones a las consultas previas fueron los siguientes:

**Alternativas.**—La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente considera que las alternativas 2 y 3 producirán impactos irreversibles sobre la Red Natura 2000. Recomienda que se estudien nuevas alternativas o que se considere la alternativa 0; para valorar la alternativa 1 sería necesario mayor detalle sobre los tramos en voladizo o ampliaciones propuestas. Indica aspectos a incluir en el estudio de impacto ambiental así como medidas preventivas y correctoras de protección de la biodiversidad.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria considera que la alternativa 1 pudiera ser asumible y que las alternativas 2 y 3 podrían tener impactos ambientales y paisajísticos excesivos. Se evitarán las afecciones sobre el cauce del río y se analizarán las afecciones sobre las laderas.

**Hidrología.**—La Confederación Hidrográfica del Norte propone que, con carácter general, se analicen todos los aspectos del medio hídrico que puedan resultar afectados y que aparecen contemplados tanto en la legislación vigente como en las normas del Plan Hidrológico Norte II. Indica una serie de medidas a tener en cuenta en las obras o instalaciones que afecten a la zona de policía de los cauces previsiblemente afectados del sistema Deva y medidas de diseño, preventivas y correctoras a incluir en el proyecto de construcción.

**Espacios naturales protegidos.**—El Parque Nacional de Picos de Europa indica que parte del tramo de actuación queda dentro del Parque Nacional y que está tramitándose un proyecto de ampliación del mismo que afectaría al trazado. Indica criterios de protección a aplicar, entre ellos la no realización de voladuras en la ladera rocosa. Da una serie de criterios para la ejecución de las obras y una propuesta de actuaciones para mejora de uso público del Parque (señalización, aparcamientos, rutas peatonales, etc.).

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente indica la afección a los espacios de la Red Natura 2000 LIC río Cares-Deva, LIC Liébana, LIC río Deva y ZEPA Liébana, y a otros espacios naturales protegidos (MAB; ENP por legislación nacional, IBA), así como a los hábitat potencialmente afectados del anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias indica la afección a la ZEPA Picos de Europa.

La Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria indica que la actuación proyectada afecta a los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 río Deva LIC ES1300008; Liébana LIC ES13001; y Desfiladero de la Hermida ZEPA ES0000248.

**Vegetación.**—La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias expresa que deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en los diferentes planes de manejo de las siguientes especies presentes en el área de estudio: encina («*Quercus ilex* L.» y «*Quercus rotundifolia* Lam.»), tejo («*Taxus baccata*») y acebo («*Ilex aquifolium*»).

La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias considera que debe tenerse en cuenta la posible afección al alcornoque («*Quercus suber*»), especie incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora del Principado de Asturias.

**Fauna.**—La Dirección del Parque Nacional Picos de Europa indica que las poblaciones tanto de nutria («*Lutra lutra*») como de buitre leonado («*Gyps fulvus*») que tienen sus hábitats dentro de este parque pueden resultar afectadas por el desempeño de los trabajos necesarios para la acometida del proyecto. Es por esto que se proponen una serie de medidas preventivas, entre las que destaca la exclusión de trabajos durante el periodo de reproducción de la nutria (de marzo a julio) y el buitre leonado (de enero a julio). La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias indica que se deberán programar los trabajos para no interferir con los ciclos reproductivos de especies incluidas en el Catálogo Regional

de Especies Amenazadas de la Fauna como buitres leonados, teprarriscos, chova piquigualda y piquirroja, búho real, etc.

En este mismo sentido, la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias expresa que deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en los diferentes planes de manejo y conservación de las siguientes especies presentes en el área de estudio: avión zapador («Riparia riparia»), nutria («Lutra lutra»), alimoche común («Neophron percnopterus»), águila real («Aquila chrysaetos») y halcón peregrino («Falco peregrinus»).

Por su parte, la Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias estima que se deberán contemplar las posibles afecciones a los quirópteros presentes en el área de estudio, así como sobre sus lugares de refugio e invernada (cuevas y grietas del roquedo, principalmente)

3.1.3 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 remitió al promotor con fecha de 10 de junio de 2008, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

Entre los aspectos que fueron señalados, cabe destacar las limitaciones, por sus previsibles efectos ambientales, en las actuaciones a llevar a cabo en la carretera. Así, se indicaba que sólo se propondrán actuaciones puntuales en orden a cumplir los objetivos de facilitar el cruce de vehículos como autocares y camiones (que no tendrá por qué cumplirse en la totalidad del tramo de la carretera) y medidas de seguridad contra el desprendimiento de piedras en las laderas del desfiladero. Además, se explicitó que las medidas puntuales que se adopten (mejoras de curvas, sobreechamientos, voladizos, taludes, ensanches de puentes,...) deberán justificarse de acuerdo con los objetivos del proyecto y analizarse sus efectos ambientales de forma individualizada. No se considerará como objetivo aumentar la velocidad de circulación de la carretera.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Recepción de estudio de impacto ambiental y expediente de información pública. Con fecha 8 de febrero de 2010, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo con el estudio de impacto ambiental, así como el expediente de información pública.

3.2.2 Información pública. Resultado. Con fecha 22 de julio de 2009, se publicó en el BOE núm. 176 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, por el que se sometió a información pública el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto «Mejora de plataforma y tratamiento ambiental N-621 de León a Santander por Potes. Tramo: Castrocillorigo (Cillorigo de Liébana)-Panes (Desfiladero de la Hermida)». Asimismo, con fecha 31 de julio de 2009 se publicó el anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria núm. 146, y con fecha 4 de agosto de 2009 en el Boletín oficial del principado de Asturias núm. 180.

Durante el periodo de información pública se recibieron un total de 17 alegaciones: 13 de organismos e instituciones oficiales, 3 de asociaciones ecologistas y culturales y 1 de particulares.

A continuación se sintetiza el contenido ambiental de las respuestas:

Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino: en el análisis del estudio de impacto ambiental se destacan aquellos aspectos que se consideran positivos de la solución propuesta y algunos aspectos no analizados suficientemente, entre ellos: la afección a la dinámica fluvial por los muros y voladizos; afección al estado de conservación de los hábitat y sobre su fragmentación; el efecto del desnivel creado por los muros y voladizos sobre el paso longitudinal y transversal

de algunas especies; la afección de las pantallas dinámicas sobre hábitats de interés comunitario y especies endémicas; el incremento de contaminación acústica; la afección sobre la calidad del aire y del medio hídrico por la modificación de velocidad de los vehículos.

