

## III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**19630** *Resolución de 1 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acceso al puerto de El Musel por Aboño.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en las sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos por decisión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 27 de junio de 2008, y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

El promotor del proyecto es la Autoridad Portuaria de Gijón del Ministerio de Fomento y el órgano sustantivo es Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.

El puerto de El Musel se ubica en la bahía de Gijón, extendiéndose desde Jove (Gijón) hasta Aboño (Carreño), sobre una superficie terrestre de unas 200 hectáreas. Actualmente se está llevando a cabo la ampliación y modernización de las actuales instalaciones portuarias, a fin de dotarlas de una mayor capacidad de tráfico, calado y diversificación de mercancías; actuaciones que conllevan la adecuación de los accesos terrestres a los nuevos requisitos funcionales del Puerto.

Con fecha 19 de diciembre de 2005, el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Autoridad Portuaria firmaron un protocolo de colaboración en el que se definían todas las actividades necesarias para resolver la accesibilidad tanto al puerto de El Musel, como a la zona de actividades logísticas e industriales de Asturias (ZALIA). Dicho protocolo establece los acuerdos que regulan las relaciones entre los organismos implicados conducentes a realizar los estudios necesarios, y a definir todas las actividades pertinentes para proyectar y construir:

La autovía de conexión entre el llamado Empalme (Carreño) y el enlace de Lloreda en la autovía A-8 (Gijón), con un enlace intermedio en La Peñona.

El vial de penetración desde el enlace del Empalme hasta el puerto de El Musel.

El vial de Jove, entre la AS-19 y la glorieta Príncipe de Asturias.

La vía de acceso a ZALIA, desde el enlace de La Peñona situado en la autovía de conexión.

La remodelación del enlace del Montico, en la A-8, para dar acceso, desde el oeste, a la ZALIA, y permitir su conexión con la comarca de Avilés.

De todas esas actuaciones, el presente proyecto, y sobre el que versa esta evaluación de impacto ambiental, se refiere al vial de penetración, por el valle de Aboño, desde el

enlace del Empalme hasta el Puerto de El Musel. Tanto el diseño como la financiación y la construcción de la vía de Aboño, según establece el protocolo de colaboración mencionado anteriormente, correrán a cargo de la Autoridad Portuaria de Gijón.

La actuación prevista tendrá como objeto establecer de la forma más directa posible los accesos y salidas desde el puerto de El Musel, servir de acceso a las zonas locales (industriales fundamentalmente) y dar continuidad a la autovía hasta el nuevo vial de Aboño, que enlaza con el puerto de Gijón por el norte y conecta de forma directa con el Vial de Jove, y por lo tanto con el puerto.

La zona de actuación se localiza en el puerto de El Musel, en su mayor parte en el concejo de Carreño y en menor medida en el municipio de Gijón, en el Principado de Asturias.

En el proyecto se han estudiado, además de la alternativa cero o de no actuación, tres alternativas diferentes:

**Alternativa 1:** Se define sobre el corredor del actual acceso a Aboño. Discurre paralela a la carretera GI-1. Partiendo del enlace del Empalme se desarrolla en recta a lo largo de aproximadamente 2.500 m, la mayoría de ellos en viaducto. El trazado se define mediante dos ejes, el denominado Eje 1, de aproximadamente 1.800 m entre el enlace del Empalme y el Alto de Aboño, y el denominado Eje 2, entre el Alto de Aboño y el final del trazado, de 800 m.

Se definen, asimismo, tres enlaces a lo largo del trazado:

La glorieta del Alto de Aboño, en el p.k. 1+780, que une el Eje 1 con el Eje 2, y que dará acceso a la explanada del mismo nombre en la que está previsto el puerto ubique instalaciones.

Una intersección en T en el P.K. 0+600, aproximadamente, del Eje 2. Ésta permitirá la conexión con la GI-1 y, por tanto, el acceso a las empresas e instalaciones ubicadas en los márgenes de la misma, como Tudela Veguín S.A., el Parque de Minerales, etc.

Camino p.k. 0+160 – 0+500: Camino adyacente al Eje 2, de tres metros de anchura, que conecta la carretera existente situada en el p.k. 0+160 del Eje 2 con la GI-1. Camino necesario para acceder además a las torres de la cinta transportadora situada en el P.K. 0+290 del Eje 2.

La alternativa 1 consta de tres viaductos cuyas longitudes son: Viaducto 1: 445 m, viaducto 2: 683 m y viaducto 3: 125 m.

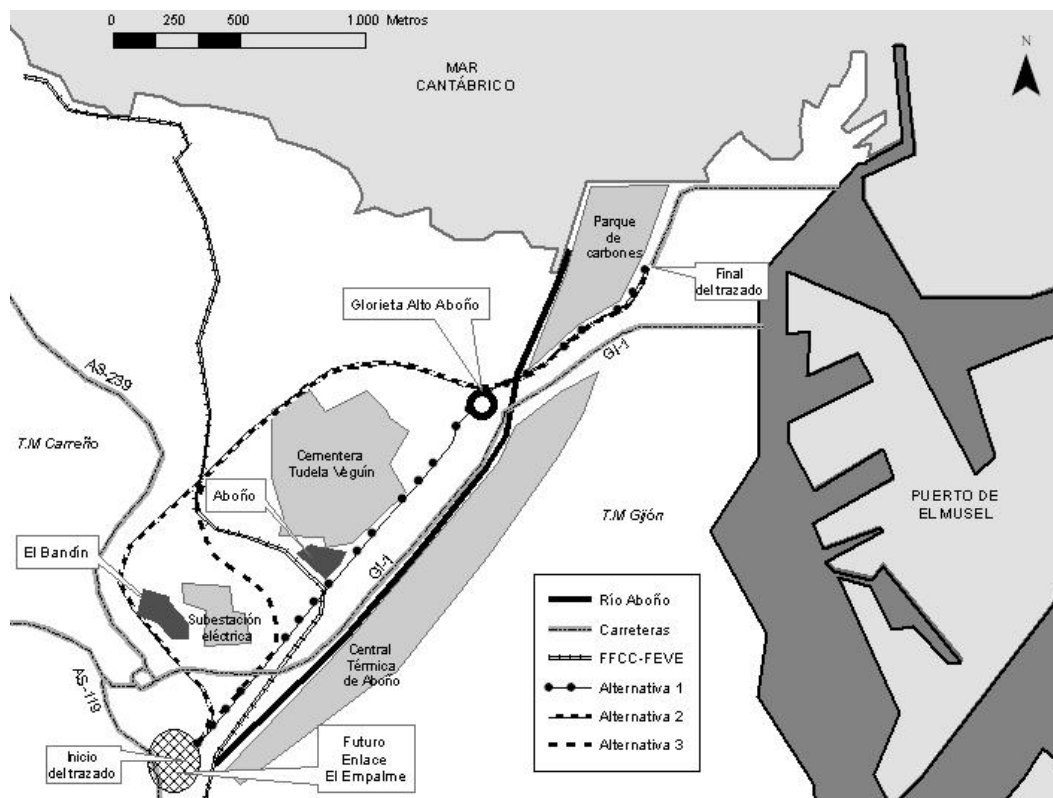
**Alternativa 2:** Esta alternativa parte del enlace del Empalme y gira hacia el noroeste para discurrir, a lo largo de los primeros 1.100 m aproximadamente, en paralelo a la actual AS-118, a partir de este punto se desarrolla en recta hacia el Alto de Aboño, en donde se establecerá un enlace de conexión para dar acceso a los nuevos desarrollos planificados en este área. Posteriormente el trazado gira hacia el sureste para pasar en viaducto sobre la ría de Aboño y conectar con la GI-1. El trazado definido en esta alternativa es de aproximadamente 3.100 metros, lo cual implica unos 600 m más que en el caso de la alternativa 1.

La alternativa 2 también consta de tres viaductos cuyas longitudes son: Viaducto 1: 410 m, viaducto 2: 330 m y viaducto 3: 130 m.

**Alternativa 3:** Esta solución es similar a la definida en la alternativa 2, al igual que en los demás casos se define a partir del enlace del Empalme y bordea, por el lado noroeste, la cementera de Tudela Veguín mediante una curva a izquierda seguida de una a derechas para llegar al Alto de Aboño en donde se plantea una conexión que de acceso a esta zona de nueva expansión del Puerto. Tras la conexión en el Alto de Aboño la traza gira de nuevo a la derecha para cruzar la ría de Aboño en viaducto tras la cual se conecta con la GI-1, esta solución tiene una longitud de 3.292 m, esto es, unos 800 m más que la alternativa 1.

Al igual que las dos alternativas anteriores, la alternativa 3 también consta de tres viaductos cuyas longitudes son: Viaducto 1: 430 m, viaducto 2: 266 m y viaducto 3: 135 m.

