

por lo que no puede producirse ninguna contracción de la lámina de agua en ellos.

Servidumbre de paso: Ningún camino de los existentes se verá afectado puesto que el acceso al río se hace por una finca propiedad del promotor, y el transporte por caminos de concentración ya existentes.

El yacimiento arqueológico de los Títulos se limita a la Torre Ciega, que es de cal y canto, pero estuvo en su día recubierta de piedra y ladrillo, y se ha salvado gracias a su utilización como palomar. Ni la extracción ni el transporte afectan para nada este resto arqueológico.

En el apartado correspondiente figuran los estudios sobre la ictiofauna y fauna asociada al río y sus afecciones, habiéndose determinado que no se pesca en la zona de la extracción y que la época de freza de los peces y de anidamiento de las aves tiene lugar antes del comienzo de cada campaña anual, que es, como pronto, en el mes de mayo. Además, tanto la freza como el anidamiento se producen en el pequeño embalse de la minicentral, fuera de la zona de extracción. No se produce alteración del nivel sonoro en la zona de freza y anidamiento debido a la extracción, ya que la central eléctrica separa a ambas, y su nivel de ruido es superior al que pueda suponer aquella.

El Área Internacional para las Aves de Castronuño, está situado en el espacio natural del mismo nombre, a unos 10 kilómetros de la zona de extracción, por lo que no se genera en ella ningún tipo de afección.

Con el método de extracción con la construcción de ataguías y desvío del río, se evita la turbidez y la falta de oxígeno en la fauna piscícola.

La zona de extracción no cuenta con una vegetación que pueda caracterizarse como bosque de ribera, existiendo algunas masas arbóreas y arbustivas de pequeña importancia, pero sin ningún tipo de cubierta herbácea, ni formaciones de vegetación acuática en las orillas.

El calendario de trabajo con el correspondiente plan de restauración, la maquinaria empleada y el transporte y su itinerario figuran en el estudio de impacto ambiental, junto con la situación del parque de maquinaria en una finca propiedad del promotor con acceso directo al río.

En el apartado VII del estudio se analizan y concretan cada uno de los impactos que se producen y se identifican los impactos significativos así como los impactos residuales, y se desarrollan medidas preventivas y correctoras para cada uno de ellos, que se encuentran plasmadas en el correspondiente plan de vigilancia.

Como conclusión del estudio se establece que la extracción no produce impactos permanentes (salvo el provocado por la pérdida de vegetación en el margen izquierda, que es recuperado con la revegetación), estando los efectos temporales que pudieran producirse totalmente paliados con las medidas preventivas adoptadas.

16292 *RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Adquisición e instalación de nuevos grupos electrógenos» en el aeropuerto de Gran Canaria.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/1986, de competencia estatal.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 7 de septiembre de 2001, la documentación relativa al proyecto «Adquisición e instalación de nuevos grupos electrógenos» en el aeropuerto de Gran Canaria, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anejo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o amplia-

ción de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir...». Por otra parte si se superasen los 100 MW de potencia térmica, circunstancia que no se produce, este proyecto se podría encuadrar en el grupo 4, apartado i) de este mismo anejo II.

El proyecto de adquisición e instalación de nuevos grupos electrógenos tiene por objeto dotar al aeropuerto de dos nuevos grupos electrógenos que puedan dar la potencia de respaldo (emergencia) necesaria a las instalaciones actuales y a futuras ampliaciones previstas. Este proyecto comprende una serie de actuaciones, destacando el suministro e instalación de dos grupos electrógenos con una potencia de 4300 KVA en régimen continuo (cada uno de ellos) y la retirada del actual depósito general de combustible, de 80.000 litros de capacidad, procediéndose a su posterior reinstalación, una vez se halla adecuado la ubicación del mismo a la normativa vigente.

El suelo a ocupar por el proyecto anteriormente descrito pertenece en su totalidad al recinto aeroportuario, lo cual significa que no será necesaria la expropiación de ningún nuevo terreno. También cabe reseñar que la zona a utilizar, es una zona ya alterada antrópicamente y, que por tanto ha perdido sus valores naturales originarios.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.
Dirección General de Costas.
Cabildo Insular de Canarias.
Direcciones Generales de Patrimonio Histórico y de Política Ambiental de la Comunidad Autónoma Islas Canarias.
Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria.
Ayuntamiento de Telde.
Ayuntamiento de Ingenio.
Ayuntamiento de Gando.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001 y analizada la totalidad del expediente, y habida cuenta que la potencia térmica final del citado proyecto, en ningún caso superaría los 75 MW necesarios para someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental (límite incluido en el anexo II de la Ley Territorial 11/1990, que es mucho más restrictivo que el valor que figura en la Ley 6/2001 como necesario, para tener que someter a un proyecto a dicho procedimiento), no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Para una correcta ejecución del proyecto y siguiendo la sugerencia de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, se recomienda la realización de un estudio de las inmisiones de contaminantes atmosféricos, del ruido y de las vibraciones en el entorno de la instalación.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Adquisición e instalación de nuevos grupos electrógenos» a realizar en el aeropuerto de Gran Canaria.

Asimismo, se considera que otras actuaciones previstas en el futuro encaminadas a modificar las condiciones de explotación del aeropuerto deberían someterse, en su conjunto, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 12 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

16293 *RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo Grado-Salas-Cornellana», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía Oviedo-Salas. A-63. Tramo: Grado-Salas. (Asturias)», se encuentra comprendido en

el apartado a) del grupo 6, «Proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 05 de abril de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de octubre de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 234, de 29 de septiembre de 2001, y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de 23 de octubre de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 de febrero de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Oviedo-Salas. A-63. Tramo: Grado-Salas. (Asturias)».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo efectúa una separación del proyecto en dos subtramos, el primero Grado-Cornellana y el segundo Cornellana-Salas. Para cada subtramo presenta tres alternativas principales.

En el subtramo Grado-Cornellana la solución Norte tiene como objetivo conseguir un cruce con el río Narcea lo suficientemente bajo para enlazar directamente con la red viaria existente en La Rodrigo. Cruza la N-634 al Oeste de Grado facilitando un buen enlace en trompeta con paso sobre la autovía. Comienza pasado el río Cubia girando hacia el Norte entrando en túnel en el punto kilométrico 4,200. Antes atraviesa el río Moutas mediante viaducto de 579 metros de longitud, el arroyo Rehuyeron con viaducto de 414 metros y otro de igual longitud sobre el arroyo Las Viñas. Prevé un túnel de 1.480 metros en Cabruñana. Entre los puntos kilométricos 7,800 y 8,200 se proyecta el túnel de San Esteban de 390 metros. Desde ahí baja hasta el río Narcea, atravesándolo mediante viaducto de 1.662 metros para subir posteriormente a la meseta del río Nonaya.