Por último, se realizan una serie de recomendaciones a considerar en el proyecto de construcción que hacen referencia a: actualizar la información de fauna con el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria; señalización de la limitación de velocidad para la protección de los anfibios y otros vertebrados; estudio de la dinámica fluvial previamente a la retirada del azud del río Deva; seguimiento de nidificación en el programa de vigilancia ambiental; evitar el empleo de material asfáltico u hormigonado en las zonas de estacionamiento; medidas para la revegetación; posibilidad de emplear firme drenante y/o betunes mejorados con caucho de neumáticos; adaptar las cunetas para evitar el efecto barrera; ejecutar las obras fuera del periodo de reproducción de la avifauna de interés; desarrollo de un PVA que considere el seguimiento de los pasos de fauna; contaminación acústica, hídrica; y la fragmentación y degradación de los hábitats de interés comunitario y especies de flora de interés.

El promotor responde de forma pormenorizada a todos los aspectos de la alegación indicando que se han analizado en el estudio de impacto ambiental o bien serán objeto de análisis más detallado en el proyecto de construcción. Así, entre otros aspectos, considera que la actuación proyectada no implica menoscabar la dinámica fluvial, al no contemplar, en ningún caso, nuevas afecciones a las riberas del río. Respecto a la conservación de los hábitats, se ha realizado un análisis de los impactos que se ocasionan, analizando dicha afección a lo largo de toda la carretera mediante un estudio detallado de las características de la afección y del estado de conservación de la vegetación existente, y por tanto de los hábitats. El resultado del análisis coincide plenamente con el organismo que tiene la competencia sobre ellos, como puede comprobarse en el informe emitido por la Dirección General de Biodiversidad, de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de Cantabria. La colocación de pantallas dinámicas no se valora de forma detallada, pues su construcción y características deben ser objeto del proyecto de construcción. Se ha analizado la conectividad de los ecosistemas, detectando los principales corredores utilizados por la fauna del entorno de la actuación. En caso de considerarse adecuado y factible eliminar el obstáculo que supone el pequeño azud de derivación existente en el río Deva, para facilitar el remonte de especies relevantes como el salmón y la lamprea, en el proyecto de construcción se proyectará en detalle esta medida adicional, recogida en el EsIA, para mejorar el ecosistema piscícola. Las medidas de seguimiento y vigilancia ambiental consideradas en el EsIA deberán estudiarse y proyectarse de forma muy precisa durante la redacción del proyecto de construcción, al igual que las características de los diferentes aparcamientos-miradores, todos los aspectos relacionados con la revegetación, la posibilidad de emplear firme drenante y/o betunes mejorados con caucho procedente de neumáticos en desuso. Considera que son las Consejerías competentes en la protección de las ZEPAs las que podrán autorizar la realización de las obras en el periodo de nidificación, siempre que los censos hayan determinado la ausencia de nidificación en sus proximidades. Durante el periodo de funcionamiento se ha considerado el seguimiento de los pasos de fauna hasta los cinco años posteriores a la puesta en servicio de la nueva obra. En el proyecto de construcción deberá concretarse el seguimiento con un nivel de detalle acorde al resto del proyecto.

Confederación Hidrográfica del Cantábrico considera que el estudio cumple con la normativa de la Confederación, por lo que se informa positivamente. Deberán tenerse en cuenta el informe ya emitido por la Confederación en la fase de consultas y el de la Comisaría de Aguas que se adjunta. Además, indica una serie de condiciones generales que se deberán cumplir relativas a la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, diseño de las obras de drenaje, inundabilidad y visitabilidad de las obras que se aprovechan o amplían, autorización de las nuevas obras, concesión del abastecimiento de agua a las instalaciones, escollera de protección de los cauces, etc.



El promotor indica que en el proyecto de construcción se tendrá en cuenta el contenido de los informes de la Confederación y de la Comisaría de Aguas.

Delegación del Gobierno en Cantabria. Área de Fomento: Informa favorablemente el proyecto, sin realizar ninguna sugerencia o alegación.

Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria indica que no se produce una afección significativa sobre los espacios naturales protegidos: LIC río Deva, LIC Liébana, ZEPA Liébana y ZEPA Desfiladero de La Hermida, ni a los hábitat ni especies que han motivado su protección si se aplican las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental. Tampoco se produce una afección significativa sobre las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria presentes en la comarca con las medidas previstas en el estudio. Se consideran adecuadas las medidas previstas para la fragmentación ecológica, sugiriendo que se cuide especialmente la conectividad ecológica fluvial entre el río Deva y sus afluentes. Propone medidas sobre escapes de fauna (aperturas en las biondas a modo de burladero), adaptar el paso de fauna previsto a las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente, y su integración ecológica mediante plantaciones y barreras acústicas, y el seguimiento de los pasos de fauna durante la vida útil de la carretera. Informa favorablemente el proyecto en relación con la afección a la Red Natura 2000 en Cantabria, con las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio. Se deberán someter a conformidad de la Dirección General los aspectos a definir en el proyecto constructivo así como modificaciones en proyecto o en obra (préstamos, vertederos, pasos de fauna, etc.) que puedan afectar a los valores naturales de la zona. Además establece una serie de medidas genéricas. Considera que la afección al dominio público forestal es de escasa entidad cuantitativamente, pero que las obras se deberán realizar con especial precaución por la alta calidad de los valores naturales de dichos montes; se deberá velar por el estricto cumplimiento de la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales.

El promotor indica que durante la redacción del proyecto de construcción se habrá de atender a todos los aspectos señalados en esta alegación consensuando las medidas correctoras que se adopten para evitar afectar a los espacios naturales y montes públicos del entorno de la actuación.

Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria realiza consideraciones referentes a las afecciones por ruido, sobre la geomorfología, hidrología superficial y subterránea, suelo, vegetación, fauna, Espacios Naturales Protegidos y Hábitats de Interés, paisaje, patrimonio cultural y medio social, considerando que las afecciones serán en general poco significativas. Resalta el esfuerzo realizado por encajar el trazado no sólo teniendo en cuenta los condicionantes técnicos sino también -y además de manera prioritaria- los valores ambientales y paisajísticos del Desfiladero de La Hermida. Señala que el Estudio de Impacto Ambiental presenta, no sólo el contenido mínimo exigido en la legislación, sino un gran nivel de detalle. Indica que la ejecución del proyecto no va a suponer afecciones muy significativas sobre el conjunto de elementos ambientales presentes en el Desfiladero de La Hermida por lo que las actuaciones son asumibles. Considera que el conjunto de actuaciones encaminadas a minimizar los impactos de la obra puede considerarse un ejemplo de modelo a seguir en obras públicas lineales en zonas de alta sensibilidad. Se sugiere, que en el Proyecto de Construcción se revisen los desmontes, muros, voladizos, explanaciones, etc. de determinadas secciones -en número de unas 30- para minimizar, aún más, las afecciones que se pudieran ocasionar sobre el paisaje, el río Deva, el encinar y la vegetación de ribera. Por último, proponen una serie de medidas ambientales para ser consideradas en fases posteriores, que recogen medidas de carácter general, como una Dirección Ambiental de Obra y un Plan de Vigilancia Ambiental para un periodo amplio, y medidas de carácter específico, como protección de la vegetación, reutilización de materiales sobrantes de la excavación en la obra, restauración y demolición de tramos de carretera en desuso.