A continuación se muestra un plano donde se representan las tres alternativas estudiadas por el promotor:



Tras el análisis correspondiente de los factores físicos, biológicos y socioeconómicos que se verían afectados por las diferentes alternativas, el promotor opta por la alternativa 1.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de estudio engloba dos espacios diferenciados que se desarrollan en las márgenes de la ría de Aboño, por un lado, el puerto de El Musel, y por otro, el polígono industrial anexo al mismo. La ría constituye un área de enlace entre ambos espacios donde, a lo largo del tiempo, han ido apareciendo un conjunto de instalaciones que, en mayor o menor medida, desarrollan actividades relacionadas con la presencia del puerto, de la siderurgia o de ambas. Dicha implantación industrial, que ocupa la práctica totalidad de las márgenes de la ría, implica que actualmente el valle del río Aboño, entre El Empalme y su desembocadura en el mar Cantábrico se encuentre totalmente antropizado. Asimismo, en la zona de actuación existe un gran número de carreteras, la autopista A-8, varias carreteras autonómicas como la AS-118 y la AS-239 y carreteras comarcales como la GI-1.

La vegetación natural es escasa quedando reducida a pequeñas zonas de praderías y cultivos forestales de eucalipto.

Por otro lado, cabe destacar la presencia en la zona de los siguientes hábitats naturales de interés comunitario incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:

Brezales húmedos atlánticos septentrionales de zonas templadas de «Erica ciliaris» y «Erica tetralix» (Código 4020\*, hábitat prioritario).

Acantilados con vegetación de las costas atlánticas y bálticas (Código 1230).

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

Encinares de «Quercus ilex» y «Quercus rotundifolia» (Código 9340).

En cuanto a la fauna, en la zona no hay presencia de especies relevantes, pues las especies de mayor interés han desaparecido en un proceso paralelo a la degradación del medio en que se desarrolla la actuación. No obstante cabe destacar la abundancia y diversidad de aves marinas y migratorias presentes en la inmediaciones, entre ellas el halcón peregrino («Falco peregrinus»), del que se encuentran nidos en las cercanías del área de estudio, en concreto uno situado en la punta del Cabo de Torres, inventariado por la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, y el cormorán moñudo («Phalacrocorax aristotelis»), del que existe una colonia también en el cabo de Torres. Ambas especies están catalogadas como de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias (Decreto 32/1990, de 8 de marzo).

La zona de actuación no se incluye en ningún espacio de la Red Natura 2000, no existen zonas de especial protección para las aves (ZEPA), ni lugares de importancia comunitaria (LIC). Tampoco se encuentra catalogada en la Red Regional de Espacios Naturales del principado de Asturias, Ley 5/1991, de 5 de abril.

El principal curso de agua de la zona de estudio es el río Aboño que nace en el concejo de Llanera, y después de un recorrido de 10-15 km, desemboca en el mar Cantábrico en la playa de Aboño. Además, en la zona de estudio, existen múltiples barrancos que constituyen pequeños cauces de notable pendiente, fuertemente encajados en el terreno. En cuanto a la hidrología subterránea, según la zonificación horizontal de suelo no urbanizable, clasificación realizada en función del riesgo que presenten los terrenos frente a la contaminación de las aguas subterráneas, llevada a cabo por el Instituto Nacional de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Gobierno del Principado de Asturias, la zona de estudio se trata de una zona muy degradada y muy vulnerable.

Respecto al patrimonio cultural afectado, en el área de estudio únicamente se localizan dos emplazamientos de interés cultural. Uno de ellos situado en la zona norte y denominado la Campa Torres, declarado Bien de Interés Cultural y recogido como tal en las cartas arqueológicas del municipio de Gijón de la Consejería de Cultura del Principado de Asturias, y otro localizado junto al enlace de El Empalme, en la zona del inicio del proyecto, y que corresponde a una panera considerada elemento del patrimonio etnográfico.

Los principales núcleos de población afectados por el proyecto son El Empalme, Aboño, Bandín y Alto Aboño.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

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

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 5 de noviembre de 2007, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Acceso al puerto de El Musel por Aboño para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, con fecha de 5 de febrero de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	–
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento . . . . .	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias . . . . .	—
Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias . . . . .	X
Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias . . . . .	X
Dirección General de Pesca de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Gobierno del Principado de Asturias . . . . .	X
Dirección General de Turismo. Consejería de Cultura y Turismo. Gobierno del Principado de Asturias . . . . .	
Ayuntamiento de Carreño (Asturias) . . . . .	X
Ayuntamiento de Gijón (Asturias) . . . . .	X
WWF/ADENA . . . . .	—
Greenpeace . . . . .	—
Ecologistas en Acción . . . . .	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) . . . . .	—
Federación Nacional de Cofradías de Pescadores . . . . .	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias señala que las áreas con mayores valores ambientales existentes en el ámbito de estudio son el Alto Aboño, las playas de Santa María y Xivares y los hábitats comunitarios descritos en el documento ambiental aportado por el promotor. Asimismo, informa de la existencia de un proyecto de ampliación de la fábrica de cementos Tudela Veguín S.A, de la Modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Gijón, de suelos incluidos en el Plan de Ordenación del Litoral Asturiano (POLA), y considera que no está suficientemente definida la conexión con el sistema viario actual. Por otro lado, indica que deben evaluarse los efectos del incremento de los tráfico por emisiones de ruido y contaminación atmosférica sobre las viviendas y núcleos próximos a la nueva infraestructura. Finalmente, señala que se deberá tener en cuenta el Decreto 38/1994, de 19 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias.

La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias considera que el documento ambiental es suficientemente completo y detallado, que el proyecto no se encuentra en ningún espacio protegido ni Lugar de Importancia Comunitaria, ni afecta directamente a especies catalogadas de flora y fauna y que la alternativa 1 es la de menor longitud y por ello la de menor afección pues, aunque afecta a dos hábitat de interés comunitario y no a uno como las otras, ocupa una reducida extensión del hábitat «Brezales húmedos atlánticos septentrionales de zonas templadas de "Erica ciliaris" y "Erica tetralix"», abundantemente representado en Asturias. Finalmente, considera que no existen elementos de especial importancia que recomienden el sometimiento al trámite de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Pesca de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias considera que, desde el punto de vista de la actividad pesquera, no existe afección previsible a la pesca o a los recursos marinos, excepto la posibilidad de vertidos contaminantes en cuantía reseñable al río Aboño.



La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias informa favorablemente la alternativa elegida en el proyecto (alternativa 1) en lo referente a la protección del patrimonio arqueológico.

El Ayuntamiento de Carreño considera que, debido a la fuerte alteración del entorno, deben valorarse las consecuencias ambientales de la actuación y estudiarse los efectos sinérgicos de la nueva vía con los de otras actividades de gran influencia ambiental presentes en la zona: central térmica, fábrica de cementos, EDAR, futura regasificadora, parques de minerales y ampliación del puerto de El Musel. Asimismo, indica que se deberán considerar como núcleos de población cercanos o afectados por el proyecto el conjunto de parroquias del concejo de Carreño, no sólo la capital Candás, y especialmente las localidades por las que discurrirá la vía. Por último señala que se deberá garantizar la fluidez del tráfico en la zona de El Empalme, ya que en la documentación ambiental aportada por el promotor no se especifican los enlaces de la nueva ruta con esta rotonda ni plantea soluciones al problema de densidad de tráfico que ya existe actualmente y que se verá enormemente agravado con la entrada en funcionamiento del proyecto.

El Ayuntamiento de Gijón señala que, teniendo en cuenta el alto grado de antropización del medio sobre el que se proyecta la infraestructura, no se prevén impactos ambientales significativos en el término municipal de Gijón.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 27 de junio de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realiza el traslado de consultas al promotor, notificándole el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental e indicando la amplitud y nivel de detalle que deberá tener el estudio de impacto ambiental.

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

a) Información pública. Resultado. El proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental del proyecto fueron sometidos al trámite de información pública mediante Resolución de la Autoridad Portuaria de Gijón, en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 108, de 4 de mayo de 2010.

Asimismo, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, con fecha 6 de mayo de 2010, el estudio de impacto ambiental fue enviado a aquellos organismos que fueron consultados en la fase de consultas previas y además, el promotor por iniciativa propia también se lo envió a los siguientes organismos: la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, la Dirección General de Carreteras, ADIF, FEVE, Tudela Veguín S.A e Hidrocantábrico.

Trascurrido el plazo de información de pública, con fecha 25 de junio de 2010, la Autoridad Portuaria de Gijón remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el expediente completo, es decir, una copia del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública, se han presentado un total de 16 alegaciones, de las que 4 han sido de organismos públicos, 5 de empresas privadas y 7 de particulares.

Con fecha 9 de septiembre de 2010 la Autoridad Portuaria de Gijón remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino una adenda al expediente de información pública en el que se incluye el informe, presentado fuera de plazo, de la Dirección General del Agua y Calidad Ambiental

de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.

Los aspectos ambientales más destacados de las contestaciones recibidas y las respuestas dadas por el promotor son:

La Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento indica que en la actualidad el Ministerio de Fomento no es titular de viales carreteros en la zona donde se desarrolla la actuación. Señala que, según el Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Autoridad Portuaria de Gijón, firmado en Madrid el 19 de diciembre de 2005, el Ministerio de Fomento se compromete a diseñar, someter a construir la autovía de conexión entre el llamado Empalme (Carreño) y el enlace de Lloreda en la autovía A-8 (Gijón), incluidos los enlaces extremos. Asimismo, la Autoridad Portuaria de Gijón se compromete a financiar, proyectar y construir la vía de Aboño. Dado que ambos viales deben de tener continuidad mediante movimientos directos, la Autoridad Portuaria de Gijón y la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, en su día, establecieron la correspondiente coordinación de los proyectos. Informa que se han comprobado las coordenadas y alineaciones de enganche de los dos proyectos, y en ambos son coincidentes los parámetros de trazado y las coordenadas que los definen. Finalmente, indican que se deberán mantener las labores de coordinación entre los dos organismos, tanto en fase de proyecto como durante la ejecución de las obras al objeto de recoger cualquier modificación que pudiera alterar situación anterior.

