

Ayuntamiento de Granada: Tesorería (Resolución de 21 de febrero de 2002, de la Dirección General de la Función Pública de la Junta de Andalucía).

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas): Oficialía Mayor, clase 1.^a (Resolución de 14 de marzo de 2002, de la Dirección General de la Función Pública del Gobierno de Canarias).

Diputación Provincial de Badajoz: Oficialía Mayor, clase 2.^a (Resolución de 1 de agosto de 2001, de la Dirección General de Administración Local e Interior de la Junta de Extremadura, «Diario Oficial de Extremadura» del 9. Corrección de errores de 12 de marzo).

Ayuntamiento de Móstoles (Madrid): Secretaría, clase 1.^a Oficialía Mayor, clase 1.^a Intervención, clase 1.^a, Tesorería, y Viceintervención, clase 1.^a (Resolución de 7 de marzo de 2002, de la Dirección General de Administración Local de la Comunidad Autónoma de Madrid).

Diputación Provincial de Alicante: Secretaría, clase 1.^a Intervención, clase 1.^a (Orden de 21 de enero de 2002, de la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas de la Generalidad Valenciana).

Ayuntamiento de Alicante: Secretaría, clase 1.^a, y Vicesecretaría, clase 1.^a (Orden de 25 de marzo de 2002, de la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas de la Generalidad Valenciana).

Ayuntamiento de Badalona (Barcelona): Secretaría, clase 1.^a (Resolución de 25 de marzo de 2002, de la Dirección General de Administración Local de la Generalidad de Cataluña).

ANEXO III

Autorizaciones excepcionales puesto de Tesorería

Ayuntamiento de Ciempozuelos (Madrid) (Resolución de 12 de febrero de 2002, de la Dirección General de Administración Local de la Comunidad Autónoma de Madrid).

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

11056 *RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2002, de la Subsecretaría, por la que se dispone la inscripción de la «Fundación Terra Natura» en el Registro de Fundaciones Medioambientales.*

Visto el expediente de inscripción de la Fundación Terra Natura en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Medio Ambiente, en el que consta:

Primero. *Constitución de la Fundación.*—La Fundación fue constituida en Valencia, el 19 de diciembre de 2001, por la sociedad unipersonal «Terra Natura, Sociedad Anónima», representada por don Miguel Fernando Taberner Moliner, Consejero Delegado de dicha entidad, según consta en escritura pública otorgada ante el Notario del Ilustre Colegio de Valencia don José Alicarte Domingo, subsanada por otra otorgada el 24 de abril de 2002 ante el mismo Notario.

Segundo. *Domicilio y ámbito de actuación.*—El domicilio de la Fundación se establece en Benidorm (Alicante), zona de ocio y naturaleza (área DNP-3) del Plan Especial Director de Usos e Infraestructuras «Área del Parque Temático» Finestrat; y su ámbito de actuación se extiende a todo el territorio del Estado español, así como al ámbito internacional.

Tercero. *Fines.*—La Fundación tiene por objeto, según el artículo 4 de sus Estatutos, conservar la Naturaleza, mediante la investigación en Biología de la Conservación y la divulgación de estas investigaciones y de los valores que sean necesarios para la concienciación de la conservación en todo el ámbito internacional. Asimismo, promover y contribuir a la realización de actividades y proyectos dirigidos a la conservación de la Naturaleza con fines de interés general.

Cuarto. *Dotación.*—La Fundación se constituye con una dotación inicial de 50.000 euros, cantidad totalmente desembolsada.

Quinto. *Patronato.*—El gobierno de la Fundación se confía a un Patronato, cuyos miembros desempeñan el cargo de modo gratuito. Las normas sobre la composición, el nombramiento y la renovación del Patronato constan en los Estatutos.

El Patronato inicial queda constituido por «Terra Natura, Sociedad Anónima», la cual designa a don Miguel Fernando Taberner Moliner, como

persona física para el ejercicio de las funciones del cargo, don Vicente Urios Moliner, don Enrique Carbonell Baldovi, don José María Blanc Díaz, don Eduardo Galante Patiño, don Jacinto Nadal Puigdefábregas y don Francisco Purroy Iraizoz.

Se nombra en el cargo de Presidente del Patronato a «Terra Natura, Sociedad Anónima», y en el de Vicepresidente a don Vicente Urios Moliner. Asimismo, se nombra Secretario no patrono a don Juan Manuel Chuliá Marín.

La sociedad «Terra Natura, Sociedad Anónima», don Vicente Urios Moliner, don Enrique Carbonell Baldovi y don Juan Manuel Chuliá Marín aceptan sus respectivos cargos en el propio acto de constitución de la Fundación.