El promotor responde que habrá que realizar un proyecto de construcción de gran calidad y detalle para el encaje de la plataforma y que recoja las medidas de carácter general y específicas indicadas

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Cantabria no prevé la existencia de impactos significativos sobre el patrimonio cultural. Antes de empezar las obras, se deberá realizar una prospección intensiva del trazado y el balizamiento de los yacimientos arqueológicos más próximos a la traza de la carretera, así como un control arqueológico a pie de obra de todas las remociones de tierras por parte de técnico especializado. Deberá cumplirse lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria.

El promotor afirma que se tendrán en cuenta estos particulares, tras constatar que por otra parte ya han sido tratados en el estudio de impacto ambiental.

Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Gobierno de Asturias informa favorablemente el estudio. Indica que se deberá excavar en su integridad el depósito sedimentario que configura el yacimiento n.º 10 del Inventario Arqueológico del Concejo de Peñamellera Baja, materiales de Rumenes y que se deberá realizar una prospección arqueológica y etnográfica de todo el trazado, prestando una atención especial al yacimiento n.º 9, Cueva de San Pelayo.

El promotor indica que en el proyecto de construcción se realizará una prospección intensiva en todo el trazado, considerando especialmente los elementos indicados en la alegación.

Consejería de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de Asturias indica las dos carreteras autonómicas que pueden verse afectadas por el proyecto y la intersección con la carretera a Lebeña (p.k. 156,3), por lo que deberá solicitarse autorización para la solución definitiva.

El promotor responde que en el proyecto de construcción figurará el diseño definitivo de la intersección con la carretera CA-880.

Dirección del Parque Nacional Picos de Europa del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino informa favorablemente el estudio Informativo y estudio de impacto ambiental. Previamente a la aprobación del Proyecto de Obra, se les deberá remitir éste para su aprobación por la Comisión Mixta de Gestión del Parque Nacional.

El promotor indica que la aprobación del proyecto de construcción será tramitada en la forma que proceda.

Ayuntamiento de Peñamellera Baja (Asturias) y Asociación Cultural Vigueras solicita un nuevo acceso a la carretera Cuñeba-San Esteban, en el p.k. 167,700, pues al ensanchar la carretera, la intersección actual tendría mayor riesgo de accidentes.

El promotor responde que se estudiará en el proyecto de construcción, aunque en principio parece aconsejable mantener la ubicación de la intersección mejorando el diseño.

Ayuntamiento de Cillórgo de Liébana (Cantabria) informa favorablemente el estudio y propone que la anchura de calzada se aumente de los 6 m previstos a 7 m.

El promotor indica que este aumento induciría a un aumento de velocidad y de accidentalidad, y que produciría un incremento de las obras con efectos ambientales muy negativos.

Ayuntamiento de Peñarubia (Cantabria) considera positivas las actuaciones del proyecto. Propone actuaciones en La Hermida: completar las aceras mediante pasarelas peatonales, aparcamientos; y un itinerario peatonal entre La Hermida y el barrio de Urdón.

El promotor indica que el recorrido peatonal es competencia de otras administraciones y que los otros aspectos, ya considerados en buena medida en el EIA, se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción.

Ayuntamiento de Tresviso (Cantabria) propone ampliar la zona de aparcamiento en la zona de Urdón, ensanchando la plataforma de la carretera (pp.kk. 11+300-11+400) por el lado opuesto al río y la demolición de una caseta junto al río Urdón (p.k. 11+500).

El promotor indica que ampliar la plataforma produciría un gran desmonte, con un elevado impacto ambiental y paisajístico. Si fuese necesario demoler la caseta-refugio para parada de autobús, se estudiará la reposición más conveniente.

Asociación para la Defensa de los Recursos Culturales de Cantabria (ARCA) considera que el estudio informativo es un ejemplo correcto, con soluciones ambientalmente aceptables. Indica que hay tres cursos de agua en los pp.kk. 4+120, 5+070 y 6+420 con denominación equivocada y en los que deberían proyectarse pequeños puentes en vez de obras de drenaje, para mejorar la permeabilidad para la fauna. Considera también que se deberían ampliar los vanos en los puentes existentes sobre el río Deva; cuidar especialmente la revegetación en las zonas de instalación de las pantallas dinámicas y crear un gran aparcamiento en La Hermida, para los visitantes y su conexión con autobús con la zona de la desembocadura del río Urdón.

El promotor indica que en el proyecto de construcción se diseñarán las obras de drenaje y que en el EIA se prevé la revegetación en la zona de pantallas dinámicas. No considera conveniente modificar los puentes sobre el Deva por motivos constructivos, estructurales y estéticos; como están, cumplen su función hidráulica y como pasos de fauna. El aparcamiento de La Hermida y su conexión con autobús con la zona de Urdón, correspondería a otra administración. En el EIA, se prevén 9 zonas para miradores-aparcamientos a lo largo del trazado.

Ecologistas en Acción (Cantabria) considera que el documento presentado incluye la práctica totalidad de las sugerencias que presentaron en la fase de consultas previas. Realiza una alegación pormenorizada en la que analiza diversos aspectos ambientales, en general de forma descriptiva y favorable al proyecto, aunque indica algunas carencias del estudio y algunos aspectos más conflictivos. Los apartados que analiza son los siguientes:

Afección al Parque Nacional de Picos de Europa, donde indica que este espacio constituye un corredor ecológico vital para la supervivencia del oso pardo, que no se contempla en el documento.

La geodiversidad como recurso, donde resalta que las características del ámbito de actuación contiene puntos de interés geológico, aunque no estén oficialmente referenciados.

Identificación y caracterización de los espacios de la Red Natura 2000.

Evaluación de las repercusiones sobre los LIC.

Valoración de la afección de las especies de interés comunitario, donde indica que no se han determinado las especies de la Directiva Hábitat ni cuales son prioritarias, y concluye que no se ha realizado la evaluación de las repercusiones sobre las especies de flora como objetivos de conservación de la Red Natura.

Valoración de la afección sobre los hábitats de interés comunitario.

Evaluación de las repercusiones sobre las ZEPA, donde concluye que se ha realizado una evaluación ambiental rigurosa.

Afección a la flora y la fauna.

Cambio climático y contaminación atmosférica, donde indica que habría que haber introducido elementos para justificar la actuación como la adaptación de la plataforma al transporte público, o la implantación de arcones para bicicletas y peatones.