El promotor responde que se mantendrá la coordinación entre la Autoridad Portuaria de Gijón y la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias durante la redacción del Proyecto de Construcción, así como durante la ejecución de las obras.

La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias indica que, de las alternativas barajadas en el estudio de impacto ambiental, la alternativa 1 es la que menores efectos medioambientales supondría, mientras que las alternativas 2 y 3 tendrían unos efectos moderados. Considera que dichos efectos resultarían minimizados tras la adopción de las medidas correctoras propuestas por el promotor. Además, realiza una serie de observaciones respecto a las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, solicita la sustitución de «Acer campestre» por «Acer pseudoplatanus», por ser esta especie más propia de este ámbito biogeográfico, y descarta el uso de «Platanus orientalis» por no ser autóctona y tener comportamiento invasor. Asimismo, recomienda la sustitución de la mención genérica «Lonicera spp» por la especie «Lonicera periclymenum» con el fin de evitar el uso de otras especies alóctonas. Por último, indica que deberá respetarse la vegetación de ribera del río Pervera en la zona de El Empalme, por tratarse del hábitat de interés comunitario prioritario 91E0\* Bosques aluviales de «Alnus glutinosa» y «Fraxinus excelsior» («Alno-Padion», «Alnion incanae», «Salicion albae»).

El promotor en su contestación indica que el estudio de impacto ambiental coincide en la consideración de que la alternativa 1 es, ambientalmente, la más adecuada. Además asume las recomendaciones relativas a las especies empleadas en la restauración paisajística. Respecto al bosque de ribera del río Pervera, indica que todas las alternativas propuestas plantean el cruce del mismo mediante un viaducto, garantizando así la protección de la vegetación de ribera.

El Servicio de Protección y Régimen Jurídico de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias informa favorablemente la alternativa 1, por ser desde el punto de vista ambiental la más favorable, puesto que discurre en su totalidad por suelo industrial. Asimismo, informa favorablemente el emplazamiento previsto para los 8 vertederos de nueva creación, pues ninguno presenta afecciones al patrimonio cultural.

El promotor no hace comentarios sobre esta alegación.

La Dirección General del Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias no plantea ninguna observación sobre el proyecto y el estudio de impacto ambiental ya que el

contenido se ajusta a lo establecido en el R.D.L. 1/2008, de 11 de enero, de evaluación de impacto ambiental de proyectos y da respuesta a las observaciones formuladas durante la fase de consultas previas. Asimismo, indica que los criterios utilizados para en el análisis de impacto y para la selección de alternativas resultan acordes con la calidad medioambiental de la zona, y que, por tanto, la alternativa 1 resulta la de menor impacto. Sin embargo, considera oportuno que se evalúe la disponibilidad de las distintas zonas de vertido para la eliminación de los excedentes de excavación.

El promotor en su contestación indica que durante la redacción del proyecto constructivo, y una vez que el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino autorice los emplazamientos designados a través de la declaración de impacto ambiental, se garantizará la disponibilidad de las zonas de vertido propuestas, valorando incluso el coste de ocupación a efectos de expropiaciones.

El Ayuntamiento de Carreño señala, respecto al proyecto de trazado, que este transcurre, en buena parte de su recorrido, en el Concejo de Carreño, ocupando suelo urbano industrial, que tiene sus actuales accesos desde carreteras locales procedentes de El Bandín y del barrio de Granda, accesos que se consideran poco adecuados. La comunicación de estos ámbitos industriales con la actual carretera GI-1 es nula debido a la existencia de la barrera física que suponen las vías de Feve y Renfe, por lo que el nuevo trazado propuesto al norte de las vías podría ser una solución. Por todo lo anterior, solicita un nuevo acceso al actual Suelo Urbano Industrial desde el futuro viario, según el croquis que aporta junto a su escrito. Además, destaca que en el estudio de impacto ambiental se excluye el trazado del nudo del Empalme, por no estar incluido en este proyecto, y señala que sin el conocimiento de los detalles de este nudo de inicio es difícil valorar la idoneidad del conjunto del proyecto. Asimismo, indica que en la documentación aportada no se hace referencia alguna a los caminos públicos afectados, el camino de la Barquera del que se solicita que se defina el futuro trazado y el acceso a las fincas colindantes, y el camino de acceso al Alto Aboño, que comunica con los Talleres Alegría, el cual no se ha incluido en las expropiaciones realizadas por la Autoridad Portuaria de Gijón, y por tanto deberá mantenerse su uso actual y todos los servicios municipales que pudieran verse afectados. Respecto del estudio de impacto ambiental, el Ayuntamiento indica que en el estudio demográfico no se han tenido en cuenta varios núcleos también afectados por el proyecto: Aboño, Bandín, La Sabarriona, Llamera, Les Cruciajes, La Cuesta, El Cantu San Xuan, La Barquera y Xelaz. Asimismo, señala que no se proponen medidas concretas para la protección de la calidad atmosférica en la fase de explotación del vial de acceso y estima necesario definir las medidas correctoras o protectoras contra el ruido, al entender que un número considerable de viviendas y más de 500 personas se van a ver directamente afectadas por el futuro vial.

El promotor en su contestación indica que los accesos al suelo industrial, situado en la margen izquierda del vial de Aboño, se mantienen como hasta ahora, no es posible la ubicación de un acceso desde el nuevo vial al suelo Industrial ya que el vial de Aboño es de uso exclusivo del puerto de Gijón. Por el contrario, en la zona de Alto de Aboño sí se prevé un acceso debido a que las parcelas ubicadas allí son propiedad del puerto. Respecto al nudo del empalme, éste efectivamente no está incluido en el proyecto, está situado en una zona de complicada orografía y tiene alrededor numerosas edificaciones. Actualmente se están analizando varias alternativas del enlace. Una vez cerrado el estudio de alternativas en el que se concluya cuál es la alternativa propuesta, se iniciará un trámite de información pública donde se hará llegar a los afectados la solución planteada. Una vez realizado el nuevo enlace del Empalme, la conexión entre la carreteras locales del entorno, incluida la GI-1, que actualmente se hace desde la Glorieta de El Badín, se realizarán desde dicho enlace. En cuanto a los caminos públicos afectados, el camino de la Barquera está situado bajo el viaducto 1, con lo que se asegura su permeabilidad y el camino de acceso al alto de Aboño, que comunica el Alto de Aboño con Talleres Alegría, quedará eliminado, sin embargo dicho camino carece de sentido ya que los terrenos del Alto de Aboño pertenecen a la Autoridad Portuaria y el futuro desmonte del mismo hará que no sea necesario el mantenimiento del camino. Si bien se mantiene el acceso principal a la empresa Talleres



Alegría desde la GI-1. Por otro lado, el promotor indica que respecto al aumento de partículas en suspensión, para prevenir este impacto, en el proyecto de construcción se valorará la necesidad de establecer campañas de limpieza de la calzada durante la fase de explotación. En cuanto a las medidas contra el ruido, dado que se ha comprobado la afección de varias viviendas por la huella acústica de la carretera durante el periodo diurno, el proyecto de construcción incluirá medidas de aislamiento acústico que permitan la reducción de los niveles sonoros hasta parámetros admisibles. La ejecución de estas medidas y su efectividad se estudiarán en el Programa de Vigilancia Ambiental.

ArcelorMittal España S.A., indica, en la alegación emitida, que el trazado previsto afecta a bienes e instalaciones propiedad de dicha empresa, en concreto a terrenos pertenecientes al ferrocarril doble vía. Tamón – Musel», que une las factorías de Avilés y Gijón, parte de los cuales no se contemplan en la relación de bienes y derechos (terrenos ubicados entre dos líneas ferroviarias). Indica que el trazado a ejecutar no puede interferir con el normal funcionamiento de la línea ferroviaria ya que es de vital importancia para garantizar el correcto proceso productivo. Por último, solicita un plano detallado del área en cuestión, así como mayor periodo de tiempo para conocer con más precisión y detalle las afecciones reales y presentar las alegaciones oportunas.

El promotor en su respuesta indica que se ha realizado la correspondiente identificación catastral de las parcelas afectadas y sus propietarios con la ayuda de los planos catastrales de rústica y urbana del respectivo centro de gestión catastral de la correspondiente Delegación Provincial de Hacienda, por lo que una alteración de los mismos requerirá la documentación acreditativa correspondiente que refleje la situación real de la parcela. Por otro lado, indica que el nuevo trazado no interfiere en el funcionamiento de las líneas de ferrocarril ya que así lo asegura el proceso constructivo del viaducto 1 y que, en la redacción del proyecto de construcción, se incluirán planos de detalle que lo demuestren.

