

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 3687** *Resolución de 14 de febrero de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 20 de marzo de 2024, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo del proyecto.

La actuación principal del proyecto consiste en la duplicación de la actual carretera GJ-10 en una longitud de unos 3,6 km, desde el enlace de Lloreda hasta el semienlace de Veriña. Asimismo, el proyecto incluye la remodelación del enlace existente de Lloreda (entre las autovías A-8 y GJ-81), la construcción de un nuevo enlace denominado La Peñona y la remodelación del semienlace de Veriña. La totalidad del proyecto se ubica en el término municipal de Gijón, en el Principado de Asturias.

Con fecha 16 de mayo de 2024, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Oficina Española del Cambio Climático. MITECO.	Sí
Confederación Hidrográfica del Cantábrico. MITECO.	Sí
Autoridad Portuaria de Gijón. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Delegación del Gobierno en Asturias.	No
Dirección General de Desarrollo Rural y Agroalimentación. Consejería de Agroganadería y Recursos Autóctonos. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Política Lingüística y Deporte. Gobierno del Principado de Asturias	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Salud. Gobierno del Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Infraestructuras, Medio Ambiente y Cambio Climático. Gobierno del Principado Asturias.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias. Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial. Gobierno del Principado Asturias	No
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Derechos Ciudadanos. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Dirección General de Gestión Forestal. Consejería de Medio Rural y Política Agraria. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Dirección General de Custodia del Territorio e Interior. Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios. Gobierno del Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Transición Ecológica, Industria y Desarrollo Económico. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Dirección General del Agua. Consejería de Transición Ecológica, Industria y Desarrollo Económico. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Servicio de Emergencias del Principado de Asturias. Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios. Gobierno del Principado de Asturias.	Sí
Consejo de Protección Civil del Principado de Asturias. Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Subdirección General de Cambio Climático y Economía Circular. Consejería de Transición Ecológica, Industria y Desarrollo Económico. Gobierno del Principado de Asturias.	No
Dirección General de Planificación Agraria. Consejería de Medio Rural y Política Agraria. Gobierno del Principado de Asturias.	Sí
Ayuntamiento de Gijón.	Sí
Coordinadora Ecologista de Asturias.	No
WWF España.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecoloxistes n'Aición d'Asturies.	No
Federación de Asociaciones de Vecinos de Gijón.	No

Con fecha de 24 de septiembre de 2024, se requiere a la Consejería de Cultura, Política Lingüística y Deporte y a la Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios del Principado de Asturias como organismos superiores jerárquicos, los informes de las Administraciones con competencia en cultura y emergencias dependientes de ellas. Con fecha 7 de octubre de 2024, se recibe el último de los informes requeridos.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.^a del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

El proyecto comprende las obras de duplicación de la carretera de titularidad estatal GJ-10, en una longitud aproximada de 3,6 km, desde el enlace de Lloreda, que conecta

con las autovías A-8 y GJ-81, hasta el semienlace de Veriña, en el límite de los términos municipales de Gijón y Carreño.

Actualmente, la carretera GJ-10 presenta doble calzada en los primeros 500 m tras el enlace de Lloreda. La duplicación dotaría la carretera con las características de una autovía, con dos calzadas separadas y dos carriles por sentido de circulación. La sección se configurará con cuatro carriles de 3,5 m de anchura cada uno, junto con arcenes exteriores de 2,5 m e interior de 1 m. En el tramo anterior a la parroquia de Veriña, se definirá una sección con arcenes exteriores reducidos de 1,5 m de ancho. La mediana mínima será la estricta de 2 m para albergar la barrera rígida de hormigón y elementos de drenaje, con sobreeanchos puntuales por visibilidad.

La duplicación proyectada finaliza en el actual viaducto sobre la glorieta de Veriña, que dispone de una sección tipo de carretera convencional con un carril por sentido, siendo necesario realizar antes del viaducto una transición desde la sección de autovía de dos calzadas, con dos carriles por sentido a la sección de carretera convencional de una calzada de un carril por sentido.