Afección al patrimonio arqueológico y paleontológico.

Alternativa única.

Demanda de uso y tráfico.

Medio socio-económico.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Propone introducir más diversidad en el arbolado para reforestación y en el estrato arbustivo, dispositivos de escapes para la fauna, y mayor plantación de especies riparias, asegurando su pervivencia en el PVA.

Conclusiones: Informa favorablemente y considera que la actuación supone un impacto asumible. La solución del proyecto se aproxima a lo que se entiende como «alternativa 0», donde las actuaciones deben limitarse a mejoras de la seguridad vial, con mejoras del firme, obras de drenaje y elementos de seguridad, tal como figuran en el EIA.

El promotor considera que no se justifica el análisis de la conectividad de las poblaciones de osos cuando éstas no se encuentran cerca de la actuación. No obstante, las actuaciones previstas en el Estudio Informativo no suponen menoscabo de la conectividad existente en la actualidad, y sí una mejora de la permeabilidad transversal de la carretera existente. Las actuaciones recogidas en el Estudio Informativo no afectan a ningún punto de interés geológico recogido por el Instituto Geológico y Minero de España; las actuaciones contempladas no suponen eliminación de ninguno de los elementos geológicos señalados en esta alegación. La conclusión de que la actuación supondría deterioro irreversible de los hábitats y especies objeto de protección de los LIC y ZEPA no está justificada con ninguna indicación evidente. Referente al patrimonio arqueológico y paleontológico, la paleontología se supone englobada en el análisis del patrimonio histórico, cultural y arqueológico, lo que puede verse avalado por el alto número de cuevas y abrigos detectados a lo largo del desfiladero de la Hermida, sin que ninguno de ellos se vea afectado. La mejora de los transportes públicos en el valle es competencia de otras administraciones; en cualquier caso, con la presente actuación se favorece el transporte público, tránsito de autobuses, seguridad vial, etc.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El promotor, basándose en las indicaciones del documento de determinación de la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental y traslado de consultas remitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, ha elaborado una única alternativa que engloba todos los requerimientos funcionales, territoriales, ambientales y paisajísticos previstos para la carretera y que además se adapta a las exigencias aportadas para el encaje de la plataforma y ajuste del trazado. En esta nueva alternativa, se han estudiado de forma individualizada los efectos ambientales de cada actuación, justificándose la solución adoptada para cada caso.

Con el objeto de proporcionar únicamente actuaciones puntuales para facilitar el cruce de vehículos pesados en el tramo de estudio se ha estudiado con el máximo detalle tanto el sobreechanco requerido en cada punto de la actual carretera como el ensanchamiento de la plataforma, que no comprende la totalidad del tramo de estudio. Para justificar las medidas puntuales adoptadas el estudio de impacto ambiental analiza un total de 320 secciones características. En último lugar, con objeto de no aumentar la velocidad de circulación de la carretera se mantendrá el actual trazado sinuoso de la carretera, incorporando únicamente cambios puntuales en algunas curvas de radio reducido.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Según el estudio de impacto ambiental, los principales impactos del proyecto, son los siguientes:

4.2.1 Impactos sobre espacios naturales protegidos. La práctica totalidad del tramo de estudio en Cantabria discurre limítrofe y en paralelo al LIC río Deva (ES1300008), cruzando en su primera mitad del trazado el LIC Liébana (ES1300008). En Asturias, el trazado de la carretera también resulta colindante con el LIC río Cares-Deva (ES1200035) y con el LIC Picos de Europa (ES1200001) en un corto tramo. En cuanto a las ZEPA cabe destacar que la carretera queda incluida durante gran parte de su desarrollo en Cantabria dentro de la ZEPA Desfiladero de La Hermida (ES0000248), limitando durante pequeños tramos tanto con la ZEPA Liébana (ES1300008) como con la ZEPA Picos de Europa (ES1200001), en Asturias.

Las actividades que suponen un mayor impacto sobre los espacios naturales localizados en las inmediaciones del tramo de carretera N-621 objeto de estudio, son la construcción de muros de relleno y voladizos en la margen del río, la ejecución de desmontes y muros de pie de desmonte en la margen del monte, la ampliación de estructuras de la carretera actualmente existentes sobre el río Deva y afluentes. Según el promotor, estas actuaciones no afectan a la integridad de los espacios naturales protegidos cruzados por el trazado de la carretera.

En este sentido, la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria consideró que este proyecto no es probable que cause afecciones significativas sobre hábitats y taxones de interés comunitario, ni origine perjuicio a la integridad de los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

El Parque Nacional Picos de Europa informa favorablemente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental.

4.2.2 Impactos sobre la vegetación. La ampliación de la plataforma es el principal motivo de afección que puede ocasionarse sobre la vegetación presente en los márgenes de la carretera. Entre las especies presentes en las cercanías de la traza, destacan ejemplares de tejo («*Taxus baccata*»), alcornoque («*Quercus suber*»), acebo («*Ilex aquifolium*») y encina carrasca («*Quercus rotundifolia*»).

A nivel de diseño de la nueva actuación, el promotor afirma que se ha ajustado el trazado de la misma de forma que la afección a la vegetación colindante se ha minimizado, respetando en todo caso aquellos ejemplares de mayor valor ecológico.

En aquellos casos en los que se hace imprescindible la afección a ejemplares arbóreos concretos, estos individuos serán transplantados. También se ejecutará un vallado perimetral de obra acompañado de otras medidas mitigadoras del impacto como la colocación de protectores en los troncos de los ejemplares arbóreos cercanos.

La proximidad de la carretera respecto de la vegetación de ribera hace que la realización de muros de relleno en los taludes sea la actividad constructiva que pueda conllevar una mayor afección. Para minimizar esta situación se propone que la construcción de muros de más de dos metros se realice mediante muros prefabricados con objeto de reducir la superficie de obra y minimizar los residuos generados. Para los desmontes, se ha previsto construir muros a pie de desmonte con objeto de disminuir la altura de los desmontes y por tanto, la ocupación de la zona donde se encuentre la vegetación contigua.

Los hábitats prioritarios de interés comunitario próximos a la traza de la carretera N-621 son los siguientes:

7220\* Manantiales petrificantes con formación de tuf («*Cratoneurium*»). Se localizan comunidades de este hábitat en los siguientes pp.kk. 2+245, 2+460, 5+260, 10+045, 10+250, 10+435, 12+055, 12+170, 12+420, 12+460, 13+685, 13+800, 14+040, 14+160, 14+600, 14+630, 16+000, 16+060, 17+460, 17+925, 18+300 y 18+800, siempre en la ladera montañosa de la carretera. Para evitar su afección, en las zonas donde este hábitat está presente se ha optado por acometer la ampliación de la plataforma por la margen del río a partir de la construcción de muros y voladizos.