Tudela Veguín, S.A., informa que es muy probable que el colector de desagüe de la balsa de decantación de la fábrica sea interceptada por la cimentación de la pila 18 del viaducto 2 (pk 1+334) y solicita estudiar en detalle este caso y modificar la ubicación del apoyo en su caso. Además, en las inmediaciones del pk 1+445, donde se calcula que se ubicaría una de los pilares del viaducto, se encuentra proyectada y autorizada una instalación industrial consistente en una planta de cogeneración para cuyo suministro de gas se habilitará una planta satélite de Gas Natural Licuado (GNL). Según la normativa aplicable a estas plantas de GNL (Norma UNE 60210:2001) la distancia de seguridad respecto de las vías públicas es de 30 metros, algo que no se cumple con el nuevo trazado proyectado y por tanto solicita la modificación del mismo para cumplir la indicada distancia de seguridad. En torno al pk 1+540 del trazado, se calcula que existe un pilar de apoyo del viaducto que coincide con el eje del vial para acceso rodado de camiones a los terrenos de su fábrica y, por tanto, solicita el traslado de dicho apoyo, así como que el gálibo del viaducto en ese punto sea el correspondiente a una carretera nacional, de forma que permita el tránsito de camiones. Asimismo, dado que en este punto existe un parque circular de escoria siderúrgica, situada a 38 m de la traza y 8 m por encima de la misma, solicita que se proyecten las adecuadas barreras en el vial para evitar interferencias.

El promotor en su respuesta indica que en el proyecto constructivo se estudiará al detalle la afección al colector de desagüe de la balsa de decantación por los pilares del viaducto. Además, se planteará un desplazamiento del trazado de modo que se cumpla la distancia de seguridad exigida con respecto a la planta de GNL (30 m). Asimismo, el promotor indica que se ha asegurado un gálibo vertical con el camino de acceso de camiones existente superior a los 5,3 m exigidos en la Instrucción de Carreteras y que los pilares del viaducto en ningún caso afectarán al camino de acceso de camiones. Finalmente, indica que se tendrá en cuenta la necesidad de prever barreras para evitar interferencias con el parque de escorias siderúrgicas.

Talleres Alegría, S.A., alega que las parcelas 17 y 18 que se ha propuesto expropiar en el proyecto son de su propiedad, y que los linderos y las superficies no se corresponden con la realidad, por lo que incluye en su alegación un plano de deslindes. Además, indica que al expropiarse una parte de cada una de esas parcelas las

propiedades de Talleres Alegría quedan divididas y separadas sin posibilidad de comunicación entre ellas. Dado que la superficie restante de la parcela 17 no tendrá ningún valor para la empresa, propone como solución una permuta de esa superficie por otra que linde con los terrenos construidos. Por otro lado, solicita que el nuevo vial y el muro de contención situado en torno al pk 1+600 se retiren de las construcciones lo suficiente para respetar el patio delimitado por el murete de hormigón existente, considerado como muy importante para la empresa. Y por último, solicita información sobre cuáles son los accesos previstos para sus instalaciones, si existe la posibilidad de proyectar un acceso desde la glorieta de Alto Aboño y en qué condiciones quedará la actual carretera hacia el túnel de Aboño.

El promotor en su respuesta indica que procede tener en cuenta la alegación que reclama cambios en los linderos de las fincas afectadas ya que viene acompañada de documentación gráfica que justifique dicha modificación. En cuanto a la alegaciones formuladas sobre permutas entre parcelas el promotor indica que procede desestimarlas, ya que este no es el momento procedimental oportuno y serán tenidas en cuenta en la fase de determinación del justiprecio de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y en el Reglamento que la desarrolla. Por otro lado, para minimizar la afección al patio delimitado por el murete de hormigón existente el promotor indica que se realizará un levantamiento taquimétrico para buscar la solución más adecuada. En cuanto a los accesos, el promotor informa que no es posible la ubicación de un acceso desde la Glorieta Alto de Aboño, ya que el vial de Aboño es de uso exclusivo del puerto de Gijón, y que los accesos a Talleres Alegría podrán hacerse a través de la carretera GI-1 que no se ve afectada por la construcción del nuevo vial.

Hidrocantábrico Distribución Eléctrica, S.A.U., señala que hay un error en la titularidad de dos parcelas que en el proyecto se atribuyen a Hidrocantábrico Generación, S.A., y la propietaria correcta es Hidrocantábrico Distribución Eléctrica, S.A.U., y solicita la valoración económica correspondiente de las parcelas afectadas en el momento de la expropiación. Además, indica que en el proyecto no se define la solución de interconexión con enlace de El Empalme. Asimismo, indica que parte del trazado proyectado supone la ocupación de una parcela que se considera imprescindible para el desarrollo y funcionamiento de la central térmica de Aboño. Además, aporta un plano detallado con las afecciones que el proyecto tiene sobre las instalaciones de su propiedad (líneas aéreas y subterráneas) y una valoración de la reposición de los servicios afectados, por último informa que se está redactando un proyecto de línea subterránea para alimentación de la subestación que se ha de instalar en el puerto de Gijón, para alimentar la regasificadora, y que deberá tenerse en cuenta.

El promotor en su respuesta indica que modificará la titularidad de las parcelas mencionadas, además, en cuanto a la alegaciones formuladas sobre valoraciones e indemnizaciones de los bienes y derechos afectados el promotor indica que procede desestimarlas, y serán tenidas en cuenta en la fase de determinación del justiprecio de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y en el Reglamento que la desarrolla. Respecto al nudo del empalme el promotor indica que éste, efectivamente, no está incluido en el proyecto, y actualmente se están analizando varias alternativas del enlace. Una vez cerrado el estudio de alternativas en el que se concluya cuál es la alternativa propuesta, se iniciará un trámite de información pública donde se hará llegar a los afectados la solución planteada. Respecto a las instalaciones afectadas el promotor indica que solicitará al alegante información sobre las mismas.

Herpri, S.A., expone que es la propietaria de una de las parcelas que resulta expropiada, según el proyecto se va a expropiar una superficie de 108 m<sup>2</sup>. En dicha parcela se encuentra la sede social de la empresa, así como el centro de su actividad principal, consistente en el transporte público de mercancías por carretera, siendo utilizada para el aparcamiento y repostaje de la flota de camiones. La expropiación propuesta afectaría a un edificio presente en la parcela, al camino de acceso a la finca y a las instalaciones eléctricas y de agua que dan servicio a toda la finca. El alegante estima que el proyecto provocaría unos daños económicos tales que abocarían a la empresa al cierre.

El promotor en su repuesta indica que en el proyecto constructivo se estudiará la situación de la edificación afectada, planteando la expropiación únicamente de las pilas del viaducto, con lo que el edificio existente podría mantener sus actividades administrativas, las instalaciones eléctricas y de agua tampoco se verían afectadas.

En cuanto a las alegaciones presentadas por particulares doña Nérida Rancoño Bolaño solicita que se tenga en cuenta un grupo de viviendas del barrio de Aboño y sus huertas, situadas a 10 metros del proyecto de trazado, y además que se considere su demérito, dado que con el trazado propuesto quedarían inservibles y a la sombra del viaducto, y por otro lado que se minimice el impacto ambiental y visual instalando barreras vegetales y pantallas acústicas en el viaducto.

El promotor en su respuesta indica que no es viable la instalación de barreras vegetales para ocultar el viaducto dada la altura y la cercanía las viviendas. En cuanto al impacto acústico el promotor indica que, en efecto, las viviendas están afectadas por niveles acústicos superiores a los valores admisibles y, por tanto, en el proyecto constructivo se incluirán las correspondientes medidas de aislamiento acústico que permitan la reducción de los niveles sonoros en el barrio de Aboño.

Don José Luis Suárez Fernández plantea las mismas consideraciones la alegante anterior pero para las viviendas del barrio de Bandín situadas a 50 metros del proyecto de trazado.

En este caso el promotor indica que, de acuerdo con el estudio acústico realizado en el estudio de impacto ambiental, la nueva carretera no provocará un aumento de los niveles acústicos fuera de los valores admisibles en el barrio de Bandín. Por lo tanto, no resulta necesario plantear pantallas acústicas en esta zona, medida que, además, aumentaría el impacto visual del viaducto.

Doña Belén Suárez Prendes solicita que se tenga en cuenta la situación de la vivienda de la que es propietaria, así como la cercanía del bosque autóctono denominado El Palacio.

El promotor indica que la vivienda a la que se refiere la alegación, así como el bosque de El Palacio, serían afectados por la alternativa 2 pero finalmente se ha optado por desarrollar la alternativa 1 de modo que no se afectará ni a la vivienda de la alegante ni al bosque de El Palacio.

La Asociación de Vecinos El Filandón del Carrió considera en su alegación que el trazado del nuevo vial supone una agresión, tanto al medio ambiente, como a la calidad de vida de los habitantes de la zona. Asimismo, indica que existen otros trazados en el estudio de impacto ambiental que implican la ocupación de fincas no productivas y no afectan a empresas, viviendas ni viales públicos, y que existe además un trazado alternativo que forma parte de los propios estudios de accesos de la Autoridad Portuaria que representa una actuación mucho menos lesiva tanto para empresas como para particulares. Por último, solicita la explicación de la utilidad o ventaja que supone duplicar una estructura ya existente en todas las características a la anterior, en lugar de ensanchar, ampliar, reafirmar y alterar el trazado de la carretera que ya da acceso al puerto.