Además, se efectuará la remodelación del enlace de Lloreda, al que se dota de los nuevos movimientos A-8 Santander – GJ-81 Gijón y GJ-81 Gijón – A-8 Santander. Se ejecutará un nuevo enlace, denominado enlace de La Peñona, que permitirá la conexión de la autovía GJ-20 con el nuevo acceso al puerto de El Musel por el corredor de Jove (acceso en túnel), la conexión de este nuevo acceso con la zona de actividades logísticas e industriales de Asturias, el acceso a Tremañes, La Juvería y Gijón oeste y el acceso a sus áreas industriales. El semienlace de Veriña, donde se dispone la transición final entre las secciones de autovía y carretera convencional, mantendrá su funcionalidad actual de intersección con la carretera GI-6 y los accesos a Veriña y la factoría de ArcelorMittal.

En cuanto a las alternativas planteadas, el promotor descarta la alternativa cero, por considerarse insostenible para el desarrollo industrial y económico de la zona. Además, plantea la alternativa «Solución Fase 2» basada en el proyecto previo «Autovía de Acceso al Puerto de El Musel. Tramo: Enlace de Lloreda (Gijón)-Semienlace de Veriña (Gijón). Duplicación de Calzada AS-19», que no se ajusta a los requisitos de la normativa en vigor; y la alternativa «Solución Fase 2 bis», que supone una adaptación a la normativa en vigor de la alternativa anterior. Esta última es la alternativa seleccionada por el promotor.

El análisis de alternativas del proyecto debe realizarse sobre alternativas viables a nivel técnico y ambiental. El promotor plantea dos alternativas, además de la alternativa 0, si bien la alternativa denominada «Solución Fase 2» no cumple la normativa actual, por lo no puede considerarse en un análisis de alternativas válido. Asimismo, dicho análisis no incluye las zonas de préstamo y vertedero con indicación precisa de su ubicación.

El Servicio de Seguridad Vial de la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno del Principado Asturias indica que existen incumplimientos de la Norma 3.1 IC, ya que el gálibo de 5 m del paso inferior mejora el actual, pero no cumple los 5,3 m que exige la citada norma al localizarse fuera de zona urbana.

Respecto a los balances de tierras estimados y la localización de posibles zonas de préstamos y vertederos asociados al proyecto, la información del documento ambiental es contradictoria. El balance de tierras concluye que, una vez analizadas las necesidades de material para completar los terraplenes, resulta un excedente de tierras de 134.950 m³, mientras que, en el siguiente apartado, se indica que el proyecto es ligeramente deficitario en tierras, para la formación de terraplenes y por este motivo se consideran tres zonas de préstamo para obtener los materiales necesarios. Por otro lado, se indica que no es posible utilizar los excedentes de los desmontes para la construcción de los terraplenes por motivos técnicos, al no ser los materiales apropiados. El documento ambiental analiza tres posibles zonas de préstamo y otras posibles zonas de vertedero, pero no especifica cuántas, ni cuales van a ser necesarias y no incluye un adecuado análisis de potenciales impactos sobre las mismas.

En virtud de ello, no es posible realizar una adecuada evaluación, al no constar un balance de tierras del que se pueda concluir si el proyecto es deficitario o excedentario y, en consecuencia, los volúmenes que es necesario trasladar a vertedero y los que, en su caso, se deban obtener fuera de la propia obra. Tampoco, es posible completar la evaluación sin saber cuántos préstamos o vertederos pueden ser necesarios, ni cuáles son las ubicaciones posibles, lo que es necesario para evaluar sus impactos.