91E0\* Bosques aluviales de «*Alnus glutinosa*» y «*Fraxinus excelsior*» («*Alno padion*», «*Alnion incanae*», «*Salcion albae*»). Este hábitat pasa por ser el que tiene una mayor superficie potencialmente afectada por la nueva infraestructura, situándose sus tramos de mayor cercanía respecto de la carretera entre los pp.kk. 0+000 a 0+150, 1+825 a 3+100, 8+600 a 9+665, 13+085 a 13+305, 18+800 a 18+920 y 19+345 a 19+860. Para mitigar el impacto producido, se instalarán muros cuando la distancia de la ampliación al bosque de ribera sea suficiente, optándose por la construcción de voladizos en los casos en los que el río transcurra inmediato a la vía. La afección se considera mínima, con pequeñas afecciones causadas por actividades como podas, alteración del grado de insolación o retirada de algunos ejemplares puntuales.

La afección sobre otros hábitat de interés comunitario: 4090 «Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga», 8210 pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica, 9340 Bosques de «*Quercus ilex*» y «*Quercus rotundifolia*» se considera mínima.

4.2.3 Impactos sobre la fauna. Las comunidades faunísticas pueden verse afectadas principalmente por la alteración del proceso reproductivo de las especies, la pérdida en la calidad de las aguas del río Deva, el efecto barrera creado por las nuevas infraestructuras, la pérdida de zonas de reproducción y alimentación, el incremento de la presencia humana y el riesgo de atropello.

La afección al proceso reproductivo de las especies se debe principalmente a la generación de ruido asociada a la construcción y a la explotación de la nueva infraestructura. Como medidas preventivas, especialmente indicadas para la avifauna, se elaborarán censos de nidificación que, junto con una correcta vigilancia de la misma, permitan salvaguardar los procesos reproductivos de estas especies. Como medida general, las obras no se realizarán durante los periodos reproductivos, definiéndose para el caso de las especies más sensibles, un total de cuatro tramos en los que, además de respetarse estos periodos, deberá contarse con la autorización expresa del organismo pertinente antes del comienzo de las obras:

Tramo I (p.k. 2+500 al 4+500). Las especies que nidifican son el buitre, el alimoche y el halcón peregrino. El periodo en el que no se efectuarán obras abarca desde febrero hasta septiembre.

Tramo II (p.k. 7+500 al 8+500). Las especies nidificantes son el águila culebrera y el alimoche, no permitiéndose obras desde abril hasta septiembre.

Tramo III (p.k. 10+100 al 11+500). En este tramo nidifica el águila real y el periodo de exclusión de obras irá desde febrero hasta agosto.

Tramo IV (p.k. 16+300 al 17+100). La especie que nidifica en este tramo es el alimoche, no estando permitidas las obras entre los meses de abril y agosto.

La contaminación de los cauces fluviales presentes en el área de estudio constituye un impacto considerable sobre la fauna acuática presente, sobre todo dada la presencia de especies de gran interés tanto ambiental (nutria, desmán, lamprea) como pesquero (salmón, trucha). Además de las medidas específicas que se señalan en el apartado de impactos sobre la hidrología, se evitará la realización de obras según los tramos y periodos de reproducción de las diferentes especies piscícolas. Adicionalmente, el estudio de impacto ambiental contempla mejorar las condiciones de remonte del salmón a lo largo del río Deva y sus afluentes, eliminándose los obstáculos que esta especie encuentra a lo largo del río, valorándose la posibilidad de incluir la demolición de la cerrada para desvío de agua hacia el molino situado en el p.k. 19+600.

También debe tenerse en cuenta el efecto barrera que se produce debido a la interrupción de la conectividad entre diferentes zonas de un mismo territorio, incidiendo negativamente en los ciclos vitales de las especies afectadas. En este sentido, pese a que la nueva infraestructura no empeorará las condiciones existentes en la actualidad, se ampliará la obra de drenaje transversal situada en el p.k. 3+560 de forma que permita el paso de mamíferos tales como el corzo, el jabalí o el ciervo, entre los Picos de Europa y Peña Sagra, dado que en esta zona se ha detectado un corredor importante para fauna de mediano y gran tamaño. También se instalarán barreras que eviten el acceso de los anfibios a la carretera y les conduzca a las obras de drenaje de los cauces próximos en aquellas zonas (un total de cuatro) donde se han detectado un mayor número de atropellos, concretamente en los pp.kk. 4+120, 5+070, 6+400 y 12+680.

El impacto causado sobre la fauna por la destrucción de hábitats debido tanto a la eliminación de vegetación como a la ocupación del terreno por las labores de construcción de las infraestructuras, es considerado por el promotor como muy leve, ya que la destrucción de estos espacios es prácticamente nula. El promotor tampoco prevé que la presencia humana y el riesgo de atropello, circunstancia que afecta especialmente a los anfibios y pequeños mamíferos, cambie significativamente con la construcción de las obras proyectadas.

4.2.4 Impactos sobre el paisaje. Tanto las actuaciones constructivas propias del proyecto (ejecución de muros, voladizos, desmontes, ampliación de estructuras existentes, ...) como la inevitable aparición de espacios abandonados por la adecuación del trazado a la implantación de estas infraestructuras constituyen los mayores impactos desde el punto de vista paisajístico.

Para los tramos de carretera abandonada se ha proyectado la demolición del firme, remodelación del terreno y vertido de tierra para la posterior revegetación de la zona, la cuál se llevará a cabo con vegetación similar a la existente en el entorno.

Se ha descartado la creación de terraplenes de alta ocupación a favor de muros de relleno de menor impacto paisajístico. Estos muros serán encachados con piedra natural, para facilitar su integración en el entorno natural.

Durante la fase de redacción del proyecto de construcción se estudiará la conveniencia de incluir miradores a lo largo del recorrido del tramo de estudio de la carretera N-621. También se estudiarán soluciones para minimizar el impacto paisajístico de la señalización vertical, reduciéndola al mínimo imprescindible.

4.2.5 Impactos sobre la geología y geomorfología. La ejecución de desmontes es sin duda la labor que puede conllevar asociado un mayor impacto en este campo. Es por ello que para estos trabajos se ha diseñado un talud de desmonte (mayoritariamente 1H:4V, llegando al 1H:2V en casos puntuales) con una pendiente lo suficientemente tendida como para no producir desprendimientos de materiales.

En cuanto a los impactos geológicos, éstos se concentran en la existencia de desprendimientos o caídas de rocas y vuelcos. Se ha estudiado la colocación de pantallas rígidas o dinámicas y mallas ante desprendimientos en las zonas más sensibles a este tipo de accidentes, como son los cortados rocosos. Estas pantallas se acompañarán de plantaciones en su base con especies trepadoras, para una mejor integración en el entorno.

