

## III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**11753** *Resolución de 24 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Alternativa al proyecto de construcción de la Autovía del Cantábrico A-8, tramo Unquera-Pendueles, Asturias.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Alternativa al proyecto de construcción de la Autovía del Cantábrico A-8, tramo Unquera-Pendueles se encuentra encuadrado en el apartado k del grupo 9 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

El tramo Unquera-Llanes de la autovía del Cantábrico fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental concluyendo el mismo con la declaración de impacto ambiental formulada por Resolución de 25 de enero de 2006 (BOE 3-03-2006). Las obras en el subtramo Unquera-Pendueles fueron adjudicadas el 12 de febrero de 2008.

El proyecto ahora presentado incluye modificaciones en planta (cambios de las secciones transversales, principalmente en los taludes previstos, y modificaciones de anchura de mediana); modificaciones en alzado (cambios en la rasante que implican modificaciones en los seis viaductos previstos, en el túnel de Santiuste y en el falso túnel de El Peral); ajustes de trazado en la bajada a Bustio; y cambios en los muros, drenajes y encauzamientos diseñados en el proyecto adjudicado.

El promotor justifica estas modificaciones aduciendo problemas técnicos derivados de las diferencias entre la cartografía empleada en el proyecto de construcción y el terreno natural real; los problemas surgidos en la realización de campañas geotécnicas; las indefiniciones en los procesos constructivos definidos en el proyecto de construcción y errores en las mediciones de dicho documento.

El proyecto se localiza en el oriente de Asturias, en los Concejos de Llanes y Ribadedeva.

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

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 28 de diciembre de 2010 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto, con el objetivo de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

A continuación la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente

afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM).	–
Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Agua y Calidad de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias.	–
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Carreteras, Transportes y Asuntos Marítimos de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	X
Delegación del Gobierno en Asturias.	X
Ayuntamiento de Llanes (Asturias).	X
Ayuntamiento de Ribadedeva (Asturias).	X
Instituto de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio (INDUROT). Universidad de Oviedo.	X
Coordinadora Ornitológica de Asturias. Avilés (Asturias).	–
Grupo Ornitológico MAVEA. Avilés (Asturias).	–
Colectivo Ecologista de Avilés. Avilés (Asturias).	–
Coordinadora Ecologista de Asturias. Avilés (Asturias).	–
Ecologistes n'Aición d'Asturies. Gijón (Asturias).	–
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS). Santo Adriano (Asturias).	–
Asociación Asturiana de amigos de la Naturaleza (ANA). Oviedo (Asturias).	–
Asociación Ciudadana Independiente Defensa Patrimonio Asturiano.	–
SEO (Madrid).	–
WWF/ADENA (Madrid).	–

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección General de Agua y Calidad, la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje, y la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, no presentan objeciones a las modificaciones planteadas, remitiéndose al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental formulada en el 25 de enero de 2006.

El Instituto de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio (INDUROT) de la Universidad de Oviedo advierte sobre la utilización de la autovía del Cantábrico como vía de expansión de especies de flora invasora, refiriéndose específicamente a la Hierba de la Pampa (*Cortadeira selloana*). Solicita que el proyecto incorpore determinadas medidas relativas a limitar la invasión de dicha especie.

El Ayuntamiento de Llanes y el Ayuntamiento de Ribadedeva consideran suficientes las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, no considerando necesario el sometimiento del proyecto a un nuevo trámite de evaluación de impacto ambiental.

### 3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

**Características del proyecto.** El proyecto incluye ajustes de la rasante tanto en planta como en alzado; modificaciones de la sección tipo; y cambios en los muros, drenajes y encauzamientos previstos en el proyecto adjudicado. Las principales modificaciones son:

Reducción generalizada de la mediana con la eliminación del tercer carril en estructuras y túneles.

En la zona de la Bajada a Bustio (a partir del p.k. 9+000) se propone decalar las calzadas para una mejor adaptación geométrica y disminución de taludes de desmonte y terraplén, lo que implica incrementar la distancia horizontal entre los bordes de las calzadas.

Nuevo diseño de los taludes de desmonte y terraplén en zonas potencialmente inestables resuelto, en general, con el diseño de taludes más tendidos para lograr la estabilidad deseada. Si bien se produce un incremento de ocupación con esta medida, se trata de prevenir futuras inestabilidades (ya producidas en algunos casos) que, además de otros perjuicios notables, ocasionarían una mayor ocupación posterior.