Para el almacenamiento y gestión de los materiales, maquinaria y residuos durante las obras, el documento ambiental indica que se han designado siete zonas auxiliares, próximas a la autovía. Sin embargo, no incluye un análisis de potenciales impactos sobre estas zonas, en función de los valores ambientales presentes en ellas, o en sus inmediaciones, ni tampoco las necesarias medidas preventivas y correctoras para evitar o minimizar impactos.

El documento ambiental analiza la vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de inundación, los fenómenos sísmicos, deslizamientos e incendio y propone una serie de medidas para los distintos riesgos. El promotor establece una baja vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de inundación, riesgo sísmico y desprendimientos de rocas y una susceptibilidad media del proyecto a movimientos en masa y erosión de taludes, aunque en particular los taludes necesarios para el proyecto, dadas sus características, no presentan un especial riesgo de erosión, y en su caso, la funcionalidad y seguridad de la vía apenas se verían influenciadas. Asimismo, considera bajo el riesgo de incendios en la mayor parte del ámbito de estudio, a excepción del ámbito noroccidental donde hay pequeñas masas de matorral con arbolado donde el riesgo se valora como muy alto, por lo que en general el proyecto se considera moderadamente vulnerable a los incendios.

El Servicio de Emergencias del Principado de Asturias indica que, analizados los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto, tanto su riesgo como su vulnerabilidad resultan bajos. En caso de materializarse alguno de los riesgos identificados en el documento ambiental, los daños que provoquen sobre la infraestructura no dan lugar, con carácter general y en el rango de los periodos de retorno estudiados, a impactos significativos sobre el medio ambiente.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa que el inicio del trazado está afectado por la zona inundable de alta, media y baja probabilidad del arroyo de la Pedrera y el final del trazado se ubicará en la zona inundable de alta, media y baja probabilidad del río Pinzales, dentro de la zona de flujo preferente. Asimismo, indica que el proyecto se encuentra dentro de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación ES018-AST-41-1 Arroyo La Pedrera (perteneciente al Grupo III, de peligrosidad extrema y riesgo significativo-muy grave) y ES018-AST-40-1 Río Pinzales (perteneciente al Grupo I, de peligrosidad y riesgo extremos).

Por ello, concluye que se debe realizar un estudio hidráulico que le permita comprobar que la ejecución del proyecto no representa un aumento de la vulnerabilidad frente a las avenidas, ni propicia el incremento significativo de la inundabilidad de su entorno, así como la compatibilidad de los usos previstos con las limitaciones derivadas de lo dispuesto en los artículos 9 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Este estudio deberá considerar el riesgo de inundabilidad actual y futuro según lo establecido en el apéndice 9 de la Normativa del Plan Hidrológico del Cantábrico Occidental.

b. Ubicación del proyecto:

Las actuaciones se ubican en el término municipal de Gijón, en el Principado de Asturias. El área del proyecto presenta un alto grado de antropización, situándose en las afueras de la ciudad de Gijón. El paisaje se ve dominado por las edificaciones dispersas, áreas urbanizadas, zonas industriales e infraestructuras lineales. El alto grado de antropización de la zona ha provocado que la vegetación actual difiera de su estado original, aunque aún se conservan fragmentos de formaciones vegetales de interés.

El documento ambiental señala la presencia de los tipos de hábitat de interés comunitario prioritarios 4020* «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de

Erica ciliaris y *Erica tetralix*» y 91E0* «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*», a unos 300 m al norte del final de proyecto y a unos 800 m al sureste del inicio del proyecto, respectivamente. No obstante, no incluye ninguna información sobre los hábitats de interés en las inmediaciones de las zonas de préstamo.

Respecto a la fauna, el documento ambiental indica únicamente que las especies presentes en el ámbito de estudio están habituadas a la presencia humana y son comunes y abundantes e identifica una serie de biotopos, para los que señala algunas especies con posible presencia.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico señala que el inicio del trazado del proyecto cruza un canal sin nombre (arroyo de la Pedrera) y el final del trazado se sitúa en la zona de policía del río Pinzales. Asimismo, la reposición de la Vía de La Carisa y de la Vía de La Plata cruza un arroyo innominado tributario del río Pinzales. Por otro lado, el préstamo 2 se sitúa en la zona de policía del arroyo de la Vega y el desmote 4, en la zona de policía del río Aboño y del arroyo Castañedo.