La alternativa Sur comienza en el mismo punto que la anterior. Se desarrolla por la margen derecha del río Moutas y atraviesa la divisoria de la sierra de Sollera en su punto más bajo. No cruza la N-634, por lo que el acceso a Grado se realizaría mediante el enlace Grado Sur en trompeta y con paso bajo la autovía. El cruce del río Narcea tiene lugar a cota tan elevada que condiciona el enlace con la A-15, pero resultando un trazado más directo que el anterior hacia Cornellana. Cruza el reguero del Zorro o Xorru mediante viaducto de 304 metros y el barranco de Esqueriz mediante uno de 414 metros. Para atravesar la divisoria propone el Túnel de El Fresno de 740 metros disponiendo a la salida una sucesión de curvas de radio 500 metros a fin de evitar posibles afecciones al yaci-

miento arqueológico de Las Murias y la cantera de «Calizas La Doriga». El descenso y cruce del río Narcea se realiza mediante viaducto de 1.639 metros.

La alternativa Centro-Sur sigue al principio el trazado de la solución Norte y termina adoptando el de la Sur. Consigue así disponer de un buen enlace al oeste de Grado, conectando directamente con la N-634 y el cruce de la divisoria de la Sierra de Sollera por la parte más baja. Dispone un viaducto de 634 metros sobre el río Moutas y atraviesa la divisoria en túnel de 820 metros. La bajada al río Narcea coincide prácticamente con la de la alternativa Sur y prevé un viaducto de 1.090 metros. Proyecta el enlace de Cornellana que es compatible con cualquier alternativa del subtramo Cornellana-Salas.

En el subtramo Cornellana-Salas la alternativa Norte empieza en el final común de los trazados descritos para el subtramo anterior. Se desarrolla en sus primeros 800 metros por la margen derecha del río Nonaya, atravesándolo finalmente mediante viaducto de 290 metros. En esa zona se localizan una serie de arroyos transversales, más encajados, que se salvarían mediante pequeños viaductos. El trazado se mantiene sensiblemente sobre la cota 100 de manera que se puede mantener la actual N-634 para el tráfico local de la vega del río. En el entorno del punto kilométrico 4,500 el trazado se desplaza hacia el Norte. Posteriormente el valle se estrecha entrando en la zona de Casazorrina y conectando al final del trazado con la N-634.

La alternativa Sur parte del mismo origen pero cruza en túnel de 280 metros el contrafuerte que ocasiona una hoz del río Nonaya. A dos kilómetros del origen el trazado se orienta hacia el sur para evitar la cantera «Sílices La Cuesta» en túnel de 545 metros pero interesando probablemente al futuro de dicha explotación. A la altura del punto kilométrico 4,600 se proyecta un túnel artificial para evitar la segregación de dos barrios del núcleo de Quintana. En el estrechamiento del valle cruza el río Nonaya mediante viaducto de 180 metros, y entra en la zona de Casazorrina conectando con la N-634.

La alternativa Centro-Sur pretende disminuir los inconvenientes existentes en la alternativa Sur, mediante diseño que cruza en túnel de 300 metros el contrafuerte que ocasiona la hoz del río Nonaya, bajando posteriormente a la zona de cultivos y prados del fondo del valle y asciende hasta empalmar con el trazado de la alternativa Sur. La bajada de la media ladera al fondo del valle se hace mediante viaducto de 1.074 metros. A partir del punto kilométrico 5,100 esta alternativa coincide con la Sur.

La alternativa seleccionada por el promotor es la alternativa Centro-Sur en el subtramo Grado-Cornellana y la alternativa Norte en el subtramo Cornellana-Salas.

Hasta la fecha no hay constancia de modificación alguna del trazado según lo planteado en el estudio informativo.

En cualquier caso, se tendrá en cuenta que la viabilidad en términos ambientales de este proyecto está condicionada a otros que enlazarían en el entorno de Salas con el final de éste, por lo que las alternativas seleccionadas, su análisis ambiental y las conclusiones de esta declaración estarán supeditadas a la valoración y resultados del estudio de impacto ambiental de los siguientes tramos, para los que se deberá tener en cuenta además la posibilidad de que se generen afecciones sinérgicas o acumulativas de los nuevos proyectos con el objeto de esta declaración.

No se dispone de información complementaria relativa a ubicación de vertederos o sobre algún impacto o afección que se haya detectado posteriormente a la información pública del estudio de impacto ambiental.

En el análisis del estudio informativo se destaca el paso delicado del río Narcea por estar en esta zona expresamente señalado como Lugar de Importancia Comunitaria. En esta declaración se proponen las medidas esenciales que se deberán tener en cuenta para asegurar la minimización de la afección, ya que en otro caso dicho paso se consideraría ambientalmente inviable.

Por lo tanto, examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa Centro-Sur del subtramo Grado-Cornellana y la alternativa Norte del subtramo Cornellana-Salas propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autovía Grado-Salas, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberá tener en cuenta lo siguiente:

1. Adecuación ambiental del proyecto.—Las alternativas anteriores deberán adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Deben evitarse los encauzamientos planteados mediante el desplazamiento de la traza. No obstante, en situaciones de inviabilidad técnica

el encauzamiento deberá reducirse a la menor longitud posible, teniendo entonces en cuenta los criterios establecidos en el estudio de impacto ambiental. Concretamente se deberá revisar el planteamiento sobre los encauzamientos en el río Moutas, y en el arroyo del Xorru, así como el del reguero la Cavada.

1.2 Los enlaces de Narcea y de Cornellana, dada su proximidad al Lugar de Importancia Comunitaria Río Narcea se proyectarán, tanto en su tipología como en la disposición y ubicación de los ramales, de forma que afecte lo menos posible a la vegetación y a la morfología de su ubicación.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afeción a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Si bien no se reconoce en la zona un elevado riesgo de incendio, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras sobre todo si se realizan en períodos de mayor riesgo de incendio. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Dado que las alternativas elegidas incorporan cruces con ríos y arroyos en los que se identifican formaciones vegetales de vegetación de ribera se deberá actuar con precaución para preservar las mismas.

La relación de viaductos y posibles afecciones sobre vegetación de ribera por la construcción de los mismos, según el estudio informativo, es la siguiente:

Alternativa Centro-Sur del subtramo Grado-Cornellana.

Cruce del río Moutas, puntos kilométricos 0,900 y 1,250.

Viaducto del enlace Narcea, punto kilométrico 1,250 del enlace.

Viaducto del río Narcea de 1.090 metros.

Alternativa Norte del subtramo Cornellana-Salas.

Viaducto de La Casada, punto kilométrico 0,350.

Viaducto enlace Cornellana, sobre el río Nonaya, punto kilométrico 0,500.

Viaducto sobre el río Nonaya, punto kilométrico 0,750.

Viaducto Reguero Puerco, punto kilométrico 1,750.

Viaducto arroyo Barredo, punto kilométrico 2,250.

Viaducto La Pandiella, punto kilométrico 2,750.

Viaducto Queiyon, punto kilométrico 3,750.

Viaducto río Camuño, punto kilométrico 4,200.

Existen, para ambos subtramos, otros pasos sobre pequeños arroyos y regueros, de menor entidad, pero que en cualquier caso pudieran afectar a la vegetación existente.