Cambios de trazado en alzado con objeto de lograr una mejor adaptación geométrica de la infraestructura al terreno y reducir, en general, la altura de los desmontes y muros de contención potencialmente inestables.

Adaptación del diseño de las estructuras y túneles a los cambios planteados (vanos, luces, longitud de túneles, etc).

Todas estas modificaciones generan los siguientes cambios respecto a lo diseñado en el proyecto de construcción: reducción de la longitud del viaducto de Buelna 1 (de 130 m a 30 m en la calzada norte); reducción de la longitud del viaducto de Buelna 2 (de 240 m a 40 m en la calzada norte); reducción de la longitud del túnel de Santiuste (de 875 m a 375 m en la calzada sur); reducción del viaducto del río Ahíjo (de 210 m a 160 m); reducción del túnel artificial de El Peral (de 350 m a 50 m); y reducción del viaducto de Bustio (de 155 m a 130 m).

**Ubicación del proyecto.** El proyecto se desarrolla en la zonal oriental de Asturias entre el núcleo de Pendueles y el límite con la Comunidad Autónoma de Cantabria, en Unquera. El proyecto de construcción ya suponía la ocupación del LIC ES1200042 Sierra Plana de la Borbolla y el cruce del arroyo Novales, el río Cabra y el río Ahíjo.

**Características del potencial impacto.** Conforme a la documentación aportada por el promotor, el LIC ES1200042 Sierra Plana de la Borbolla se ve afectado por el trazado en el entorno del arroyo Novales, la localidad de Buelna y el túnel de Santiuste.

Con respecto al proyecto original, la variante propuesta no presenta cambios sustanciales en la afección sobre el LIC en el arroyo Novales. Los viaductos de Buelna proyectados originalmente se ven reducidos en la variante, disminuyendo la superficie generada en terraplenes y aumentando en desmontes. Sin embargo, la superficie final de ocupación del LIC en estas zonas se ve mínimamente aumentada con respecto al original debido a la realización de caminos de acceso a fincas no contemplados en éste y que en la alternativa propuesta se corrige.

En el túnel de Santiuste la modificación se realiza sobre parcelas con repoblaciones de pino de Monterrey (*Pinus radiata*) y eucalipto (*Eucalyptus globulus*). El aumento de ocupación en el LIC por el emboquille Oeste es de 1,23 ha.

El LIC Sierra Plana de la Borbolla tiene una superficie de 1.209 ha. La superficie afectada con el proyecto de construcción era de 4,76 ha, y con las modificaciones propuestas esta superficie se incrementa en 1,78 ha.

El promotor señala que no se mermará significativamente la superficie existente de vegetación correspondiente a Hábitats de Interés Comunitario que son objetivo de conservación del LIC. Indica que la posible pérdida de ejemplares de *Dryopteris corleyi*,

como consecuencia de la ampliación, será compensada con la aplicación del Programa de multiplicación de Helechos ya aprobada en el proyecto original.

Respecto a la afección sobre los Hábitats de las Especies objetivo de conservación, el promotor indica que aunque durante el desarrollo de las obras se producirán afecciones por ocupación, desbroces y talas, molestias por ruidos de la maquinaria y personal de la obra así como voladuras, etc. se considera que con la aplicación de las restricciones temporales de ejecución de la obra en épocas de nidificación y cría de las especies objeto de conservación del LIC, el impacto resultante no será significativo. Dicha afección ya se encontraba contemplada en el proyecto adjudicado y se conservarán las medidas establecidas.

Por otra parte la modificación propuesta supone la reducción general de las dimensiones de las principales estructuras del proyecto (viaductos y túneles). Este acortamiento de sus dimensiones podría repercutir en una merma en su funcionalidad como elementos conectores del territorio, condicionar su integración paisajística y suponer una mayor ocupación de las vaguadas. En cualquier caso, modificaciones significativas en las condiciones de permeabilidad de un proyecto no son recomendables ambientalmente. No obstante, ni en el documento ambiental redactado por el promotor ni en las respuestas recibidas en el Órgano Ambiental se ha detectado esta incidencia.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Alternativa al proyecto para la construcción de la Autovía del Cantábrico A-8, tramo Unquera-Pendueles (Asturias y Cantabria), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 24 de junio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