El promotor en su respuesta indica que en el proyecto de trazado se incluyeron 3 alternativas de trazado y que, atendiendo a criterios territoriales y funcionales, de optimización de trazado, de afección a ambiental a la zona y desde el punto de vista económico, se adoptó como solución para el acceso al puerto de Gijón la alternativa 1. Asimismo, indica que la ventaja y utilidad de proyectar un nuevo vial en lugar de aprovechar el existente es que se plantea como uso exclusivo del puerto de Gijón, ante la necesidad de dotarle de los accesos terrestres necesarios para garantizar un servicio por carretera acorde con las infraestructuras portuarias.

Tanto doña María del Carmen Suárez como doña María Cristina Fernández Suárez, remiten dos alegaciones similares. En dichas alegaciones se hacen las mismas consideraciones que en la alegación anterior y además, de forma más concreta, señalan que el viaducto 2 implica la construcción de una carretera elevada 35 m por encima de sus viviendas, privándolas de luz. Además la construcción y el uso de la nueva carretera supondrá una contaminación acústica insoportable y una nueva fuente de vibraciones

sobre la estructura de las casas y sus cimientos, la cual ya está afectada por otras instalaciones (paso del ferrocarril de Feve, circulación del tráfico pesado en las inmediaciones de la fábrica de cementos Tudela Veguín y las voladuras de la cantera de Aboño).

El promotor en su respuesta indica lo mismo que en la respuesta a la anterior alegación y, además, indica que con el fin de evitar el impacto acústico, el proyecto constructivo incluirá medidas de aislamiento acústico que permitan la reducción de los niveles sonoros hasta parámetros admisibles en el barrio de Aboño. Asimismo, indica que con objeto de comprobar la no afección a las viviendas en la fase de explotación de la carretera, se realizará un seguimiento de los niveles sonoros en las fachadas de las mismas según lo indicado en el programa de vigilancia ambiental del estudio de impacto ambiental.

Doña Socorro Menéndez Fernández, propietaria de una finca afectada, expone que la ejecución del proyecto afectará a los accesos a la parcela sin que, por el momento, se pueda valorar los perjuicios que de ello se deriva. Además, indica que la superficie a expropiar representa la tercera parte de la finca, correspondiendo la parte no expropiada por una franja limitante con el río Aboño, inadecuada para cualquier uso y totalmente devaluada.

El promotor en su respuesta indica que se ha tenido en consideración la reposición de los accesos a las fincas afectadas por la ejecución del presente proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Carreteras 25/1.988, de 29 de julio, y que, en cuanto a la expropiación total de la parcela, procede desestimar la alegación al considerar que no se encuentra en los supuestos contemplados en el artículo 23 de la Ley de Expropiación Forzosa.

b) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. Teniendo en cuenta el resultado del proceso de Información Pública, el promotor considera necesario incluir en el futuro desarrollo de la actuación varios aspectos que no fueron considerados en el proyecto de trazado ni en el estudio de impacto ambiental. Por lo tanto, propone las siguientes directrices a incluir en la redacción del proyecto constructivo:

- Modificación de las especies empleadas en la restauración paisajística.
- Medidas de aislamiento acústico en el barrio de Aboño.
- Medidas para la prevención de la contaminación atmosférica en fase de explotación.
- Ajuste del trazado para evitar las afecciones a la planta de Tudela Veguín, S.A.
- Revisión de la permeabilidad de todos los caminos que pudieran verse afectados por la construcción del nuevo vial. Asimismo, se revisarán los accesos a todas las parcelas.
- Cambios en los servicios afectados, se revisarán las líneas eléctricas en colaboración con Hidrocantábrico Distribución eléctrica, S.A.U., y se solicitará a la empresa Tudela Veguín, S.A. información planimétrica sobre la situación del colector de desagüe de la balsa de decantación.
- Cambios en la relación de bienes y derechos afectados.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental contempla tres alternativas de trazado cuyas características son las siguientes:

Alternativa	Longitud total (m)	m <sup>3</sup> excavación desmonte	m <sup>3</sup> excavación saneo	m <sup>3</sup> tierras destinadas a vertedero	Viaductos
Alternativa 1	2.574,55	357.470,4	28.245,0	397.215,8	V1 = 445 m V2 = 683 m V3 = 125 m

Alternativa	Longitud total (m)	m <sup>3</sup> excavación desmonte	m <sup>3</sup> excavación saneo	m <sup>3</sup> tierras destinadas a vertedero	Viaductos
Alternativa 2	3.324,98	1.658.460,4	41.791,1	2.257.703,4	V1 = 410 m V2 = 330 m V3 = 130 m
Alternativa 3	3.291,79	1.441.221,7	65.403,6	1.984.287,1	V1 = 430 m V2 = 266 m V3 = 135 m

El promotor realiza, en el estudio de impacto ambiental, un análisis de los aspectos ambientales, funcionales, económicos y técnicos de las distintas alternativas planteadas. Desde el punto de vista ambiental, los criterios adoptados para el estudio de las alternativas son los posibles impactos de éstas sobre la calidad del aire, geología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio cultural y medio socioeconómico.

El estudio de impacto ambiental señala que la alternativa con menor impacto global, de acuerdo con el análisis realizado, es la alternativa 1, debido a que la mayor parte del trazado discurre sobre el corredor del actual acceso a Aboño, paralelo a la carretera GI-1, y casi la mitad del trazado discurre sobre viaductos, lo que produce una menor afección sobre los elementos del medio. Discurre por una zona ya antropizada destinada a usos industriales y alejada tanto de las zonas de mayor interés ambiental como de los núcleos urbanos habitados. El impacto sobre la vegetación y los hábitats faunísticos es mínimo, ya que atraviesa fundamentalmente zonas sin vegetación, frente a la alternativa 2 que atraviesa una zona de aliseda y un bosque mixto, y la alternativa 3 que discurre por una zona de praderas. En cuanto al efecto barrera, los principales corredores faunísticos son cruzados mediante viaductos, por lo que no puede hablarse de fragmentación de hábitats. Además es la alternativa que tiene menor longitud, la que supone un menor movimiento de tierras y además su trazado en recta, a diferencia del trazado con curvas de las alternativas 2 y 3, supone una conexión más rápida, directa y eficiente desde la carretera AS-19 a las distintas zonas del Puerto de Gijón. En lo que respecta a la situación fónica, según el estudio de ruido realizado en el estudio de impacto ambiental, la alternativa más favorable es también la 1, ya que su huella acústica no afecta a ningún edificio residencial, frente a 14 edificios afectados por la alternativa 2 y un único edificio afectado por la alternativa 3.

El promotor finalmente concluye, atendiendo a criterios territoriales y funcionales, de optimización de trazado, de afección ambiental a la zona y desde el punto de vista económico, que la alternativa óptima para el desarrollo del proyecto para el acceso al puerto de Gijón es la alternativa 1.

4.2. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor:

Impactos sobre Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos. El trazado finalmente proyectado no se sitúa sobre espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000, aunque sí discurre sobre distintos hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: 4020\* Brezales húmedos atlánticos septentrionales de zonas templadas de «Erica ciliaris» y «Erica tetralix» y 91E0\* Bosques aluviales de «Alnus glutinosa» y «Fraxinus excelsior» («Alno-Padion», «Alnion incanae», «Salicion albae»), los cuales están clasificados como prioritarios.

Con objeto de minimizar la alteración a los hábitats afectados por el trazado propuesto, el estudio de impacto ambiental contempla el jalonamiento de los mismos, evitando de este modo ocupar una superficie mayor de lo estrictamente necesario. Asimismo, se evitará la localización de instalaciones auxiliares de obra, caminos de acceso, préstamos y vertederos dentro de los hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, existentes en el ámbito de actuación.

Impactos sobre la vegetación. La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura y en la apertura



de accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas.

Según el contenido del estudio de impacto ambiental, se jalonará la superficie de obra, impidiendo el trasiego de personas o equipo más allá de los límites establecidos.

El estudio de impacto ambiental incluye un proyecto de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas por el proyecto, que contempla la revegetación con especies autóctonas arbóreas y arbustivas y herbáceas, entre las que destacan: «*Fraxinus excelsior*» (fresno), «*Quercus ilex*» (encina), «*Laurus nobilis*» (laurel), «*Quercus robur*» (roble), «*Ulmus glabra*» (olmo), «*Acer campestre*» (arce campestre), «*Tilia cordata*» (tilo), «*Acer pseudoplatanus*» (falso plátano), «*Alnus glutinosa*» (aliso), «*Salix alba*» (sauce), «*Platanus orientalis*», «*Betula alba*» (abedul), «*Crataegus monogyna*» (espino albar), «*Rhamnus alaternus*» (aladierno), «*Corylus avellana*» (avellano), «*Arbutus unedo*» (madroño), «*Erica arborea*» (brezo), «*Sambucus nigra*» (sauco), «*Poa pratensis*» (poa de los prados, «*Lolium perenne*» (ballico), «*Trifolium pratense*» (trébol rastrero), «*Trifolium repens*» (trébol blanco), «*Dactylis glomietara*» (dáctilo), «*Vicia sativa*» (veza común) y «*Festuca pratensis*» (cañuela).