Don Francisco José Purroy Iraizoz acepta su cargo en el Patronato en escritura pública otorgada el 29 de enero de 2002 ante el Notario del Ilustre Colegio de León don José Luis Crespo Mayo y don Jacinto Nadal Puigdefábregas, don Eduardo Galante Patiño y don José María Blanc aceptan los suyos en sendos documentos privados, de fechas 8 de enero de 2002, 19 de diciembre de 2001 y 8 de enero de 2002, con firmas legitimadas por Notario; todo lo cual queda acreditado mediante Diligencia extendida el 5 de febrero de 2002 en la escritura de constitución de la Fundación.

Sexto. *Estatutos.*—Todo lo relativo al gobierno y gestión de la Fundación queda recogido en los Estatutos por los que se rige, integrados en la escritura de constitución, quedando expresamente sometido el Patronato a la obligación de rendición de cuentas al Protectorado.

Vistos la Constitución vigente, la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en Actividades de Interés General, el Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por Real Decreto 316/1996, de 23 de febrero, el Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de noviembre de 1998 por el que se autoriza al Ministerio de Medio Ambiente para ejercer las funciones de Protectorado de las fundaciones con fines vinculados al mismo y se crea el Registro de fundaciones medioambientales,

Visto el interés general que concurre en los fines perseguidos por la Fundación Terra Natura, la suficiencia de la dotación inicial, acreditado el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en la Ley y visto el informe favorable del Protectorado de fundaciones medioambientales,

Esta Subsecretaría, en ejercicio de las funciones atribuidas en el artículo 5.1.k) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, ha resuelto acordar la inscripción en el Registro de Fundaciones medioambientales de la Fundación Terra Natura, de ámbito estatal e internacional, con domicilio en Benidorm (Alicante), zona de ocio y naturaleza (área DNP-3) del Plan Especial Director de Usos e Infraestructuras «Área del Parque Temático» Finestrat, así como del nombramiento de los miembros del Patronato, relacionados en el apartado quinto de esta Resolución.

Madrid, 21 de mayo de 2002.—La Subsecretaria, María Jesús Fraile Fabra.

11057 *RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Duplicación de calzada de la CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 417 al 435. Tramo: Trubia-Grado (Asturias)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Duplicación de Calzada de la CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela puntos kilométricos 417 al 435. Tramo: Trubia-Grado (Asturias)», se encuentra comprendido en el apartado «a» párrafo 3.º del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura

orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 31 de marzo de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de octubre de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 11 de agosto de 2001, y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de 4 de septiembre de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de diciembre de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Duplicación de Calzada de la CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 417 al 435. Tramo: Trubia-Grado (Asturias)».

Declaración de Impacto Ambiental

El estudio informativo de «Duplicación de Calzada de la CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 417 al 435. Tramo: Trubia-Grado (Asturias)», objeto de la presente declaración, comprende los subtramos Trubia-Llera y Llera-Grado, cuyos proyectos de calzada única cuentan con su correspondiente declaración de impacto ambiental: «Resolución de 26 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo acondicionamiento variante de trazado. Carretera CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Trubia-Llera (Asturias), publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 10 de febrero de 2000» y «Resolución de 17 de noviembre de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el Estudio Informativo «Acondicionamiento de variante de trazado. Carretera CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 407 al 425. Tramo: Latores-Trubia Grado (Asturias), publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 3 de diciembre de 1998; respectivamente.

El referido estudio informativo de duplicación de calzada, analiza para el subtramo Trubia-Llera dos opciones de trazado denominadas Alternativa Norte y Alternativa Sur. Para el subtramo Llera-Grado estudia la duplicación por la margen derecha o por la izquierda del trazado de vía única de dicho subtramo.

El estudio informativo indica que tras un proceso de selección de alternativas con el correspondiente análisis multicriterio, se obtienen aquellas soluciones que satisfacen mejor el conjunto de valores u objetivos perseguidos. Estas soluciones son: para el subtramo Trubia-Llera la Alternativa Sur y para el subtramo Llera-Grado la duplicación de calzada por la derecha.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referido anteriormente y completada la información con visita a la zona del pro-

yecto, se considera que para la realización de la «Alternativa Sur» en el subtramo Trubia-Llera y la alternativa «Duplicación de calzada por la derecha» en el subtramo Llera-Grado, propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, y en las condiciones de las declaraciones de impacto ambiental de los estudios de calzada única de los subtramos Trubia-Llera y Llera-Grado, antes mencionados, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de minimizar la afección al río Nalón y a su vegetación de ribera, propuesto por la Comunidad Autónoma de Asturias como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES1200029, la ubicación de estribos y pilas del viaducto sobre el mismo, se proyectarán de forma que no se afecte a dicho espacio incluido el cauce del río y la vegetación de las laderas escarpadas. El montaje del tablero del viaducto sobre el río Nalón se realizará, siempre que sea técnicamente viable, mediante el empuje únicamente desde el estribo de la margen izquierda.