Con objeto de salvaguardarlas vegetación de ribera de los ríos Nonaya, Moutas, y Camuño y arroyos del Xorru y Barredo principalmente y otros de menor entidad pero con interés también por la vegetación de ribera, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo que se indica en el epígrafe 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afeción a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. Para el viaducto sobre el río Narcea se tendrá en cuenta lo señalado en el epígrafe 3.11.

2.5 Cuando por necesidades de la obra resultara absolutamente imposible evitar afecciones sobre la vegetación de ribera, se efectuará seguidamente una restauración de la zona afectada y si no fuera posible llevarla a cabo en el mismo lugar de afeción se mejorará la calidad de la formación a lo largo del tramo afectado. En cualquier caso se acudirá en la restauración a especies que formen parte de las comunidades existentes, tanto del estrato arbóreo como del arbustivo.

2.6 Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán caminos de acceso en las riberas de los ríos Moutas, Nonaya y Narcea, ni en las áreas cuya vegetación se encuentra contemplada en la Directiva 92/43/CEE como hábitat prioritario.

2.7 En las posibles afecciones sobre la flora se estará a lo señalado en el estudio de impacto ambiental, en cuanto a su tratamiento y medidas preventivas y correctoras a aplicar. Además se tendrá en cuenta que en caso de no poder evitar afecciones a ejemplares arbóreos de gran porte se deberá proceder a su trasplante en un emplazamiento adecuado lo más próximo a su lugar original.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 El estudio informativo contempla los siguientes encauzamientos:

Encauzamiento del río Moutas en el punto kilométrico 0,480, con una longitud estimada de 70 metros.

Encauzamiento del arroyo del Xorru, desde el puntos kilométricos 2,800 al 3,090, con una longitud estimada de 290 metros.

Encauzamiento del río Cavada desde el puntos kilométricos 3,480 al 3,680, con una longitud estimada de 200 metros.

Estos encauzamientos deberán evitarse por lo que el trazado definitivo contemplará el desplazamiento del mismo a fin de evitar de forma general dichos encauzamientos y la consiguiente alteración de las formaciones de ribera, tal como se indicó en el epígrafe 1.1.

No obstante, considerando el estado actual de relativo empobrecimiento en algunos tramos de las comunidades riparias en varias de las zonas, en el caso de que resultara técnicamente imposible evitar el encauzamiento, este solo podrá llevarse a cabo teniendo en cuenta el criterio de reducirlo en lo posible y que en cualquier caso esta actuación seguirá el criterio planteado en el estudio de impacto ambiental, empleándose escollera no cementada al estilo de las que ya se han empleado en otras partes del río Moutas, entre otros, y cuyo resultado se ha comprobado efectivo para desarrollar una aceptable vegetación de ribera. No se concentrarán varios en una sola obra de drenaje. Además supondrá revegetar con las mismas especies existentes en el tramo que se viera afectado por la obra. Posteriormente al encauzamiento será necesario asegurar la revegetación del talud y la ubicación de especies de ribera en las márgenes del nuevo trazado del río, de manera que la formación vegetal original tuviera continuidad.

3.2 Si bien no parece existir en general problema técnico para ubicar estribos y pilares de los viaductos y obras de paso fuera de los cauces se debe tener en cuenta lo siguiente:

3.2.1 El hecho de ubicarlos fuera del cauce no garantiza la ausencia de afeción sobre las formaciones riparias, por lo que se tendrá en cuenta para evitar la modificación de estas comunidades. En el caso de que a pesar del cuidado empleado se produjera alguna afeción se procederá a la restauración de la pérdida generada en un área adecuada lo más cerca posible del ámbito de la afeción.

3.2.2 Respecto al viaducto sobre el río Nonaya el proyecto definitivo deberá buscar la ubicación adecuada de pilares y estribos, siguiendo para ello las pautas genéricas señaladas en el estudio de impacto ambiental.

En todos los casos se procederá a la restauración final del área afectada.

3.3 Una vez se disponga del proyecto de traza final se deberá consultar con la Confederación Hidrográfica del Norte el posible efecto barrera de la nueva infraestructura, de manera que se asegure que los drenajes transversales planteados en el estudio informativo evitan en todo caso el efecto presa de la infraestructura.

3.4 El proyecto de construcción deberá incluir un estudio hidrogeológico de la zona, con especial atención al tramo comprendido entre los puntos kilométricos 4,400 y 7,000, en donde se atraviesan las calizas del complejo de Rañeces, potencialmente carstificables. En esta zona deberán extremarse las precauciones durante la fase constructiva y no se instalarán parques de maquinaria ni instalaciones potencialmente contaminantes.

3.5 Si bien las litologías atravesadas no constituyen acuíferos en sentido estricto se deberá prestar especial atención a posibles filtraciones en las áreas de almacenamiento de agua en el subsuelo que vienen señaladas en el estudio de impacto ambiental.

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos

diseñando al efecto adecuadas balsas de decantación. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Del seguimiento analítico indicado se facilitarán informes periódicos a la Confederación Hidrográfica del Norte.

Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

3.7 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación en todos los cauces señalados en la descripción de la alternativa elegida y más especialmente en el entorno de los ríos Narcea y Nonaya.

3.8 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.9 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los ríos Narcea, Nonaya, Moutas y Camuño y Arroyos del Xorru y Barredo, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.10 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.11 Viaducto sobre el río Narcea: Dado que el paso sobre el río Narcea afecta potencialmente al LIC que lleva su nombre debe efectuarse un tratamiento particularizado del viaducto que se proyectará a tal efecto.

Lo deseable, desde el punto de vista ambiental, supondría asegurar la ubicación de los pilares fuera del ámbito del LIC, siendo suficiente que los mismos guardaran al menos la distancia de 10 metros respecto a las formaciones vegetales de interés comunitario, tal como se señaló para los otros viaductos contemplados en el estudio informativo.

Sin embargo, dada la longitud de vanos y la insuficiencia de datos definitivos relativos a la ubicación de las pilas cabe plantearse seriamente la posible existencia de afecciones significativas sobre el elemento protegido y las especies y comunidades ligadas al mismo.

Por lo tanto, mientras no se disponga del detalle constructivo definitivo resulta absolutamente imposible manifestarse sobre la potencial afección a los elementos del LIC y en su caso el grado de la misma.

Cabe establecer como solución condicionada al desarrollo posterior de la obra, según criterios ambientales, la discusión de la ubicación de pilas. Para ello una vez definido el proyecto, sin perjuicio del resto de condicionantes establecidos en la presente Declaración de Impacto Ambiental, se deberá consultar al órgano correspondiente del Principado de Asturias y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente las diferentes soluciones para la ubicación de las pilas, a fin de determinar la posible afección sobre los elementos del LIC.

En el caso de que dicha ubicación comportara una afección significativa se estará a lo establecido en la normativa vigente relativa a los elementos de la Red Natura 2000, concretamente al contenido de los artículos 6.3 y 6.4 del Real Decreto 1997/1995.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso.

Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 En relación con los invertebrados, dado que en el inventario faunístico que incorpora el estudio de impacto ambiental se señala la presencia de *Margaritifera margaritifera* y de *Oxygastra curtisii*, ambas especies calificadas como en peligro de extinción, se extremarán las medidas para asegurar que en las áreas de presencia de estas especies las aguas no se enturbien y se mantengan las condiciones óptimas de su hábitat. Así mismo en los tramos de mayor interés (aguas abajo de Cornellana para *Margaritifera margaritifera* y entorno de Puente Láneo y río Narcea en general para *Oxygastra curtisii*) se estudiarán los pasos proyectados sobre el río a fin de que la ubicación de pilares y estribos no modifique las condiciones naturales de su área de uso.

También se identifican entre las especies vulnerables, *Coenagrion mercuriale* y *Carterocephalus palaemon*, para las que habrá que observar atenciones similares a las indicadas antes en las áreas, respectivamente, de Biscas, cerca de Salas, y las lindes de bosques húmedos, zonas ruderales, claros de bosques y zonas rocosas de baja altitud.

La riqueza ictícola reflejada en el estudio de impacto ambiental es patente principalmente en los ríos Narcea, Nonaya y Camuño, en los que se deberán observar los criterios señalados en dicho estudio. En el tramo del LIC en el río Narcea destacan principalmente *Salmo salar*, *Pertromyzon marinus* y *Cobitis taenia*.

No se reconocen especies de anfibios y reptiles especialmente amenazadas en el entorno de la alternativa seleccionada, si bien se tendrá en cuenta la presencia de las mismas, en particular la relativa a la salamandra rabilarga por su carácter endémico y a la rana común por su escasez en el área de estudio, debiendo valorar las áreas de mayor presencia y preservando las de mayor querencia para estos grupos en condiciones óptimas, lo que requiere arroyos y cursos de agua en general bien oxigenados e incluso también áreas más alejadas de los cursos de agua.

Los cuidados especiales señalados anteriormente se tendrán en cuenta también para la nutria y para el desmán en Camuño y en el río Narcea.

Por otra parte no se identifica ningún área de interés para las aves, lo que no excluye su consideración en la planificación de los trabajos a fin de minimizar en todo caso posibles molestias, en especial para las comunidades de aves ligadas a las formaciones de ribera, y las ligadas a la campaña atlántica están bien representadas, a las que se unen algunas rapaces.

4.3 Respecto a la dotación de pasos que mejoran la permeabilidad de la infraestructura se tendrá en cuenta en todo momento que los mismos deberán adecuarse para mamíferos, anfibios y reptiles. Dado que se confirma presencia de mamíferos de gran tamaño, como corzo, jabalí e incluso gato montés y gineta, los pasos para fauna deberán contemplar en las áreas de mayor presencia pasos adecuados en número y dimensiones para garantizar la eficacia de los mismos.

Teniendo en cuenta estos grupos zoológicos se deberán habilitar pasos suficientes para uso en cuyo caso la adecuación de los mismos se llevará a cabo siguiendo las instrucciones del organismo competente en materia de conservación de la naturaleza del Principado de Asturias.

4.4 Los pasos de fauna por lo tanto atenderán a los requerimientos de estos grupos faunísticos, considerando conveniente para macromamíferos que las dimensiones de los pasos sean de 7 metros de ancho por 3 de alto. Este tipo de pasos se dotará en número suficiente eligiendo la ubicación de acuerdo con el organismo responsable del Principado de Asturias.

4.5 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Teniendo en cuenta que se ha confirmado la presencia de tejón y jabalí, para evitar el acceso de individuos de estas especies a la calzada y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm en las áreas de mayor presencia de estas especies. Además, en los tramos de presencia de ungulados la separación entre barrotes de la valla debe ser como máximo de 4 metros, alcanzar una altura de 2,20 metros, y ser de tipo cinético o progresivo.

4.6 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período de reproducción de las especies localizadas en el área de trabajo, período que oscilará genéricamente, desde febrero a julio, refiriéndose a las áreas en las que se localizan poblaciones de fauna de mayor interés.

4.7 Se evitarán los trabajos nocturnos con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles; la iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.8 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección contra el ruido y las vibraciones.—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos habitados y edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la infraestructura y áreas de alto interés faunístico.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística para lo cual si resultara necesario acudir a pantallas acústicas éstas deberán estar plenamente integradas en el medio y realizarse preferentemente a base de elementos vegetales vivos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de interés faunístico (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En cualquier caso cuando se analice el nivel acústico en el proyecto de construcción se tendrá en cuenta que parte de la actual N-634 será utilizada al menos entre Cornellana y Salas y por lo tanto la valoración deberá efectuarse de forma conjunta. Asimismo se valorará si existe un efecto acumulativo sónico en el valle del Narcea teniendo en cuenta otras infraestructuras viarias y las áreas de los enlaces del Narcea y de Cornellana.

Con objeto de verificar el modelo acústico, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de medi-

ciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

6. Medidas de protección del patrimonio cultural.

6.1 El estudio de impacto ambiental presenta un estudio arqueológico realizado en la zona de Las Murias, que concluye que la alternativa Centro-Sur del subtramo Grado-Cornellana resulta compatible con las exigencias de conservación del yacimiento de Las Murias. Este estudio ha sido realizado teniendo en cuenta las recomendaciones de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias en las que expresaba la necesidad de asegurar que no habría ninguna afección a la zona de Las Murias, Sobrerriba, castros del Castiello de Cabruñana y el Espeñidal de Casazorrina, entorno del monasterio de Cornellana y la cueva grande de Zorrina.

No obstante es necesario considerar al menos las posibles afecciones sobre hallazgos aislados al norte del viaducto sobre el río Moutas, yacimientos posibles en torno a Sobrerriba y zonas paleontológicas próximas al área del túnel del Fresno y entre los viaductos del río Nonaya y del Arroyo del Puerto. Si en el transcurso de las obras surgiera algún indicio que permitiera sospechar la existencia de alguna manifestación arqueológica o paleontológica se comunicará inmediatamente a la citada Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias para que valore el hallazgo, debiéndose adoptar las medidas y planteamientos que dicha Consejería esgrima para garantizar la conservación del patrimonio. Esto se hace extensible a las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. 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 la citada Consejería, 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.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—El proyecto de construcción incorporará la cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, áreas con arbolado autóctono y vegetación de ribera, yacimientos arqueológicos, áreas paleontológicas o caminos históricos, LIC del río Narcea y otros espacios naturales protegidos en sentido amplio, áreas urbanizadas, zonas ocupadas por actividades de tipo industrial, como polígonos industriales, canteras, etcétera.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a taludes, vertederos, todos los cursos de agua que puedan quedar afectados, en especial los ríos Moutas, Narcea, Nonaya y Camuño, así como las entradas y salidas del túnel de El Fresno.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y de la disponibilidad de tierra.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte en la embocadura de los túneles será de metros.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en el epígrafe 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

10. La protección espacial que se localiza en el área de proyecto es la siguiente:

Lugar de Importancia Comunitaria ES1200030 llamado «Río Narcea». Tramo fluvial protegido «Río Narcea» entre Soto de la Barca y la confluencia del río Narcea con el Nalón.

La alternativa elegida afecta a estos lugares. Dentro del ámbito de estudio, se incluye únicamente un tramo de un kilómetro y medio de longitud a su paso por la localidad de Cornellana.