Siguiendo las recomendaciones de la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias el promotor sustituirá los ejemplares previstos de «*Acer campestre*» por «*Acer pseudoplatanus*», descartará el uso de «*Platanus orientalis*» y utilizará la especie concreta «*Lonicera periclymenum*».

Impactos sobre la fauna. Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

Para minimizar estas afecciones, el promotor propone el jalonamiento del área de explanación, instalaciones auxiliares, caminos de obra, etc, con objeto de que el movimiento de maquinaria y las perturbaciones asociadas al mismo, se circunscriban estrictamente al área de ocupación. Además el promotor contempla la planificación espacio-temporal de las actuaciones, considerando la fenología de las comunidades animales presentes en el área de estudio, de manera que la realización de talas y desbroces se realizará en la época invernal, para no interferir con las épocas de nidificación, reproducción y cría. Por otro lado, para minorar el ruido asociado a la fase de obras, que pueda afectar a las comunidades faunísticas más sensibles, se elegirán equipos y maquinaria poco ruidosos y se realizará una labor exhaustiva de mantenimiento de los equipos. Además, la restauración de la cubierta vegetal prevista por el promotor también supondrá un efecto positivo sobre la fauna y la regeneración de su hábitat.

Alteraciones sobre el medio hidrológico. Tanto las aguas superficiales como las aguas subterráneas podrán verse afectadas por la alteración de los drenajes naturales, alteraciones ocasionadas por la eliminación de la cubierta vegetal, los movimientos de tierras, la extracción de materiales, el depósito de tierras en zonas de vertido, etc, además pueden producirse modificaciones de la calidad de las aguas por sólidos disueltos, en suspensión, etc. y posibles derrames o vertidos.

Para minimizar dichas afecciones el promotor indica que las instalaciones auxiliares (áreas de molienda y almacenamiento de áridos, parques de maquinaria, plantas de fabricación de hormigones y aglomerado asfáltico, etc) se ubicarán fuera de las superficies de mayor permeabilidad, nunca en las zonas de infiltración rápida, además en dichas zonas se establecerá un drenaje perimetral con objeto de evacuar las aguas que les lleguen desde el terreno natural. Las aguas serán recogidas y conducidas hacia un sistema de retención de sólidos. Por otro lado, para la limpieza de las cubas de hormigón se dispondrá de puntos de limpieza que consistirán en huecos revestidos y debidamente

señalizados, dichos lugares deberán estar ubicados anexos a los caminos que llevan a las pilas, estribos etc, deberán ser bien visibles y estar convenientemente señalizados y, además, deberán ser vaciados periódicamente y trasladado su contenido a vertedero autorizado. Igualmente, el promotor indica que dispondrán balsas de decantación en las zonas en las que la escorrentía superficial provoque arrastres de aguas turbias o embarradas.

Durante la ejecución de las obras y en la fase de explotación, el cauce fluvial más importante que se verá afectado es el río Aboño, el cual es interceptado y cruzado a través de un viaducto. Para minimizar la afección sobre este curso de agua el promotor prevé controlar el tránsito de maquinaria con objeto de evitar la posible colmatación y degradación del cauce con vertidos accidentales de tierras o escombros o por derrames de tierras. Además, en la zona de cruce del río se protegerá el cauce para evitar obstrucciones y contaminación de las aguas colocando elementos de seguridad para evitar las caídas de piedras y tierra fuera de la zona delimitada y, además, se instalarán barreras de retención de sólidos, que retengan los sedimentos producidos por la obra. Asimismo, el promotor indica que el cruce del cauce se realizará por los pasos existentes y que, en caso de que sea necesaria la ejecución de pasos específicos, se solicitará la preceptiva autorización del organismo de cuenca.

Por otro lado, dada la cercanía de la alternativa elegida al río Aboño y, puesto que se espera el trasiego de camiones de mercancías con origen/destino al puerto, el promotor indica que en el proyecto de construcción se analizará la posibilidad de incorporar balsas de dilución que se dispondrán en la salida del drenaje longitudinal ubicada en las cercanías del río. Además, en el proyecto constructivo se analizará la disposición de barreras de retención de sedimentos en el sistema de drenaje de la plataforma cuya finalidad es la de retener los polvos y partículas emitidos por la actividad industrial circundante, y que habitualmente son arrastrados por la lluvia.

Finalmente, en el estudio de impacto ambiental se contempla la revegetación y la estabilización de los taludes con el fin de evitar la erosión y el consiguiente aumento de la turbidez en las aguas superficiales.

Impactos por la ocupación del suelo. Las principales afecciones que se producirán sobre el medio edáfico en la fase de construcción se derivan de la modificación de las formas de relieve y la alteración de las propiedades físicas y químicas del sustrato derivadas de las siguientes actividades de obra: el desbroce del terreno, las nivelaciones y excavaciones, los rellenos y terraplenes con materiales de préstamo, la pavimentación de suelo, el hormigonado, el almacenamiento de sustancias peligrosas (residuos peligrosos, combustibles, etc.).

Los movimientos de tierras del trazado seleccionado y la compensación de los mismos según el estudio de impacto ambiental son los siguientes:

Origen			Destino	
Material	Volumen (m <sup>3</sup> )	Coefficiente de aprovechamiento	Destino	Volumen colocado (m <sup>3</sup> )
Excavación desmonte Total = 357.470,4 m <sup>3</sup>	42.440,1	0,880	Relleno terraplén	37.347,3
	50.662,2	0,880	Relleno saneo y estabilizado de suelo	44.582,7
	35.452,2	1,357	Vertedero	48.125,6
	228.915,9	1,357	Vertedero	310.748,3
Excavación saneo Total = 28.245 m <sup>3</sup>	28.245,0	1,357	Vertedero	38.342,0

Según el estudio de impacto ambiental, el balance del movimiento de tierras supone un excedente de 479.145,8 m<sup>3</sup>, de los cuales 37.347,3 m<sup>3</sup> se utilizarán para relleno de

terraplenes, y 44.582,7 m<sup>3</sup> se utilizarán para rellenos de saneo y para el estabilizado del suelo, el resto 397.215,8 m<sup>3</sup>, dado que se trata de material no aprovechable, se destina directamente a vertedero.

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de enclaves para albergar los materiales inadecuados procedentes de la explanación del trazado. Por un lado se han localizado varias ubicaciones ya existentes: tres canteras inactivas cuya viabilidad como vertederos deberá ser analizada durante la redacción del proyecto de construcción; y un vertedero autorizado, en la zona del barrio de Carbainos en el término municipal de Cenero (Gijón), con capacidad asegurada para 5.000.000 m<sup>3</sup>. Por otro lado, el promotor propone nuevos enclaves correspondientes a pequeñas vaguadas próximas a la zona de actuación, con bajos valores proteccionistas, correspondientes en la actualidad explotaciones arboladas alóctonas o praderías, y con una capacidad total de, al menos, 1.218.544 m<sup>3</sup>.

El volumen necesario de los materiales más apropiados, zahorra artificial y áridos, tanto para las necesidades constructivas, como para minimizar los efectos de los movimientos de tierras, procederán de industrias extractivas autorizadas con planes de restauración aprobados. El promotor no prevé la apertura de préstamos para la obtención del material para la traza.

Con relación a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de la autovía, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas de protección de la edafología, el promotor indica que se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra y se establecerá un drenaje perimetral con objeto de evacuar las aguas, y éstas serán recogidas y conducidas hacia un sistema de retención de sólidos (balsas, diques, etc.), además, se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; se descompactarán los terrenos afectados por las obras y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

Con objeto de minimizar los impactos sobre la geomorfología, se procederá a la revegetación de las superficies desnudas originadas por la obra, desmontes y terraplenes, parques de maquinaria e instalaciones auxiliares etc., como el método más adecuado para estabilizarlas, protegiendo su superficie de la erosión, facilitando la infiltración del agua, disminuyendo la escorrentía, y corrigiendo el impacto negativo de las superficies desnudas sobre el paisaje, garantizando así la sujeción de los suelos de terraplenes, desmontes y en general, de las diversas obras y logrando la disminución de los efectos derivados de la erosión.

Impactos sobre la atmósfera. Las actuaciones proyectadas provocarán modificaciones de la calidad atmosférica debidas, tanto al incremento de las emisiones de polvo y gases contaminantes por tránsito de maquinaria, movimientos de tierras, etc., como al aumento de ruido (tránsito de vehículos, maquinaria, etc.) y luz.

Para la mitigación de las emisiones de polvo el promotor propone el riego de las zonas desprovistas de vegetación como consecuencia del desbroce, como mínimo, durante el periodo estival, asimismo, indica que los volquetes o bañeras que transporten materiales finos o susceptibles de generar polvo, y que discurran por fuera de las zonas de obra, circularán cubiertos o se efectuará un riego sobre la superficie superior de la carga. Respecto al polvo generado en las voladuras, éste puede aminorarse retirando el detritus y empleo, para el retacado, de material granular de préstamos y tacos de arcilla o hidráulicos.