1.2 Con objeto de minimizar la afección a los bosquetes mixtos situados entre los puntos kilométricos 2+650 y 3+000 aproximadamente, se afectará exclusivamente a la superficie necesaria para la plataforma, sin invadir la superficie de los bosquetes por caminos de servicio o instalaciones auxiliares.

1.3 El enlace de Llera (punto kilométrico 4+100) se proyectará, tanto en su tipología como en la disposición y ubicación de sus ramales, de forma que afecte lo menos posible a la vegetación y la morfología.

1.4 Con objeto de minimizar la afección a la vegetación de interés situada entre los puntos kilométricos 4+100 y 4+800 se estudiará la posibilidad de elevar la rasante del trazado para reducir el tamaño de los desmontes.

1.5 El trazado se ajustará en el proyecto de construcción de forma que se disminuyan los desmontes y terraplenes de mayor altura, en especial en el tramo situado entre Priañes y Peñaflor.

2. Protección y conservación de los suelos y vegetación

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

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

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Nora, Nalón, Sama, Cubia y del Arroyo de la Barrera, atravesados por la traza en los puntos kilométricos 0+700, 1+100, 1+900, 5+100, 12+000 y 6+800, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera para los ríos Nalón, Nora y Cubia, ya que el primero está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria y en los otros dos su vegetación de ribera está contemplada en la Directiva 92/43/CEE como hábitat prioritario; y a una distancia mínima 5 metros para el resto, sin perjuicio de lo establecido al respecto en las condiciones 1.1 y 3.2. En todo caso, se procurará, en la medida de lo posible, localizar los apoyos de las estructuras en las proximidades de las zonas afectadas por los apoyos de la primera calzada de los proyectos Latores-Trubia-Grado y Trubia-Llera. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la

superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán caminos de acceso en las riberas de los ríos Nora, Nalón, y Cubia, ni en las áreas cuya vegetación se encuentra contemplada en la Directiva 92/43/CEE como hábitat prioritario: Monte los Picos punto kilométrico 0+400, Alto de Anzo, punto kilométrico 8+000.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

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

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. En todos los casos se colocarán las pilas fuera de los cauces de aguas bajas.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, vega del río Cubia en La Mata, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Norte, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.4 El proyecto de construcción deberá incluir un estudio hidrogeológico de la zona, en concreto la comprendida entre los puntos kilométricos 1+150 a 1+900, 2+400 a 3+200, 3+540 a 3+590, 3+800 a 4+100, 4+800 a 5+450, 6+080 a 6+170, ya que se atraviesan calizas potencialmente carsificables. En estas zonas deberán extremarse las precauciones durante la fase constructiva y no se instalarán parques de maquinaria ni instalaciones potencialmente contaminantes.

El túnel del Priañes (puntos kilométricos 1+235 al 1+870) se desarrolla sobre calizas carboníferas carsificadas. Se deberá evitar obtener parte de la red de canales cársticos verticales que canalizan la recarga del acuífero. En el proyecto de construcción se estudiarán procedimientos constructivos que minimicen el efecto de la interrupción de dichos canales, y la viabilidad de posibles actuaciones de sustitución de los mismos.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

3.6 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces siguientes: ríos Nora, Nalón y Fuego, para los que se dispondrán balsas en el punto kilométrico 0+620 (margen derecha en el sentido de avance de los puntos kilométricos) que recojan los posibles vertidos a estos cauces, al túnel de Priañes y al falso túnel del río Nora. Y río Cubia para el que se dispondrán balsas en el punto kilométrico 11+800.

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

3.8 Durante las obras en los puntos kilométricos 0+630, 0+865, 1+010, 1+235, 1+870, 2+220, 4+950, 5+278, 6+770, 6+989, 11+825, 12+165 se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los ríos Nora, Nalón, Sama, Cubia y Arroyo de la Barrera, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración

de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

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

4. Protección de la fauna

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

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

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

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

Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm en los puntos kilométricos 0+000 a 0+630, 2+745 a 4+950, 6+165 a 6+770, 6+989 a 8+000, 8+800 a 9+200.

4.3 Con objeto de minimizar la afeción sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido desde febrero a julio en el tramo: puntos kilométricos 1+800 al 2+500.