En relación con el viaducto sobre el río Narcea, teniendo en cuenta que se trata de un Lugar de Importancia Comunitaria ha sido aplicado el artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, habiéndose efectuado el correspondiente estudio de impacto ambiental y cumplido el trámite de información pública. De acuerdo con las precauciones y medidas correctoras propuestas en el citado estudio y en los aspectos a considerar que establece la presente declaración, se estima que el impacto que pueda generarse sobre este espacio es leve, por lo que la presentación únicamente de alternativas principales resulta suficiente sin ser necesario acudir a un estudio exhaustivo de las mismas.

No cabe plantear un proyecto de medidas compensatorias en el sentido del artículo 6.4 del Real Decreto 1997/1995 por no identificarse un impacto significativo generado por este proyecto en el Lugar de Importancia Comunitaria citado. No obstante, el reconocimiento de un impacto leve en éste LIC obliga a aplicar las adecuadas medidas correctoras propuestas.

Complementariamente a lo indicado, una vez definido detalladamente el proyecto de construcción y conocidos por tanto los lugares concretos de ubicación de estribos y pilares así como el resto de actuaciones necesarias para la realización de la obra, podrá valorarse con certeza si existe una afección sobre el LIC que no se haya podido detectar en esta fase. Para ello, la definición del proyecto en el tramo de influencia sobre el LIC se consultará con la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias. Si de esta consulta se previera que el impacto generado pudiera ser mayor de lo estimado en la presente declaración deberá entonces tenerse en cuenta el resto del artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, y por lo tanto en ese caso, únicamente, se debería acudir a la redacción de un proyecto de medidas compensatorias en los supuestos señalados por el citado texto.

A estos efectos, se redactaría un proyecto de medidas compensatorias de la afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo constaría de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria se especificaría su justificación, la disponibilidad de terrenos para su actuación, el impacto que compensa, el plazo de aplicación la actuación así como la época en que se llevaría a cabo, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Por otra parte se deben tener en cuenta los hábitats prioritarios que se identifican en el trazado propuesto en el estudio informativo como solución elegida. Estos hábitats se refieren principalmente a comunidades de *Gentiano pneumonanthe-Ericetum mackaiana* y de *Hyperico androsimi-Alnetum glutinosae*. La traza propuesta en el estudio informativo puede interferir las alisedas en el subtramo Grado-Cornellana en los puntos kilométricos 0,500,1,250, 3,500, del 8,000 al 8,500 y en el subtramo Cornellana-Salas en los puntos kilométricos 0,750, 3,750 y 7,000. La comunidad de *Gentiano pneumonanthe-Ericetum mackaiana* puede verse afectada por la traza en el punto kilométrico 4,000 del subtramo Grado-Cornellana. Si bien estos hábitats se localizan fuera del ámbito del LIC (salvo la posible afección desde el punto kilométrico 8,000 al 8,500) una vez que se disponga del proyecto definitivo se consultara con la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias para determinar que la actuación propuesta no afectará de forma significativa en los términos de la Directiva 92/43/CE a las citadas comunidades y que en su caso las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental resultan a priori suficientes. En otro caso se estará a lo que determine el citado organismo autonómico en relación con la adecuación de las medidas correctoras que garantizaran su preservación.

Complementariamente a lo señalado todas las actuaciones tendentes a la preservación y restauración de las áreas afectadas se llevarán a cabo de manera coordinada con la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias.

Dado que la zona del río Narcea y en menor medida del río Nonaya y el resto de cursos de agua que se cruza, tienen una función de corredor biológico, es de aplicación lo establecido en el artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y en el artículo 7 del Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, siendo también aplicable el principio de prevención en el que se basan los artículos 24, 24.2 y 7 de la Ley 4/89 de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres. Por ello, en el marco de sus políticas de ordenación del territorio y de desarrollo, se deberá prestar especial atención a la protección preventiva de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función especial como corredores biológicos, garantizando que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida, por lo que, tal como prevé el Reglamento de evaluación de impacto ambiental (Real Decreto 1131/1988) se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos significativos de la infraestructura proyectada.

11. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, analizará la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en su caso determinará nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicial-

mente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

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

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Evolución del LIC del río Narcea en los valores que pudieran haber sido objeto de afección.

Evolución de las formaciones vegetales de las riberas de los ríos y arroyos cruzados.

Evolución de los rodales de castaño, roble y otras especies relevantes del área de actuación.

Comprobación de la eficacia de las pantallas acústicas en el caso de haber sido necesaria su aplicación y en otro caso justificación de la ausencia de necesidad de ubicación de las mismas.

Comprobación de la eficacia de los pasos de fauna y de la eficacia global de la permeabilidad planteada para este tramo de autovía.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado según lo señalado en el epígrafe 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación según lo señalado en el epígrafe.

Estudios y protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico según lo señalado en el epígrafe.

Medidas de protección relativas a la fauna, proyecto de adecuación de drenajes con pasos de fauna y, en su caso, proyecto de pasos de fauna específicos según lo señalado en el epígrafe.

Estudio acústico y medidas de protección acústica según lo señalado en el epígrafe.

Memoria final de la prospección arqueológica y paleontológica, programa de seguimiento arqueológico y paleontológico y programa de actuación para el caso del afloramiento de algún yacimiento no inventariado según lo señalado en el epígrafe.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes según lo señalado en el epígrafe.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e según lo señalado en el epígrafe instalaciones auxiliares, autorización de las zonas de vertedero y planos de las zonas de exclusión.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental de integración paisajística de la obra según lo señalado en el epígrafe según lo señalado en el epígrafe.

Programa de vigilancia ambiental según lo señalado en el epígrafe

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid a 19 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Dirección General de Minas y de la Construcción. Ministerio de Industria y Energía	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Asturias	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias	X
Dirección General de Montes. Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias	—
Dirección General de Carreteras. Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias	—
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias	—
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	—
Gabinete del Presidente. Principado de Asturias	—
Ayuntamiento de Grado	X
Ayuntamiento de Salas	—
Ayuntamiento de Cornellana	—
Ecologistas en Acción	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	—
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA)	—
Colectivo Ecologista Avilés «Grupo MAVEA»	—
Colectivo Ecologista DEVA	—
Colectivo Naturalista «Monfrechu»	—
Conseyu Ecoloxista de Xixón (CEX)	—
Coordinadora Ecologista d'Asturies-Comisión Espacios Naturales	—
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS)	—
Grupo Ecologista Cangües «Azor» (GECA)	—
Grupo Ecologista Carbayu	—
Organización Ecoloxista Asturias	—
Urtica	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Asturias considera que aunque el proyecto bien redactado en las fases siguientes y para los distintos corredores se tengan en cuenta otras implicaciones motivadas por las obras, como por ejemplo vertederos.

La Confederación Hidrográfica del Norte plantea la adecuada protección contra la erosión de los terraplenes, la adopción de medidas para la protección de la ictiofauna y restitución de arboleda de ribera. Recuerda la prohibición existente de verter materiales al río, y propone la prevención adecuada para evitar cualquier enturbiamiento de las aguas, así como la construcción de balsas de disolución en relación con la alteración de las aguas.

La Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias señala que la traza del corredor Sur y el Centro Sur en el tramo Grado-Cornellana afectarían al Lugar de Interés Comunitario del río Narcea. En cuanto al corredor Norte debe considerarse la salida del Túnel de Cabruñana y la proximidad del núcleo de la Rebollada. Asimismo indica que deberá tenerse en cuenta la proximidad al trazado de los núcleos de San Marcelo y casa de Pando y también a Quintana, este último en el corredor Sur del tramo Cornellana-Salas.

Señala que se deben garantizar la permeabilidad de la fauna, así como la conservación de la tierra vegetal para su empleo en labores de restauración. Deberán definirse los vertederos sobrantes y se empleará flora autóctona para la restauración.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del Estudio informativo es proponer una solución de autovía, eligiendo entre diferentes alternativas desarrolladas sobre los corredores planteados en los subtramos Grado-Cornellana y Cornellana-Salas, de manera que se dote al itinerario funcional Oviedo-Salas de una carretera de mayor capacidad que la existente.

Las características constructivas de la autovía proyectada son las siguientes:

Dos calzadas de 7,00 metros, siendo los arcenes exteriores de 2,50 metros y los interiores de 1,00 metros. La mediana será de 4,00 metros entre bordes de plataforma. La cuneta lateral tendrá 2,00 metros de anchura y profundidad de 0,50 metros. La velocidad de proyecto es de 80 Km/h, supeditada a la comprobación de que se produzca un sustancial ahorro respecto de los trazados para velocidad específica de 100 Km/h en el estudio previo. Las nuevas calzadas dispondrán de limitación total a las propiedades colindantes. La pendiente límite se fija en el 5 por 100.

Tendrá su origen al oeste de Grado, enlazando con el estudio informativo para la conversión en autovía del tramo Turbia-Grado y finalizando con los proyectos para el acondicionamiento del Tramo Salas-La Espina.

Se definieron tres corredores en el primer subtramo Grado-Cornellana, denominados Norte, Sur y Centro-Sur y dos en el segundo subtramos Cornellana-Salas, denominados Norte y Sur, de manera que cualquier corredor del primero fuera compatible con el segundo. En el subtramo Grado-Cornellana resultaron dominantes las condiciones orográficas.

Alternativa Norte. Tramo Grado Cornellana. Pretende conseguir un cruce con el río Narcea lo suficientemente bajo para disponer de un enlace directo con la red viaria existente. Atraviesa en túnel la divisoria de Sierra Sollera a la cota 282, a 90 metros de profundidad y dirigiéndose al norte describe una amplia U para conseguir el desarrollo necesario. Cruza el río Narcea mediante un viaducto de 1.662 metros de longitud. Cruza la N-634 al oeste de Grado facilitando un enlace con acceso al núcleo urbano. El radio mínimo de curvas en plantas es de 700 metros.

Alternativa Sur. Tramo Grado-Cornellana. Se desarrolla hasta el punto kilométrico 2,930 por la margen derecha del río Moutas y atraviesa la divisoria de Sierra Sollera en túnel de 740 metros por la parte más baja. No cruza la N-534. El cruce del río Narcea se hace mediante viaducto de 1.090 metros. El radio mínimo de curvas en plantas es de 500 metros.

Alternativa Centro-Sur. Tramo Grado-Cornellana. Sigue el trazado de la Norte en los primeros 1.500 metros y termina adoptando el de la alternativa sur desde el punto kilométrico 5,500. El radio mínimo de curvas en plantas es de 500 metros.

Alternativa Norte. Tramo Cornellana-Salas. Se desarrolla en sus primeros 800 metros por la margen derecha del río Narcea, lo cruza y sigue después por la margen izquierda hasta el final del trazado. La traza sigue un desarrollo similar al de la actual N-634 pero unos 30 metros más alta menos en la parte final que empalman, lo que permite mantener la N-634 para el tráfico local de la vega del río.

Alternativa Sur. Tramo Cornellana-Salas. Tiene el mismo origen. Cruza en túnel de 250 metros el contrafuerte que ocasiona una hoz en el río. En el punto kilométrico 6,000 del trazado se atraviesa el río Nonaya con un viaducto de 180 metros de longitud. En el último kilómetro, el trazado coincide con el de la Alternativa Norte.

Alternativa Centro-Sur. Tramo Cornellana-Salas. Tratando de evitar o disminuir los inconvenientes existentes en la Alternativa Sur se ha buscado una nueva solución que no figuraba inicialmente en el estudio informativo, denominándose Centro-Sur. La bajada de la media ladera al fondo del valle se hace mediante viaducto de 1.074 metros de longitud que se prolonga hasta salir del mismo para disminuir la zona de ocupación y las afecciones a la agricultura. A partir del punto kilométrico 5,1 el trazado coincide con el de la alternativa sur.

En todas las soluciones del tramo Cornellana-Salas los radios de curvatura serán inferiores a 500 metros.

En el subtramo Grado-Cornellana se proponen cuatro enlaces.

Enlace de Grado Sur. Corresponde a la alternativa sur. Es una trompeta clásica con paso bajo la autovía, cuya particularidad es la gran longitud del ramal Grado-Salas con pendiente máxima del 7,5 por 100. El ramal bidireccional de la trompeta cruza mediante puente el río Moutas empalmado con caminos municipales

Enlace Grado Oeste. Previsto en las alternativas Norte y Centro-Sur y conecta directamente con la N-634 al oeste de Grado a menos de 1 kilómetro del casco urbano. Con ligeras variaciones para las dos alternativas la solución se plantea igualmente en trompeta con paso sobre la autovía en la norte y bajo la autovía en la Centro-Sur. El ramal bidireccional del enlace se desarrolla en trinchera profunda hasta empalmar

mediante una glorieta de 40 metros de diámetro con la N-634. La pendiente de este ramal es del 7,5 por 100 en la alternativa norte y del 7 por 100 en la Centro-Sur.

Enlace Narcea. En la alternativa norte el enlace Narcea está situado en el fondo del valle que cruza en estructura la autovía. Debajo de dicha estructura se ubica una glorieta de 100 metros de diámetro con la que conectan los cuatro ramales del enlace y el ramal bidireccional de unión con la AS-15. Este enlace es incompatible con el de Cornellana de las alternativas Sur y Centro-Sur, que evita el paso por su travesía. En las alternativas Sur y Centro Sur en enlace Narcea se sitúa en la margen derecha del río Narcea. El enlace es una trompeta con paso bajo la autovía con el ramal Narcea-Grado con pendiente del 5 por 100. El ramal bidireccional cruza a distinto nivel las carreteras AS-15, SL-9 y caminos de la zona, con pendientes no superiores al 6 por 100.

Enlace de Cornellana. Situado en el límite de los dos tramos sirve para la continuidad de cualquiera de las soluciones planteadas. Es incompatible con la alternativa Norte. El enlace consiste en una trompeta con paso bajo la autovía. Su ramal bidireccional se prolonga 700 metros para empalmar con la N-634 mediante una glorieta de 40, y cruza el río Nonaya mediante puente de 50 metros de longitud. La pendiente de este ramal es del 3 por 100, aproximadamente.