Además se limitará la utilización de voladuras, para evitar que la onda expansiva de las mismas pueda ocasionar desprendimientos.

4.2.6 Impactos sobre la hidrología. En la fase de construcción, la realización de actividades cercanas al río Deva supondrá el principal riesgo de contaminación de las aguas, debido a los movimientos de tierras y al manejo de hormigones, además de los derrames puntuales de carburantes y aceites procedentes de la maquinaria que acomete estas actividades. Debido a la proximidad del cauce del río, la acusada actividad piscícola del mismo, y en definitiva, el alto grado de naturalidad que posee tanto este cauce fluvial como sus riberas, la intensidad del impacto debido a este particular puede llegar a ser bastante elevada.

Para evitar las afecciones al río se colocarán barreras de retención de materiales al pie de los taludes, límite de plataforma y excavaciones, así como en los extremos de los voladizos a construir para impedir la llegada de partículas contaminantes al río y a sus riberas. Además, se utilizará un método constructivo que minimizará la generación de residuos y la ocupación de espacio durante las obras.

En cuanto a la hidrología subterránea los principales impactos que pueden ocasionarse se deben a la afección de la circulación de agua en el interior del macizo calizo o a los manantiales y surgencias existentes. Según lo reflejado en el estudio de impacto ambiental, estos elementos no se verán afectados ni en la fase de construcción ni en la de explotación de la carretera.

Por último, la combinación de mejora de la red de drenaje transversal unida a la creación de nuevas cunetas en los márgenes de la carretera proporcionará una correcta gestión de las aguas de escorrentía. Se efectuará un dimensionamiento y diseño detallado de cada obra de drenaje, atendiendo tanto a criterios hidráulicos como ambientales.

4.2.7 Impactos sobre el patrimonio histórico, artístico y arqueológico. El estudio de impacto ambiental prevé la realización de una prospección arqueológica intensiva del entorno del trazado que permita garantizar la ausencia de afecciones sobre el patrimonio cultural y etnográfico, así como determinar una descripción completa y exhaustiva tanto del yacimiento de Rumenes como la Cueva de San Pelayo. Además se llevará a cabo el balizamiento de todos los yacimientos próximos a la traza de la carretera, así como el control de las posibles afecciones por personal técnico especializado.

En síntesis, los principales impactos del proyecto son sobre los siguientes elementos ambientales: la hidrología superficial, donde destaca el río Deva y su fauna asociada; la vegetación, especialmente el encinar y el bosque aluvial; el paisaje, al ser excepcional el del desfiladero de La Hermida; los espacios naturales protegidos, pues todo el trazado discurre por ellos.

La valoración global del impacto en fase de construcción es de moderado y en fase de explotación de compatible.

## 5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la solución del estudio informativo en el proyecto de construcción se deberán cumplir y tener en cuenta los siguientes criterios y condiciones, muchos de los cuales están recogidos en el estudio de impacto ambiental:

5.1 Adecuación ambiental del trazado y la sección de la carretera. El proyecto ha definido el trazado y la sección de la carretera tras un análisis detallado y puntual de la carretera actual y de sus márgenes -la ladera montañosa y el cauce del río Deva- en el que se han tenido en cuenta de forma primordial los aspectos ambientales, como condicionante de los requerimientos funcionales. Por tanto, se considera que se han integrado de forma adecuada los aspectos ambientales en la solución propuesta en el estudio informativo. No obstante, deberán tenerse en cuenta y revisarse los siguientes aspectos en el proyecto de construcción:

La cartografía del proyecto de construcción se realizará con un levantamiento topográfico de detalle sobre el terreno, a escala 1:200 o superior en los tramos de carretera en los que sea necesario (muros, desmontes de cierta altura, voladizos, puentes sobre el río, zonas con vegetación valiosa próxima a la carretera, etc.)

En ningún caso las afecciones ambientales debidas a la ocupación de la carretera serán mayores a las del estudio informativo. La altura de los desmontes y de los muros en la ladera de la montaña; la altura de los muros y terraplenes del lado del río, así como la proximidad de estos y de los voladizos al río Deva, y la afección a la vegetación de ribera, no serán superiores a las del estudio informativo.

Las mayores afecciones ambientales se producen sobre la ladera rocosa en una margen de la carretera y sobre el cauce del río y su vegetación asociada en la otra. Como ya se ha dicho, en la solución adoptada en el proyecto se han integrado adecuadamente los aspectos ambientales y los funcionales. Sin embargo en algunos tramos de la carretera, en algunas de las secciones analizadas con detalle, se producen afecciones sobre la ladera de la montaña y sobre el cauce que deberán disminuirse introduciendo las modificaciones necesarias en el proyecto de construcción:

a) Excavaciones en desmonte y muros de desmonte en la pared rocosa. En general deberá evitarse afectar a la ladera rocosa por los efectos geomorfológicos y paisajísticos, así como por el aumento de inestabilidad y peligro de desprendimientos de rocas. Se podrán disponer desmontes y muros de poca altura (2-3 m) en las zonas con laderas menos inclinadas, con tierra o roca y excavar la base de la roca para disponer la cuneta y los gálibos mínimos siempre que se garantice la estabilidad de la ladera.

En las secciones que figuran a continuación deberá profundizarse en las soluciones ya adoptadas, pero con mayores restricciones: ejecución de muros de poca altura para disminuir la altura de los desmontes; ampliar del lado del río mediante la prolongación de muros y voladizos en los casos en los que el río no está muy próximo, evitando afectar a las especies arbóreas valiosas; disminución de la sección o reconsideración del trazado en algunos de estos tramos, etc.

Sin carácter exhaustivo, se indican algunas secciones en las que deberán disminuirse las afecciones ambientales de la solución adoptada:

Secciones 5-6, 12 bis, 21, 27.2, 29-31, 40 bis-41, 46 bis, 60 bis, 65, 73, 74, 83, 88, 98, 134.1, 156-157, 169, 174-175, 207, 223.1-224, 228-229.

b) Muros en terraplén y voladizos. Las mayores afecciones en este caso se producen por excesiva proximidad al río o por afección a los ejemplares más valiosos de vegetación de ribera. Se indican, asimismo sin carácter exhaustivo, algunas de las secciones en las que las afecciones se consideran excesivas, por lo que deberán adoptarse soluciones



como prolongación de voladizos, sustitución de terraplenes por muros o voladizos, disminución de la sección o reconsideración del trazado en algunos tramos, etc.