4.4 Se evitarán los trabajos nocturnos entre los puntos kilométricos 0+630 a 1+500, 1+800 a 2+500, 6+165 a 7+400, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles; la iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. En la fase de explotación se evitará entre los puntos kilométricos 0+630 a 2+500 la iluminación de la autopista. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 8+800 a 11+825 incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección contra el ruido en núcleos habitados y en áreas de interés faunístico

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: los núcleos de San Pedro de Nora, Cima de Grado, Nores, Llera, Valduno, Anzo, Sestiello, La Mata y Grado; las edificaciones de la Piedra; las áreas de alto interés faunístico puntos kilométricos 0+630 a 1+500, 1+800 a 2+500, 6+165 a 7+400.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Zonas de interés faunístico puntos kilométricos 0+630 a 1+500, 1+800 a 2+500, 6+165 a 7+400 (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

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

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

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

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

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

6. Medidas de protección del patrimonio cultural

6.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los puntos kilométricos 0+540 a 0+740 zona de cautela Les Peñes Blanques, puntos kilométricos 2+150 a 2+520 zona de cautela de La Rabia, punto kilométrico 2+650 hallazgo aislado de Fuoxo o de Fuejo, punto kilométrico 4+000 zona de cautela Castro Cogoyu, punto kilométrico

5+250 zona paleontológica del Peñón de Malverde y Puente del arroyo de Verga, punto kilométrico 5+400 Cueva de La Vega, punto kilométrico 5+500 hallazgo aislado Vega de Anzo, punto kilométrico 6+030 Capilla de San Pedro, punto kilométrico 8+100 a 8+400 zona paleontológica de Anzo, punto kilométrico 8+500 zona de cautela El Carbaeu, punto kilométrico 11+350 Vega de La Mata, y punto kilométrico 12+000 hallazgo aislado de Llantrales.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

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

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

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El estudio de impacto ambiental señala como posibles zonas de vertido cinco grandes áreas plasmadas a escala 1:25.000. Esta escala no permite determinar la afección real ocasionada por los vertederos. Por ello, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agro-lógica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) río Nalón, hábitats naturales de interés comunitario y zonas señaladas en los planos de síntesis ambiental del estudio informativo como de calidad alta o muy alta.

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

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán, preferentemente, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. En caso de obtener préstamos específicos en otros lugares, éstos no deberán situarse en los lugares de exclusión mencionados en el primer párrafo de esta condición.

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

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

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

Se deberá prestar especial atención a las siguientes zonas: emboquilles y superficie del falso túnel de la península fluvial del río Nora (puntos kilométricos 0+865 a 1+010); emboquilles y falsos túneles de las bocas de los túneles de Priañes (puntos kilométricos 1+235 a 1+870) y Peñaflor (puntos kilométricos 8+000 a 8+763); cauces fluviales de los ríos Nora, Nalón, Fuejo, Sama, Valduno, Cubia y Arroyo Barrera; desmontes de más de 15 metros de altura (puntos kilométricos 0+040 a 0+220, 0+340 a 0+480, 3+200 a 3+240, 3+640 a 3+660, 4+170 a 4+360, 4+490 a 4+580, 4+650 a 4+820); terraplenes de más de 15 metros de altura (puntos kilométricos 3+400 a 3+500, 5+650 a 5+950, 6+400 a 6+660, 7+370 a 7+450, 7+600 a

7+700, 7+850 a 7+950, 9+300 a 9+600, 9+700 a 9+850, 10+000 a 10+100); enlace de Llera (punto kilométrico 4+100) y enlace de Grado Norte (punto kilométrico 9+600).

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal. Se considerarán importantes las siguientes zonas: terraplenes y desmontes con pendiente igual o inferior a 3H:2V, emboquilles y falsos túneles, glorietas y enlaces.

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

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

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tendrán pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte sobre el falso túnel en la embocadura de los túneles será de 10 metros por encima de la clave del túnel.

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

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

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

10. Protección del Lugar de Importancia Comunitaria «Río Nalón»

La alternativa elegida afecta al «Río Nalón», propuesto por la Comunidad Autónoma de Asturias como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES1200029.

La Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias durante el proceso de consultas previas indicó la necesidad de tener en cuenta este aspecto en el diseño de los puntos de cruce, en la amplitud de los viaductos y en las obras de excavación y cimentación.

Por ello, además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto establecidas en la condición 1 y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, para dar cumplimiento a la Directiva 92/43/CEE y al Real Decreto 1997/1995, es necesario establecer medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación del citado espacio y la coherencia de la red Natura 2000.