Subtramo Cornellana Salas.

Un único enlace, a Salas. Es de tipo diamante. Sus partes conectan con una glorieta de 100 metros de diámetro dispuesta sobre el actual acceso a Salas, constituido por el trazado antiguo de la N-634. La autovía pasa sobre la glorieta en viaducto y termina empalmando con la actual N-634. A este enlace se le da la configuración que conviene a una futura prolongación de la autovía sin carriles de cambio de velocidad en su extremo occidental.

Para realizar la selección de alternativas en cada uno de los tramos, en el estudio informativo se efectuó un análisis multicriterio en el cual se tuvieron en cuenta factores ambientales, económicos, funcionales y territoriales. El resultado final tras la aplicación del mencionado análisis fue la selección de la alternativa Centro-Sur en el tramo Grado-Cornellana y la alternativa Norte en el tramo Cornellana-Salas.

En el tramo Grado-Cornellana la alternativa seleccionada es la Centro-Sur y en el tramo Cornellana-Salas la Norte.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe las principales alternativas planteadas y efectúa un estudio para cada una de las propuestas. Contiene los correspondientes estudios descriptivos del medio físico, y analiza el medio cultural y social del área afectada y su entorno de influencia razonable.

Contiene un estudio referido al clima y calidad del aire, geología, hidrología e hidrogeología, estudio edafológico, de vegetación y de fauna y análisis del medio socioeconómico. Incluye además estudio sobre el patrimonio cultural, paisaje y espacios naturales.

En la descripción señala la situación de partida y el estado actual de los elementos del medio biótico más destacables. La descripción de los elementos de flora y vegetación resultan suficientes sin aportar en todo caso un inventario exhaustivo de la zona. La relación de elementos de la fauna sigue más o menos la misma línea, es decir sin efectuar un inventario detallado, pero incluyendo una relación de las especies de mayor interés o relevancia, bien por presencia bien por significado ecológico y grado de amenaza y endemidad. No incorpora datos relativos a la estructura de las diferentes poblaciones y no se manifiesta tampoco sobre la existencia de otras posibles afecciones relacionadas o no con el presente proyecto.

Señala las áreas de potencial afección sobre elementos del patrimonio cultural y presenta en relación con ello un estudio sobre dichas áreas. De esta manera el estudio de impacto ambiental recoge ya resultados significativo sobre estos lugares, concretamente el entorno de Las Murias, llegando incluso a concluir la ausencia de afección relevantes sobre estos elementos, conclusión que comparte la autoridad competente.

El medio socioeconómico está tratado con suficiente grado de detalle, resultando que considerar las afecciones que pueden generarse dándolos solución. Además en el trámite de información pública se han producido una serie de alegaciones que afectan a este capítulo habiendo sido res-

pondido, sin valorar el análisis de esa respuesta en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Señala la ubicación del LIC del Narcea y la protección que tiene ese tramo del río Narcea de acuerdo con lo establecido en la Directiva 78/659/CEE.

El estudio de impacto ambiental reconoce afecciones características de las diferentes alternativas, variando en ellas la calificación en función de las peculiaridades del medio donde se insertan. En general admite afecciones sobre el relieve, erosión, vegetación, fauna, unidades de paisaje, medio agrícola y sobre el patrimonio cultural, si bien su cuantificación varía en función de las diferentes alternativas, y reconoce la posible afección al realizar el paso sobre el LIC del río Narcea.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: jalonamiento del terreno, ubicación de instalaciones de obra alejadas de los cauces, protección de los ejemplares arbóreos próximos al trazado, desarrollo de las actividades molestas fuera de la época de reproducción de especies, realización de prospección arqueológica en fase de proyecto y seguimiento arqueológico durante las obras, como medidas preventivas. Como medidas correctoras el riego de las zonas desbrozadas y áreas de acopio, recuperación de la tierra vegetal, cerramiento de la autovía y colocación de dispositivos de escape para fauna, revegetación de taludes y vertederos y reposición de servicios.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de catorce alegaciones cuya relación es la siguiente:

Doña Carmen Álvarez-Miranda Urech.

Don Juan I. Álvarez Corugedo.

Don Félix García.

Doña Raquel López García.

Doña Soledad Álvarez Menéndez.

Ayuntamiento de Grado.

Don Antonio Argüelles Salas.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Don Eusebio Fernández Fernández.

Don Gonzalo Cosmea Fernández.

Doña Ángeles Arias García.

Don Fernando Fernández Álvarez.

Ayuntamiento de Salas.

Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias.

El contenido de las alegaciones es el siguiente:

Ayuntamiento de Grado. Solicita que la carretera que da acceso a Acevedo se conecte directamente con la nueva carretera que unirá la N-634 con el enlace mediante glorieta. Propone que el tramo Grado-Salas se construya al mismo tiempo que el tramo Trubia-Grado. Se pide que se mantenga el antiguo camino Grado-Tameza a la altura del Rodaco y que no se interrumpa el camino público El Rebollal-La Mata. El alcalde de Peñaflores alega que se verá afectado el camino desde Sestiello hasta la N-634 por el enlace de la autovía quedando el pueblo incomunicado y los vecinos de Santa María de Grado solicitan que se dé continuidad al camino vecinal de Carbayal, entre Ferrera y la Campillina.

La Confederación Hidrográfica del Norte, considera en relación con el trazado debe reconsiderar los caudales de avenida asociados a los cauces interceptados por la alternativa seleccionada. Los viaductos deberán proyectarse de manera que las pilas no afecten al régimen de corrientes ni supongan ocupación de la franja de servidumbre. Indican la mínima dimensión de las estructuras a disponer en cuencas vertientes de más de 0,5 kilómetros cuadrados y propone la adopción de soluciones blandas en los encauzamientos en zonas rurales. En relación con características medioambientales propone el empleo de siembras herbáceas y plantación arbórea frente a la erosión de terraplenes, protección de ictiofauna en la ejecución de cortas y desvío de cauces sin merma de la arboleda de ribera. Manifiesta la prohibición de vertido de materiales al río y que los vertidos de aguas residuales requieren permiso de la Confederación. Deben preverse medidas para evitar el enturbiamiento de las aguas y se contemplarán balsas de dilución ante posibles vertidos contaminantes durante la explotación.

El Ayuntamiento de Salas recoge alegaciones de los vecinos de Sobrerriba en relación con el impacto sonoro para el que estiman que no se ha valorado suficientemente. Manifiestan que parte de los terrenos consti-

tuyen el único modo de vida para algunas de sus familias y que tampoco se ha valorado el impacto social con relación a ello. Además manifiestan que se trata de una zona con vestigios históricos de época romana y que no se recoge un tratamiento adecuado. Consideran asimismo que no se ha contemplado el impacto provocado por el desplazamiento de maquinaria pesada. Este Ayuntamiento presenta también la alegación de don Francisco Muñoz de Escalera Lafuente, quien alega que dos viviendas de La Dehesa tienen una concesión de aguas mediante arqueta en el arroyo del mismo nombre, solicitando sea tenida en cuenta.

La Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias señala que la autovía afecta a las carreteras de titularidad autonómica SL-9, AS-15, SL-7 y SL-4 y estiman necesario efectuar una conexión mediante enlace completo en la carretera AS-15, dotar un carril adicional para circulación lenta al ramal bidireccional del Enlace Narcea, modificar la intersección de la AS-15 con la N-634.

Doña Carmen Álvarez-Miranda Urech señala que la solución adoptada incluye un ramal que atraviesa el pueblo de Doriga que tiene un valor histórico importante. Una de las fincas más afectadas contiene en su mitad norte un palacio declarado de interés histórico que se verá afectado a pesar de las medidas propuestas para evitar dicha afección. Plantea que las expropiaciones necesarias serán más costosas que si el ramal partiera de una zona más baja, más próxima al río por el menor valor de dichos terrenos. El mismo contenido presentan las alegaciones formulada por don Juan I. Álvarez Corugedo y seis firmas más y don Félix García y dos firmas más.

Doña Raquel López García, representando a los vecinos de Acevedo (sesenta y nueve firmas más) manifiesta su disconformidad al paso de la autovía por el pueblo, aún valorando su ejecución, por considerar que secciona al pueblo en dos partes anulando incluso pequeñas vías de comunicación, solicitando un estudio más pormenorizado. El proyecto no contempla la creación de una carretera de acceso a la autovía para el pueblo. Mencionan el problema de la contaminación acústica proponiendo la colocación de pantallas acústicas. Señalan que Acevedo viene reclamando la construcción de un colector para el saneamiento de la localidad, sugiriendo que el sistema de desalajo de aguas de la nueva carretera podría aprovecharse en este sentido.

Doña Soledad Álvarez Menéndez manifiesta que una finca de su propiedad resulta afectada por el enlace Grado-este. D. Antonio Argüelles Salas alega que su lugar de residencia queda afectado por el mismo enlace.

Don Eusebio Fernández Fernández manifiesta su duda sobre la necesidad real de construir una autovía entre Grado y Salas señalando que la carretera actual cumple perfectamente con las funciones de enlace. Indica que esta actuación genera un notable impacto sobre el medio ambiente y propone alternativas como arreglos de carretera, tercer carril en algunas zonas, etc.

Don Gonzalo Cosmea Fernández en su propio nombre y en el de «Coespi, Sociedad Limitada», y de doña María Isabel Rodríguez Fuertes. Señala que el estudio informativo contempla la construcción de un viaducto sobre su propiedad con perjuicios sobre su predio y sobre el medio ambiente, solicitando la modificación de trazado.

Doña Ángeles Arias García señala que el enlace de Doriga afectaría a su vivienda y supondría una afección notable al paisaje de la zona y aproximarse al conjunto histórico del Palacio de Doriga.

Don Fernando Fernández Álvarez señala que su propiedad en Rabadillo-Salas se afectaría por la autovía y que el trazado de la misma supone una depreciación de su propiedad, propone una modificación del trazado y solicita la colocación de muros pantalla y aislamiento antirruido.

16294 *RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de modernización de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Lorca (Murcia) de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias Sur y Este, Sociedad Anónima».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto modernización de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Lorca (Murcia), se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 1 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 6 de noviembre de 2001, la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias Sur y Este, Sociedad Anónima» remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación, posibles impactos, las correspondientes medidas correctoras, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En esa misma fecha, y con objeto de solicitar el correspondiente informe de afección ambiental, el promotor envió una memoria-resumen del proyecto a la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de la Región de Murcia.

El proyecto modernización de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Lorca (Murcia), cuyo objeto es mejorar el sistema de regadío existente para optimizar su gestión mediante un ahorro en el consumo de agua, la reducción de los costos de explotación y el aumento de la garantía del servicio, contempla las siguientes actuaciones: a) Habilitación de una balsa situada en el paraje denominado Casa Jeresa, que en la actualidad tiene una capacidad de 79.000 metros cúbicos, hasta alcanzar un volumen de 103.000 metros cúbicos. b) Sustitución de los grupos motobombas existentes por 5 grupos de 125 kw/grupo e instalación de la correspondiente tubería de impulsión de 700 milímetros de diámetro y 1.337 metros de longitud. c) Instalación de las siguientes tuberías de entronque: General Alfonso Botía-Acequia Alta de Sutullena (200 milímetros de diámetro y 765 metros de longitud), Velopache-Acequia Alta de Sutullena (300 milímetros de diámetro y 538 metros de longitud), Velopache-Torrecilla (400 milímetros de diámetro y 1.015 metros de longitud) y Marchena-La Hoya (400 milímetros de diámetro y 2.610 metros de longitud). d) Entubado de 14.247 metros de acequias en Cazalla, Marchena y Tercia. e) Implantación de un sistema de automatización e informatización de una estación central de control y automatización de las instalaciones singulares en los embalses de La Torrecilla, Los Leones, Sacursa y de la red hidráulica.

Debido a una modificación en el proyecto primitivo, consistente en recrecer una balsa existente de 79.000 metros cúbicos hasta alcanzar un volumen de embalse 103.000 metros cúbicos en lugar de construir dos balsas de 60.000 y 150.000 metros cúbicos, la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias Sur y Este, Sociedad Anónima» presentó ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el 17 de abril de 2002, una Documentación Ambiental que, posteriormente, fue enviada a la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de la Región de Murcia solicitando la remisión de las correspondientes observaciones. Con fecha 8 de julio de 2002, la Secretaría Sectorial del Agua y Medio Ambiente de la Consejería citada, remitió a esta Secretaría General un escrito indicando que las obras proyectadas no se encuentran en el ámbito de alguno de los espacios naturales ni de los hábitats de interés comunitario existentes en la Región de Murcia, aunque se deberían adoptar, entre otras, las medidas necesarias para evitar afecciones negativas en los «Saladares de Altobordo» que forman parte del Inventario Regional de Zonas Húmedas.

Considerando los criterios de selección contemplados en el anexo III de la Ley 6/2001, el informe de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de la Región de Murcia, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales adversos significativos. Por tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto modernización de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Lorca (Murcia). No obstante, antes del inicio de las obras el promotor deberá remitir a esta Secretaría General, para su aprobación, el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá observarse durante la construcción de las obras y durante la explotación de los regadíos, haciendo referencia especial a la contaminación de las aguas contra la contaminación producida por nitratos, Decreto 261/1996, y a la evolución de los «Saladares de Altobordo» en relación con las medidas adoptadas para su protección. Asimismo se detallará el proceso de seguimiento de las actuaciones y medidas protectoras y correctoras en relación con el medio ambiente, tales como: a) la retirada de todos los escombros, materiales, acopios, equipos y medios auxiliares empleados en obra, procediéndose a una restauración de los terrenos afectados; b) el tratamiento que serán objeto los aceites, grasas, combustibles u otros productos minerales u orgánicos procedentes de la utilización, reparación o mantenimiento de los equipos y de la maquinaria, así como el agua procedente de la fabricación, del hormigón, limpieza de hormigoneras o cubas para su transporte, deberá ser decantada antes de su vertido.

Madrid, 19 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.