Secciones: 65.1-67, 75, 82, 88-92, 119-120, 147-149, 162-162.2, 165-168, 193-194.1 (también en apartado de vegetación), 198-213, 221.

c) Diseño y señalización. El diseño de la carretera y sus elementos constructivos y obras accesorias deberán estar de acuerdo con los condicionantes ambientales impuestos para el trazado y promover una velocidad máxima limitada (60 km/h) y que permita la circulación segura de otros usuarios, como ciclistas o peatones. Se proyectarán con este objetivo los elementos y equipamiento de la carretera, entre otros, los siguientes:

La capa de rodadura del firme, tales como mezclas porosas o microaglomerados, para disminuir el ruido producido por el tráfico. En la elección del firme, además del objetivo indicado, se tendrán en cuenta la seguridad vial y la conservación.

El peralte (limitando el peralte máximo al 5%, como se indica en el estudio informativo).

La señalización horizontal (con o sin línea blanca central, señalización del adelantamiento), la señalización vertical (limitación de velocidad, señalización de adelantamiento), marcas en la calzada para limitación de velocidad (líneas transversales, badenes,...).

Las aceras y equipamientos peatonales en el núcleo urbano de La Hermida.

El diseño de las intersecciones.

La señalización informativa para los usuarios de los elementos ambientales de interés (evitando un exceso de señales y sin un tamaño excesivo), diseño de las áreas de estacionamiento y descanso (evitando superficies asfaltadas y con el menor movimiento de tierras).

El diseño de miradores y equipamiento para los pescadores.

5.2 Afección a la fauna. Efecto barrera: aunque el proyecto, por sus características, no implicará un aumento del efecto barrera para la fauna se propone un nuevo paso de fauna en la carretera, en una zona detectada como corredor de fauna, mamíferos de mediano y gran tamaño, a la altura del p.k. 3+560. Se aumentarán las dimensiones previstas en el estudio de impacto ambiental hasta un mínimo de 7 × 3,5 m y si fuese posible por las condiciones de la carretera y del terreno circundante a 12 × 3,5 m (dada la presencia de ciervo), de acuerdo con lo previsto en las prescripciones para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006), salvo que los efectos sobre otros elementos ambientales (la vegetación de ribera, por ejemplo) no aconsejasen el aumento de las dimensiones, lo que deberá justificarse detalladamente en el proyecto de construcción. En la fase de funcionamiento de la carretera se seguirá lo establecido en el documento prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Como parte del proyecto de construcción se realizará un trabajo de campo para detectar las zonas donde hay presencia de anfibios en las márgenes de la carretera así como aquellas donde se producen atropellos, para ratificar o ampliar la información sobre las cuatro zonas detectadas en el estudio de impacto ambiental: p.k. 4+120 (riega Maderes), 5+070 (riega Cicero), 6+400 (río Navedo) y O.D.T. p.k. 12+860. Las dimensiones mínimas de estos pasos serán las de un marco de 1 × 0,75 m ó de un tubo de Ø1 m. En su diseño, así como en el del cerramiento que acompaña a los pasos para dirigir los ejemplares al paso y evitar su atropello se seguirán las prescripciones de la publicación citada en el párrafo anterior.

Para facilitar el paso de la fauna y disminuir el riesgo de atropello, las barreras y pretilos se diseñen con aperturas, de forma que el cerramiento no sea continuo. Se dispondrán aperturas de dimensiones suficientes, en todo caso, en las zonas de la carretera en las que sea más factible el paso de mamíferos por las características de la ladera montañosa (barrancos, taludes con menor inclinación, etc.).

Limitaciones temporales de obra: Para evitar la afección a diversas especies de avifauna presentes en el ámbito de la actuación, durante el periodo de nidificación y cría, no se realizarán actuaciones de obra especialmente ruidosas (desbroce, movimientos de tierra, estructuras,..) en los siguientes tramos de la carretera y periodos indicados:

Tramo pp.kk. 2+500-4+500, entre febrero y septiembre, ambos inclusive. Nidifican buitre, alimoche y halcón peregrino.

Tramo pp.kk. 7+500-8+500, entre abril y septiembre, ambos inclusive. Nidifican águila culebrera y alimoche.

Tramo pp.kk. 10+100-11+500, entre febrero y agosto, ambos inclusive. Nidifica águila real.

Tramo pp.kk. 16+300-17+100, entre abril y agosto, ambos inclusive. Nidifica alimoche.

En todo caso, será precisa la autorización expresa de las Consejerías competentes de las Comunidades Autónomas afectadas para la realización de las obras, así como para determinar las limitaciones en el calendario de obras, que modifiquen en su caso las indicadas. Para ello, formando parte del proyecto de construcción y como ampliación del llevado a cabo en el estudio de impacto ambiental, se realizará un inventario de nidos de las diversas especies de avifauna, y un seguimiento quincenal de las zonas de nidificación.

En los frezaderos detectados en el estudio de impacto ambiental donde la carretera está muy próxima al río, pp.kk. 4+300, 14+000 y 14+140, no se realizarán obras durante el periodo de freza y alevinaje del salmón, entre los periodos de diciembre y marzo, ambos inclusive. En cuanto a la lamprea, de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán obras en las proximidades de la confluncia del río Urdón con el Deva (p.k. 11+460), posible zona de freza, en los meses de mayo y junio. Todas las medidas de protección para la fauna piscícola deberán contar con la aprobación de las Consejerías competentes de Asturias y Cantabria, según corresponda.

Se evitará que las obras de drenaje desagüen directamente sobre las zonas de freza detectadas.

5.3 Afección a la vegetación y a los hábitats naturales. Formando parte del proyecto de construcción y de su cartografía de detalle, se realizará un inventario de la vegetación en las márgenes de la carretera que pueda ser afectada por el proyecto, especialmente las especies protegidas o consideradas de interés ambiental, los ejemplares de buen porte y los hábitats naturales de interés comunitario, especialmente los prioritarios, como los Materiales petrificantes con formaciones de tuf y los Bosques aluviales de «*Alnus glutinosa*» y «*Fraxinus excelsior*». Se evitará la afección a las tobas cársticas que constituyen el primero de ellos evitando las actuaciones en la ladera montañosa en las proximidades de los mismos, y diseñando las actuaciones del lado del río (muros, terraplenes y voladizos) para evitar la afección al segundo de los hábitat mencionados.

Se evitará la afección a los ejemplares arbóreos de gran porte situados en la margen de la carretera, al menos los situados en los pp.kk. 2+590, 2+810, 5+570, 7+200, 14+950, 15+400, 16+350-16+550, 18+740, además de los que resulten del inventario al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior.

Se adoptarán las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental de jalonamiento y protección de los ejemplares arbóreos próximos a las obras que no deban ser afectados por las mismas.

Se trasplantarán los ejemplares arbóreos afectados tras analizar sus posibilidades de arraigo. Para el lugar más conveniente para las plantaciones se consultará a la Confederación Hidrográfica del Norte, y a las Consejerías con competencias ambientales de Cantabria y Asturias, según corresponda.