Respecto al incremento de ruido, el promotor valora la situación fónica para cada alternativa, en base a la superficie y a los edificios de carácter residencial afectados por la huella sonora, correspondientes al indicador sonoro Lden (indicador del nivel de ruido global durante el día, la tarde y la noche, según la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental). Esto permite realizar un análisis de las superaciones de los objetivos de calidad

acústica recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en función del uso mayoritario del suelo. Tras la valoración, el promotor concluye que es la alternativa 1 la que menos afección produce ya que, en principio, ningún edificio residencial estaría afectado por emisiones sonoras superiores a las admisibles y, en cuanto a edificaciones industriales, afectará a un total de 3 edificios que estarían incluidos dentro de la isófona  $L_d > 70$  Db, y por tanto estaría dentro de los niveles considerados aceptable para sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.

Sin embargo, tras las alegaciones recibidas de diversos particulares y del Ayuntamiento de Carreño se ha comprobado que una serie de viviendas del barrio de Aboño sí se verán afectadas por la huella acústica en período diurno. El promotor en la su respuesta a dichas alegaciones indica que el proyecto de construcción se elaborará un estudio de ruido a mayor detalle, del que se desprenda la determinación de la necesidad o no de establecer medidas correctoras destinadas a reducir los niveles de ruido en las zonas colindantes al futuro vial, especialmente si éstas coinciden con zonas residenciales. Asimismo, indica que con objeto de comprobar la no afección a las viviendas en la fase de explotación de la carretera, se realizará un seguimiento de los niveles sonoros en las fachadas de las mismas, según lo indicado en el programa de vigilancia ambiental incluido en el estudio de impacto ambiental.

Respecto a la contaminación lumínica, ésta se debe al aumento del fondo de brillo del cielo nocturno a causa de la dispersión de luz procedente de la iluminación artificial. El aumento de luz artificial puede provocar algunos efectos: el consumo inútil de recursos naturales, la perturbación del medio receptor, la afectación a las personas, el secuestro de la visión natural del cielo nocturno y la puesta en peligro del equilibrio de determinados ecosistemas.

Para minimizar dicha afección, el promotor propone mantener, tanto como sea posible, las condiciones naturales de la noche. Con una instalación correcta de la iluminación exterior es posible, al mismo tiempo, una buena observación del cielo de noche y se garantiza así la buena iluminación de los espacios donde se tiene que desarrollar la actividad humana. El promotor indica que, siempre que sea técnicamente viable se utilizarán pavimentos con un coeficiente de luminancia medio o grado de luminosidad lo más elevado posible, y con un factor especular bajo, además, el proyecto de instalación de alumbrado deberá iluminar únicamente la superficie que se pretende dotar de alumbrado, y cumplirá los criterios de eficiencia y ahorro energético y reducción del resplandor luminoso nocturno. Asimismo, se instalarán luminarias con un flujo de hemisferio superior instalado no superior al diez por ciento y se establecerá la franja horaria en la que los alumbrados externos permanecerán apagados, atendiendo a criterios de seguridad, vialidad y otros usos. Por último, el promotor indica que el sistema de iluminación contará con sistemas de estabilización de tensión y de regulación del nivel luminoso, al objeto de reducir el consumo de energía y se cuidará el posicionamiento, el apuntamiento y la orientación de los aparatos de alumbrado, impidiendo, siempre que ello sea posible, la visión directa de las fuentes de luz, para lo que se utilizarán deflectores, pantallas y paralúmenes, todo ello con el fin de evitar la dispersión del haz luminoso y, consecuentemente, paliar la luz intrusiva.

Impactos sobre el patrimonio cultural. Para evitar cualquier afección sobre los yacimientos arqueológicos y/o elementos pertenecientes al patrimonio cultural, el estudio de impacto ambiental contempla la realización de una prospección arqueológica del trazado propuesto, los caminos de acceso y de las áreas auxiliares, así como un seguimiento arqueológico durante las obras, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos. Dicho seguimiento será permanente y será realizado por un técnico superior arqueólogo debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo del Gobierno del Principado de Asturias. Durante las obras, en caso de aparición, se jalonarán y se señalarán debidamente los hallazgos arqueológicos identificados que queden próximos al trazado, la ubicación de los yacimientos se incorporará a la planimetría de obra, para evitar que, en estas áreas, se instalen las zonas de préstamos

o parques de maquinaria contemplados en los proyectos de estudio. En todo caso, se cumplirá lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de esta Ley, y la Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias.

**Impactos sobre el paisaje.** Las actuaciones proyectadas provocarán una transformación del entorno de las obras que afectará a la morfología, cromatismo, textura y percepción visual del paisaje. Para minimizar dicha afección, el promotor propone inutilizar y restaurar paisajísticamente los caminos de tierra construidos para el acceso a las obras y las zonas de instalaciones auxiliares y acopios que no sean necesarios, aquellos caminos que hayan de permanecer en servicio serán objeto de actuaciones de integración paisajística. Asimismo, se integrarán los tramos de carretera actual que queden en desuso, con los mismos criterios que se aplican a las áreas directamente afectadas por las obras. Por otro lado, las plantaciones que se realicen deberán integrar la carretera en el paisaje circundante, por lo que se utilizarán especies autóctonas, se distribuirán en el espacio con patrones, que procuren una biodiversidad semejante a la del entorno que acoge a la carretera, y en el caso de los desmontes que presenten roca vista, las actuaciones irán encaminadas a ocultar parte de la superficie de la roca procurando, en todos los puntos que sea posible, instalar vegetación.

**Impacto sobre el medio socioeconómico.** Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros, las emisiones de polvo y los gases de combustión de vehículos a causa de la maquinaria utilizada, voladuras y movimientos de tierra, los cuales desaparecerán una vez finalizadas las obras, mientras que durante la fase de funcionamiento, se producirán como consecuencia de la circulación de los vehículos por la nueva vía.

Para evitar dichas afecciones el promotor indica que se realizará la pertinente puesta a punto y control de la maquinaria y vehículos motores para minimizar las emisiones de ruidos y de los gases de combustión, asimismo, para minimizar las emisiones de polvo se regarán las superficies en obra. Por otro lado, se establecerá un plan de voladuras controladas y se informará a las poblaciones próximas sobre la obra y su duración. Se establecerá, asimismo, un plan de trayectos alternativos durante las obras, para minimizar el efecto barrera, y un plan de circulación y señalización de la maquinaria y vehículos pesados por las zonas urbanas.

El proyecto constructivo garantizará la reposición de los servicios, viales e infraestructuras afectadas por el mismo, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados, así como el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

4.3. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:



Impactos ambientales	Medidas correctoras
<b>Espacios naturales protegidos</b>	
Afección a hábitats de interés comunitario.	Jalonamiento de los hábitats protegidos. Localización de instalaciones auxiliares de obra, caminos de acceso, préstamos y vertederos fuera de los hábitats protegidos.
<b>Vegetación</b>	
Eliminación de la vegetación, cambios en las comunidades vegetales, etc.	Proyecto de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas.
<b>Fauna</b>	
Alteración del hábitat por las obras. atropellos y colisiones de especies, efecto barrera	Calendario de obras adecuado a la fenología de las especies, se evitarán las actividades más ruidosas asociadas a las obras en los períodos de reproducción y cría. Minimizar la superficie afectada por las obras. Señalización de las superficies afectadas por las actuaciones mediante un vallado o jalonamiento de las mismas.
<b>Hidrología</b>	
Afección a la hidrología superficial y subterránea.	Evitar el tránsito de camiones y maquinarias por el cauce del río y de su red de drenaje asociada. Instalación de barreras de retención de sólidos. Ubicación de las instalaciones auxiliares de obra y parque de maquinaria fuera de las zonas de infiltración rápida. Establecimiento de drenaje perimetral y balsas de decantación. Se evitará el paso o la ocupación por las máquinas y los materiales a emplear en la ejecución del proyecto, restringiéndose el acceso al río Aboño. Impemeabilización del terreno en parques de maquinaria. Localización de las áreas de cambio de aceites procedentes de la maquinaria fuera de zonas de alta permeabilidad. Localización de áreas específicas para el lavado de canaletas de hormigoneras.
<b>Suelo</b>	
Modificación del relieve. Pérdida de suelo productivo. Contaminación edáfica.	Impermeabilización del suelo. Delimitación del área de trabajo y tránsito de maquinaria de vehículos mediante jalonamiento. Recuperación edáfica y paisajística. Retirada, acopio, conservación y mantenimiento de la tierra vegetal. Gestión adecuada de los residuos generados. Descompactación de suelos.
<b>Atmósfera</b>	
Incremento de partículas y de contaminantes. Aumento de los niveles acústicos. Aumento de la luminosidad.	Humectación de las superficies susceptibles de emitir partículas de polvo a la atmósfera. Revisión periódica de la maquinaria y vehículos de obra. Cumplimiento de la normativa vigente sobre niveles de emisión. Utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE Medidas de aislamiento acústico en zonas residenciales. Instalación de barreras acústicas y seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación. Utilización de pavimentos con niveles de luminancia medio o grado de luminosidad alto y factor especular bajo. Sistemas de iluminación con nivel de iluminación regulable.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Patrimonio cultural	
Afección directa e indirecta a elementos del patrimonio.	Realización de prospección arqueológica previa a las obras. Jalonamiento de elementos del patrimonio cultural próximos a la traza.
Paisaje	
Impacto paisajístico.	Recuperación edáfica y paisajística.
Socioeconomía	
Afección sobre el tráfico de vehículos.	Información a las poblaciones cercanas sobre la obra y su duración. Señalización de las obras Plan de trayectos alternativos para minimizar el efecto barrera. Plan de circulación y señalización de la maquinaria y vehículos pesados por las zonas urbanas. Reposición de los servicios e infraestructuras afectadas.