Las masas de agua superficiales que pueden verse afectadas por la ejecución del proyecto corresponden a ES018MSPFES145MAR000862 ríos Aboño II y ES018MSPFES000MAC000060 ríos Gijón costa. Respecto a las aguas subterráneas, el proyecto se encuentra en el ámbito de las masas denominadas ES018MSBT012-005 Villaviciosa y ES018MSBT012-004 Llantones-Pinzales-Noreña.

El área de actuación no se encuentra dentro de espacios pertenecientes a la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos del Principado de Asturias. Tampoco está ubicada en los espacios que conforman la Red Natura 2000 ni en espacios protegidos por convenios internacionales. No obstante, según el documento ambiental, los espacios de la Red Natura 2000 más cercanos al proyecto son la ZEPA ES0000320 Embalses del centro (San Andrés, la Granda, Trasona y la Furta) y la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES1200038 Carbayera de El Tragamón, a unos 5,3 y 5,7 km del trazado de la autovía, respectivamente. La zona de préstamo 2 se encuentra a unos 300 m de la ZEPA ES0000320 Embalses del centro (San Andrés, la Granda, Trasona y la Furta) y la zona de préstamo 3 se sitúa aproximadamente a 1,5 km del Monumento Natural y la ZEC ES1200038 Carbayera de El Tragamón.

Respecto al patrimonio cultural, el documento ambiental señala la presencia de una serie de yacimientos arqueológicos catalogados en el entorno del proyecto, así como de las vías históricas Camino de Santiago y Vía de La Carisa y el ramal transmontano de la Ruta de la Plata, reconocidos como Bien de Interés Cultural, que se verán interceptados por la autovía. Además, existen varios elementos de patrimonio etnográfico próximos al área de actuación.

c. Características del potencial impacto:

c.1 Atmósfera y cambio climático.

En la fase de obra y de funcionamiento, los principales impactos sobre la atmósfera se producirán por el incremento de partículas y gases de combustión, así como el aumento de los niveles de ruido. Para reducir las potenciales afecciones sobre la atmósfera, el documento ambiental plantea medidas como el riego periódico de las zonas de tránsito de maquinaria, la limitación de su velocidad de tránsito y el adecuado estado de mantenimiento, el uso de silenciadores o la planificación de las actividades de obra más ruidosas en horarios adecuados, entre otras.

El documento ambiental no incluye ningún estudio de ruido de la zona periurbana afectada por el proyecto, a pesar de que una modelización acústica del año 2010 en la zona comprobó que los niveles de ruido establecidos por la legislación se superaban en algunas edificaciones residenciales, por lo que no es posible evaluar este potencial impacto significativo. Para la adecuada evaluación del impacto acústico, debería aportarse una modelización del nivel de ruido tanto para la fase de obra como para la de funcionamiento junto con una propuesta de las medidas y el seguimiento de los valores

reales para que el ruido cumpla, en todo momento, con los valores límites legalmente establecidos.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico informa que el documento ambiental no recoge el cálculo de la huella de carbono ni alternativas o soluciones para reducir y compensar la huella de carbono del proyecto. Asimismo, señala que se debe asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático y adoptar las medidas de adaptación necesarias tras la realización del oportuno análisis de riesgos.

c.2 Suelo.

Durante la fase de obras, los principales impactos directos sobre el suelo se producirán por su ocupación, por la alteración de la geomorfología local o por el riesgo de contaminación por vertidos, derrames accidentales o residuos. Durante la fase de funcionamiento, los potenciales impactos sobre el suelo se darán principalmente por su ocupación permanente.