5.4 Medidas de protección de la hidrología y de la calidad de las aguas. Para evitar que las actuaciones de obra como muros de relleno en la margen del río Deva, voladizos o terraplenes puedan afectar a las aguas del río Deva o a los otros cursos de agua próximos a la carretera por arrastre de tierras y materiales de obra (homígones, aceites,..) se

proyectarán barreras de retención de sedimentos en la fase de construcción, tales como balas de paja, zanjas de infiltración u otras, en las zonas cercanas a los cursos de agua. Dado que la carretera discurre en toda su longitud en paralelo y muy próxima al río Deva y a que las actuaciones mencionadas (muros, voladizos, terraplenes) se proyectan prácticamente a lo largo de todo el trazado, las barreras de retención deberán disponerse en la mayor parte del mismo, al pie de los muros, taludes o voladizos, y de forma que se evite la afección de la vegetación asociada al río.

Se adoptarán medidas constructiva para los muros de relleno y los voladizos que minimicen las afecciones ambientales, como por ejemplo el empleo paneles prefabricados para los muros de relleno, que además de disminuir los plazos de ejecución reduce los residuos contaminantes de la construcción; en el caso de los voladizos, cuidando que los residuos del micropilotaje y del relleno de las placas alveolares puedan alcanzar el río o el empleo de placas alveolares machihembradas, para evitar los derrames de hormigón o lechada entre las placas.

No se podrán realizar voladuras ni hacer uso de explosivos para la excavación de los macizos rocosos, tanto para evitar caídas de piedras, tierra o resto de voladura al río, como para evitar desprendimientos de piedras en la ladera rocosa. Se utilizarán medios mecánicos convencionales y cuando no sea posible otros, como cementos expansivos.

En las proximidades de las tobas cársticas, el drenaje se diseñará de forma que no se afecte a éstas, asegurando las características estéticas y ambientales de las obras.

5.5 Medidas de protección del patrimonio cultural. Según el estudio de impacto ambiental la opción propuesta puede afectar directa o indirectamente a diversos elementos del patrimonio arqueológico, histórico o etnográfico.

En coordinación con la Consejerías de Cultura y Turismo del Gobierno del Principado de Asturias y de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, se realizará una prospección intensiva de todas las superficies que puedan ser afectadas por el proyecto, tanto por el trazado de la carretera como por las zonas de instalaciones auxiliares, áreas de estacionamiento y descanso u otras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y formarán parte del mismo. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes del trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección de los elementos del patrimonio presentes. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas Consejerías, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Se prestará especial atención al yacimiento al aire libre de Rumenes (Peñamellera Baja) y a las diversas cuevas y abrigos que podrían verse afectados: Cuevas del Balneario, de Julio Bada, del Hueso, de la Pintura Negra, del Puente, de San Pelayo, Abrigo de la Colmena y Abrigo y Cueva del Camino de la Agüera.

5.6 Restauración ambiental de partes de la carretera actual que quedarán fuera de uso. Con la adecuación de la carretera proyectada, habrá algunos tramos o partes de la carretera actual que quedarán fuera de uso y que no deberán quedar abandonados en su estado actual.

Deberán restaurarse levantando la capa de rodadura al menos en una profundidad de 50 cm, nivelando el terreno en su caso y procediendo después a una restauración ambiental consistente en el aporte de tierra vegetal y plantaciones, mediante un tratamiento que deberá ser definido en el proyecto de construcción. También se podrán acondicionar algunos de estos tramos como zonas de estacionamiento y descanso, cuya ubicación y tratamiento también deberán estar completamente definidos en el proyecto de construcción.

5.7 Zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, caminos de acceso a las obras. Movimiento de tierras, préstamos y vertederos: Por las características del

proyecto no se prevén importantes movimientos de tierra. En el estudio informativo se estima el volumen de desmonte en 18.800 m<sup>3</sup>, el de terraplén en 7.200 m<sup>3</sup> y unos productos de demolición del firme actual de unos 17.800 m<sup>3</sup> (13.200 m<sup>3</sup> para el cajeo y fresado de la nueva plataforma y 4.600 m<sup>3</sup> de los tramos de la carretera actual que quedan fuera de uso).

Se aprovecharán y reutilizarán en la mayor medida posible los materiales sobrantes de desmontes o excavaciones para la propia obra: mampostería, rellenos, hormigones, capas granulares, zonas de estacionamiento y descanso, etc.

Los residuos de obra que no sean utilizables se retirarán a gestor autorizado, no siendo admisible la formación de nuevos vertederos.

Si fuese necesario aportar tierras además de las generadas en la propia obra, sólo se utilizarán como zonas de préstamos canteras legalizadas con planes de restauración aprobados.

Zonas de instalaciones. Las zonas de instalaciones en el ámbito de las obras, en el desfiladero de La Hermida se limitarán al estacionamiento de la maquinaria y acopios de tierra vegetal. Para estas zonas sólo se utilizarán aquellas que se encuentren ya ocupadas por la carretera o instalaciones anejas a ésta, como tramos de carretera abandonados, plataformas existentes contiguas a la carretera, miradores u otras zonas similares, que deberán definirse justificando su idoneidad en el proyecto de construcción.

El resto de actividades que pudiesen ser necesarias como limpieza y mantenimiento de la maquinaria, acopio y tratamiento de áridos, plantas de hormigón o asfálticas, etc. se situarán fuera del ámbito del proyecto y de cualquier zona protegida o ambientalmente sensible.

5.8 Uso de NFU (neumáticos fuera de uso) en el firme de la carretera. En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados o 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 programa de vigilancia ambiental en el que se detallan las especificaciones necesarias para el seguimiento en la fase previa durante las operaciones de replanteo, en la fase de construcción y una vez finalizadas las obras, en la fase de explotación.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación. En el deberán recogerse al menos todas las consideraciones que recoge el Manual para el desarrollo de los programas de seguimiento ambiental de carreteras de la Dirección General de Carreteras. En lo relativo a la fauna, como ya se ha recogido en el apartado 5.2 de esta declaración, se seguirá lo establecido en el documento prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, órgano ambiental del proyecto, un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración. Se recogerá la afección ambiental particularizada en cada una de las secciones en las que estos efectos tengan mayor relevancia, al menos todas las secciones (320) analizadas en el estudio informativo.

Se tendrá en cuenta el contenido del anejo 10 del propio estudio informativo: Recomendaciones para la redacción del proyecto de construcción y la ejecución de las obras. Es de las recomendaciones que figuran en este anejo se han recogido en las condiciones de esta declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Mejora de plataforma y tratamiento ambiental N-621 de León a Santander por Potes, tramo: Castrocillorigo-Panes (Desfiladero de La Hermida) pp.kk. 154,5-174,5 Cantabria-Asturias concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 16 de septiembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