### 5. Condiciones al proyecto

Además de las medidas propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones de protección ambiental específicas.

Se deberá realizar un jalonamiento de la zona de trabajos, de forma que se minimice la afección a las zonas con vegetación natural, especialmente sobre los hábitats de interés comunitario, incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, existentes en el ámbito de actuación. Asimismo, se evitará la localización de instalaciones auxiliares de obra, caminos de acceso, préstamos y vertederos dentro de dichos hábitats.

Se deberán planificar las obras considerando la fenología de las comunidades faunísticas presentes en la zona para evitar la afección durante los periodos de nidificación, reproducción y cría.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en el proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006), durante la fase de operativa del plan de vigilancia ambiental se tendrán en cuenta las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008) y además se tendrán en consideración las Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2010)

En caso de que sea necesaria la ejecución de pasos específicos sobre el río Aboño se solicitará la preceptiva autorización del organismo de cuenca.

Dada la cercanía del trazado al río Aboño, en el proyecto de construcción, se analizará la posibilidad de incorporar balsas de dilución dispuestas en la salida del drenaje longitudinal ubicada en las cercanías del río. Además, se analizará la disposición de barreras de retención de sedimentos en el sistema de drenaje de la plataforma viaria para retener los polvos y partículas emitidos por la actividad industrial circundante y que habitualmente son arrastrados por la lluvia.

La obtención de los materiales necesarios para las obras de ejecución se realizará de canteras, préstamos y/o plantas industriales debidamente autorizados.

En cuanto a las zonas propuestas en el estudio de impacto ambiental como zonas susceptibles de albergar los materiales procedente de la excavación: un vertedero autorizado, tres canteras abandonadas y ocho nuevos enclaves próximos a la zona de actuación, en caso de utilizar las canteras o las nuevas ubicaciones propuestas se deberá evaluar la disponibilidad de los mismos y se deberá solicitar la autorización pertinente a la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias.

El proyecto de construcción, tal y como indica el promotor en el estudio de impacto ambiental y en su respuesta a las alegaciones de algunos particulares, incluirá un estudio detallado de ruido, donde se establezcan medidas correctoras y medidas de aislamiento acústico destinadas a reducir los niveles de ruido hasta parámetros admisibles en las zonas colindantes al futuro vial, especialmente si éstas coinciden con zonas residenciales. Asimismo, se realizará un seguimiento de los niveles sonoros en las fachadas de las viviendas afectadas según lo indicado en el programa de vigilancia ambiental incluido en el estudio de impacto ambiental. En cualquier caso, se estará a lo dispuesto en la normativa vigente relativa a ruidos (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

Se deberá garantizar la adecuada permeabilidad territorial durante la fase de obras, de forma que no dificulte el desarrollo de los usos del suelo. Antes de abandonar las obras, se restablecerán los drenajes, taludes, accesos o caminos, sistemas de vallado, etc. que se hubieran alterado durante la ejecución del trazado.

Una vez finalizada la obra, no deberá quedar en el terreno ningún tipo de residuo ni material inerte, debiendo ser gestionados adecuadamente mediante el traslado a un vertedero controlado o almacén, según el caso, lo cual se realizará inmediatamente después de acabar las obras.

Los residuos de carácter peligroso que se generen en la fase de construcción, como aceites usados, envases que los han contenido, filtros de aceite y combustible, etc., con especial atención a posibles restos de los electrodos de soldadura, por su peligrosidad, no se deberán en ningún momento dejar abandonados en la pista de trabajo, debiendo ser recogidos inmediatamente después de su uso. Se estará a lo especificado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y en su desarrollo normativo.

El proyecto constructivo deberá adjuntar un anejo de integración ambiental y restauración paisajística.

En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el estudio de impacto ambiental incluirá la utilización prioritaria de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin el estudio especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

#### 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuyo objeto es asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras definidas para la minimización de las afecciones causadas por las obras previstas, vigilando su correcta aplicación y grado de eficacia real y estableciendo, en su caso, los mecanismos necesarios para la corrección de las posibles desviaciones. El programa de vigilancia ambiental se desarrollará tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

El promotor designará una Dirección Ambiental de Obra para las fases de proyecto y construcción. El Director Ambiental se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras propuestas, de la ejecución del plan de vigilancia

ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de los mismos.

El programa de vigilancia ambiental se estructura en cuatro áreas de vigilancia para cada una de las cuales se establecen los seguimientos a realizar durante la fase de obras y la fase de explotación:

Vigilancia de la actividad de obra, comprende la comprobación de los efectos de la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, así como el control de las principales emisiones contaminantes de la obra (grasas y aceites de la maquinaria, etc.), de la calidad del agua en sus proximidades, de la protección del balizamiento y del propio control arqueológico.

Vigilancia de la erosión; abarcará el seguimiento de todas las medidas de restauración empleadas, su evolución y arraigo, durante el período de garantía y la explotación.

Vigilancia de la fauna; comprende el seguimiento de las comunidades de fauna, y del control y prevención de los atropellos.

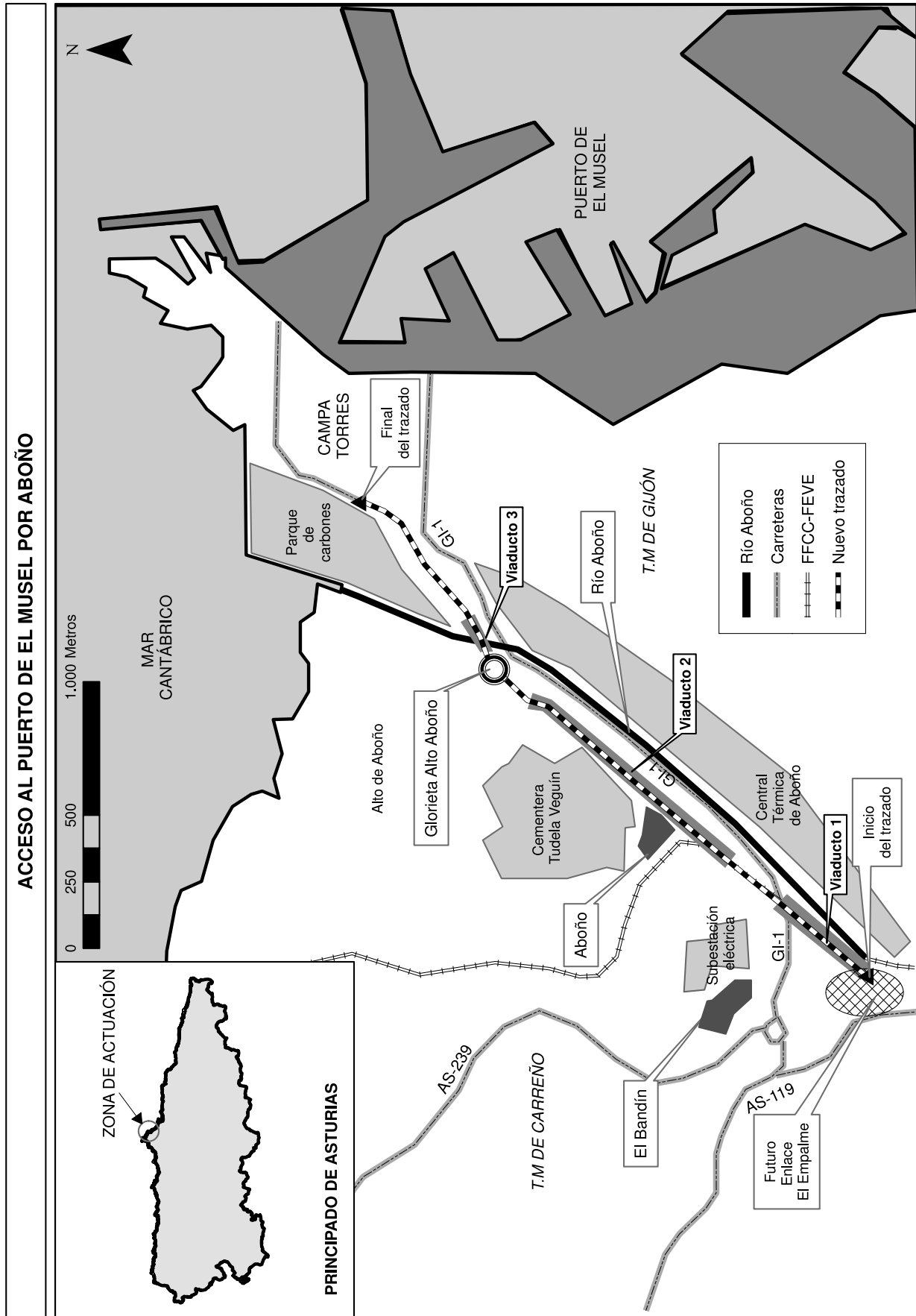
Vigilancia de los efectos del tráfico; se realizará el seguimiento de los niveles sonoros, la calidad atmosférica y los efectos ambientales de los accidentes.

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

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Acceso al puerto de El Musel por Aboño concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 seleccionada, y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 1 de diciembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2010-19630