El impacto sobre el suelo por su ocupación directa se producirá sobre todas las superficies de ocupación tanto temporales como permanentes ya que requiere el desbroce de la vegetación existente y la eliminación (total o parcial) de la capa edafológica o su modificación estructural y textural. Este impacto sobre los suelos tendrá lugar en la zona de obras de la propia carretera y sus enlaces, en las zonas destinadas a los desmontes y terraplenes, en las zonas de instalaciones auxiliares, en los caminos de acceso de nueva construcción y en cualquier otra superficie afectada por el proyecto de manera temporal o permanente. Sin embargo, este impacto no se concreta, ni cuantifica dado que en el documento ambiental no se especifican las zonas que finalmente se utilizarán para los préstamos y vertederos.

c.3 Agua.

Durante la fase de obra, el potencial impacto sobre las aguas superficiales viene derivado del riesgo de vertidos accidentales o del posible incremento de la turbidez de las aguas superficiales como consecuencia del incremento de sólidos en suspensión.

Para evitar o minimizar estas potenciales afecciones, el promotor incluye, entre otras medidas, la prohibición de realizar las operaciones de cambio de aceite, recarga de combustible y lavado de maquinaria en la zona de obra, la impermeabilización de las superficies de las zonas auxiliares donde se llevarán a cabo las operaciones de mayor riesgo de vertido accidental o la ejecución de balsas de retención y decantación. Para minimizar el incremento de turbidez en los cauces cercanos a la zona de actuación se instalarán barreras de retención de sedimentos, se garantizará la estabilidad de los movimientos de tierras y se restaurará la vegetación de ribera afectada, entre otras medidas.

Durante la explotación del proyecto, se pueden generar impactos sobre las aguas superficiales por el posible efecto barrera de las obras de drenaje. Para disminuir las afecciones sobre las aguas derivadas del potencial efecto barrera de la infraestructura, entre otras medidas, el documento ambiental indica que se diseñarán drenajes transversales y longitudinales de manera que se permita el mantenimiento de las condiciones existentes en la situación preoperacional, se revegetarán las zonas de las obras de drenaje y sus alrededores con vegetación de ribera, se evitará la ocupación de cauces de drenaje natural durante las obras, se evitará o reducirá al máximo la desviación de los cursos superficiales y se controlará la ubicación de los desagües.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico indica que se deben definir con exactitud los cauces fluviales y las medidas de protección del dominio público hidráulico a implementar durante la ejecución y explotación del proyecto. Asimismo, expone que las actuaciones proyectadas en el dominio público hidráulico o en sus zonas de protección requieren la obtención de la autorización del organismo de cuenca y deberán cumplir el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. El proyecto deberá incluir las medidas

preventivas y correctoras indicadas por el organismo de cuenca para evitar afecciones a la morfología de los cauces y a su régimen hidrológico, por posibles alteraciones de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, así como sobre vertidos y afecciones a concesiones existentes en la zona.

El Servicio de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública del Gobierno del Principado de Asturias informa que el proyecto debe determinar si hay infraestructuras utilizadas para el suministro de agua de consumo para la población (captaciones, depósitos, estaciones de tratamiento), y que, en su caso, deberán aplicarse las medidas necesarias para asegurar que las mismas no resulten dañadas.

Respecto a las aguas subterráneas, el documento ambiental recoge que no se prevén afecciones hidrogeológicas, ni alteraciones del nivel de las aguas subterráneas, inicialmente, dado que las excavaciones o trincheras que pudieran interferir con el nivel freático no son muy profundas. Sin embargo, durante las obras, valora la afección a la hidrogeología durante las obras como moderada, por lo que no es posible descartar afecciones. Asimismo, no se especifica que la profundidad de excavación para cualquier elemento del proyecto, incluidos los desmontes, está siempre por encima del nivel freático o del nivel de los acuíferos de la zona, por lo que no es posible evaluar el impacto, ni determinar si pueden ser necesarias medidas de mitigación, aplicables en caso de que existiera interferencia con las aguas subterráneas.

c.4 Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario.

Las actuaciones de desbroce, movimientos de tierra, apertura de caminos o formación de vertederos producirán impactos directos sobre la vegetación durante la fase de obra. Según el documento ambiental, dado el grado de antropización de la zona, únicamente se verían afectadas zonas aisladas de vegetación arbórea. Entre las medidas para disminuir la afección a la vegetación, figura el jalonamiento de los límites necesarios de ocupación antes del inicio de las obras y la reutilización del horizonte superficial del suelo excavado en las tareas de restauración ambiental.

El Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Gobierno del Principado de Asturias informa que las formaciones arbustivas eutofas de laurel con aladierno, brezales, tojales con *Ulex europaeus* y aulagares de *Genista occidentalis*, presentes en el ámbito de actuación, conforman el tipo de hábitat de interés comunitario prioritario 5230* «Matorrales arborescentes de *Laurus nobilis*», no identificado por el promotor, señalando además que el documento ambiental no identifica la totalidad de especies exóticas invasoras y que en buena parte de los planos presentados en el inventario ambiental se observan partes en blanco sin caracterizar. Asimismo, indica la presencia de la especie invasora *Fallopia japonica*.

El documento ambiental tampoco aporta ninguna información sobre los hábitats de interés comunitario presentes en las inmediaciones de las zonas de préstamo. Dadas las carencias detectadas en el inventario ambiental, no es posible realizar una adecuada valoración de los impactos del proyecto sobre la flora (especialmente aquella protegida), la vegetación y los hábitats de interés comunitario.

De acuerdo el informe del Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Gobierno del Principado de Asturias, es necesario un estudio que abarque la totalidad del ámbito, que debería ser especialmente exhaustivo en la identificación y cartografía, a la escala necesaria, de los hábitats de interés comunitario prioritarios presentes dentro del ámbito de influencia del proyecto. Es necesario, igualmente, definir las medidas que permitan conservar estos hábitats prioritarios de manera adecuada.

Asimismo, considera necesario, para una correcta evaluación, contar con la identificación y la cartografía de distribución de la totalidad de las especies exóticas invasoras presentes en el lugar y definir las medidas adecuadas para su control y posible erradicación. Los taxones incluidos en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras presentes dentro del ámbito del proyecto deberían contar con un plan de

control y posible erradicación, en el que se incluyan las recomendaciones recogidas en el citado Catálogo como prevención ante la proliferación potencial de flora exótica invasora. Se debería prestar especial atención a especies de fácil implantación como *Cortaderia selloana*, *Tradescantia fluminensis* y *Fallopia japonica*.

c.5 Fauna.

Durante la fase de obra, las principales afecciones sobre la fauna se producirán por molestias derivadas del ruido y la presencia de operarios y maquinaria que alterarán los hábitats cercanos a la obra. Durante la fase de funcionamiento, las infraestructuras del proyecto generarán efecto barrera al tránsito de la fauna e incrementarán el riesgo de mortalidad por atropello. Para disminuir estas afecciones, el promotor plantea acondicionar algunas de las estructuras transversales (obras de drenaje, pasos inferiores o superiores) para facilitar su uso como pasos de fauna, el cerramiento de la autovía para impedir la entrada de animales y la provisión de rampas de escape unidireccionales para las especies de fauna que hayan podido burlar el cerramiento.

El documento ambiental no incorpora un estudio de campo de fauna ni una recopilación bibliográfica completa de las especies presentes, por lo que no se puede realizar una adecuada valoración de las posibles afecciones del proyecto sobre ellas, ni definir posibles medidas preventivas o correctoras.

El Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Gobierno del Principado de Asturias indica que el proyecto deberá incluir medidas para reducir molestias a la fauna en la fase de obras la época de reproducción. Para ello, en las zonas actualmente dotadas de arbolado, arbustos o matorral, las actuaciones se realizarán en el periodo comprendido entre el 16 de julio y el 15 de marzo. En las zonas de pastizal y matorral bajo, no habrá restricciones temporales de las actuaciones, a no ser que sea detectada la reproducción de especies incluidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, por el que desarrolla el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y el Catálogo Español de Especies Amenazadas. Se respetarán tanto las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias (Decreto 32/90, de 8 de marzo) como las incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y no se interferirá con las comunidades animales existentes.

Respecto a la permeabilidad del proyecto ante el tránsito de fauna, el citado Servicio de Vida Silvestre, informa que se deberán estudiar los hábitats cercanos que mayor interés presentan para la fauna y los lugares de paso de fauna más sensibles al atropello e incluir propuestas de pasos que permitan el intercambio de fauna entre ellos y eliminen o reduzcan el riesgo de atropello. Asimismo, se deberán estudiar los lugares que queden completamente rodeados por zonas asfaltadas y proponer pasos que permitan la salida de forma segura para la fauna.

c.6 Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos.

El Servicio de Gestión del Medio Natural de la Dirección General de Custodia del Territorio e Interior del Gobierno del Principado de Asturias informa que el Decreto 135/2014, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Instrumento de Gestión de la ZEPA ES0000320 Embalses del Centro (San Andrés, La Granda, Trasona y La Furta) indica, entre las medidas de gestión para los taxones de fauna presentes en el espacio protegido, que no se autorizará ninguna actuación que pueda afectar a las especies, durante la época de reproducción y durante sus concentraciones en época de migración e invernada. La proximidad del préstamo 2 a la ZEPA hace muy previsible que se generen molestias durante la extracción y transporte del material e incrementa la posibilidad de vertidos y el aporte de partículas en suspensión a las aguas del embalse y de proliferación de especies invasoras que ocupan zonas alteradas con su consiguiente expansión hacia la citada ZEPA.

En virtud de ello, considera necesario modificar la ubicación del préstamo 2 y que se sitúe a una distancia mínima de al menos 1 km de la ZEPA ES0000320 Embalses del Centro (San Andrés, La Granda, Trasona y La Furta) y de cualquier otro espacio protegido del entorno, ya que no es posible establecer medidas que minimicen las afecciones que se producirían en la ubicación propuesta por el promotor para esta zona de préstamo.

Entre la zona del préstamo 3 y los espacios protegidos más próximos, se sitúan la autovía y núcleos de población, por lo que no es previsible que su ubicación genere efectos negativos sobre los hábitats y taxones de interés comunitario presentes en la ZEC ES1200038 Carbayera de El Tragamón o sobre los valores que motivaron la declaración del Monumento Natural.

c.7 Patrimonio cultural.

El Servicio de Conservación del Patrimonio de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno del Principado de Asturias informa de la existencia de una afección relevante al trazado del Camino de Santiago, protegido mediante el Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre, y da cuenta de esta afección al Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias. Asimismo, indica que se deberá analizar y resolver esta afección de forma que se garantice la continuidad de la ruta y la seguridad de los peregrinos.

La carencia de información, que destaca el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias, no permite descartar impactos significativos sobre el patrimonio cultural.

Así, analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, esta Dirección General concluye que el documento ambiental presenta carencias que no permiten determinar los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, ni la necesidad o no de que el proyecto sea sometido a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, al no disponer de elementos de juicio suficientes.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la citada norma.

Este procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el apartado 2, letra c) del artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental podrá determinar, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si no es posible dictar una resolución fundada sobre los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es posible determinar la necesidad o no de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20.

Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña», al no contar con elementos de juicio suficientes sobre los posibles efectos adversos sobre el medio ambiente.

Esta resolución será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 14 de febrero de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semientlace de Veriña.