A estos efectos, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre dichas medidas se incluirán, al menos, la recuperación del ecosistema afectado, con la restauración de la vegetación de ribera utilizando especies autóctonas, arbóreas y arbustivas. Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte y con los organismos responsables de la gestión de los citados espacios de la Comunidad Autónoma y contar con el informe favorable de los mismos.

11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

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

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

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras.

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

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Incidencia de la infraestructura sobre la fauna, en especial en lo referente a atropellos, y sobre el estado y efectividad de pasos de fauna, cunetas, drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Niveles sonoros generados por la infraestructura y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 5.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

Efectividad de las medidas compensatorias, a que se refiere la condición 10.

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

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

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

12. Documentación adicional

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

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 2.

Estudios y medidas de protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico y de calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección de la fauna, proyecto de adecuación de drenajes como pasos de fauna y, en su caso, proyecto de pasos de fauna específicos, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica y paleontológica, programa de seguimiento arqueológico y paleontológico, y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento no inventariado, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes, a que se refiere la condición 7.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, autorización de las zonas de vertedero y planos de las zonas de exclusión, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

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

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

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

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Asturias.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del

Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 17 de mayo de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el Impacto Ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Ministerio de Industria y Energía	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	—
Confederación Hidrográfica del Norte. Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Asturias	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias	X
Dirección General de Montes de la Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias	—
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias	—
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	—
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	—
Dirección del Gabinete del Presidente del Principado de Asturias	—
Ayuntamiento de Grado	X
Ayuntamiento de Trubia	—
Ayuntamiento de Priañes	—
Ecologistas en Acción	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza. AEDENAT	—
Federación de Amigos de la Tierra. FAT	—
Asociación de Defensa de la Naturaleza. ADENA	—
Sociedad Española de Ornitología. SEO	—
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza. ANA	—
Colectivo Ecologista de Avilés. Grupo de Ornitología Mavea	—
Colectivo Ecologista Deva de Gijón	—
Colectivo Naturista Monfrechu de Ribadesella	—
Concejo Ecoloxista de Xixon. CEX	—
Coordinadora Ecoloxista d'Asturies	—
Fondo en Asturias para la Protección de los Animales Salvajes	—
Grupo Ecologista Cangués AZOR. (GECA)	—
Grupo Ecologista el Carbayu	—
Organización Ecoloxista d'Asturies	—
Grupo Ecologista Urtica	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte propone varias medidas correctoras para la protección de los cauces: protección de terraplenes próximos a los cauces contra la erosión mediante siembras y plantaciones; protección de la fauna piscícola y restitución de la arboleda de ribera en las zonas de cortas y desvíos; prohibición de verter materiales al río y necesidad de autorización previa a los vertidos de aguas residuales; previsión de medidas contra el enturbiamiento de las aguas y ubicación de balsas de dilución.

La Delegación del Gobierno en Asturias manifiesta que el proyecto está bien redactado y cumple los fines propuestos, y la consulta medio ambiental solicitada se refiere fundamentalmente a la duplicación de calzada de un proyecto aprobado.

La Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias señala la presencia en la zona de estudio de varios enclaves de interés como son el núcleo de Priañes, las zonas de paso sobre el río Nalón o la zona

del túnel de Peñafior. Por otro lado indica la existencia de varias especies de flora y fauna recogidas en catálogo de Especies Protegidas.

Considera preferible la opción más alejada y al sur del núcleo de población de Priañes y propone una serie de medidas correctoras a contemplar en el proyecto de construcción:

Retirada del material sobrante a vertedero cuya ubicación deberá consensuarse con la Consejería de Medio Ambiente.

Limpieza de las cubas de hormigón en la planta hormigonera, se pondrá especial atención en no afectar a los cursos de agua en estas tareas de hormigonado.

Retirada a vertedero, o entrega a gestor autorizado de todos los desechos de obra. Mantenimiento de maquinaria en talleres autorizados.

Inclusión en el proyecto y en el estudio de impacto ambiental de un apartado específico de «Recuperación Ambiental» y «Restauración Paisajística» con los correspondientes anejos, planos, pliego de condiciones y presupuesto.

Habilitar pasos de fauna en las zonas que determine el estudio de impacto ambiental.

Aplicación de las medidas correctoras o compensatorias que determine la Dirección General de Recursos Naturales y Protección del Medio Natural.

Por otra parte adjunta una serie de medidas para las zonas de mayor interés.

El río Nalón se encuentra incluido en la lista de lugares de importancia comunitaria, por ello deberá tenerse en cuenta este aspecto en el diseño de los puntos de cruce, en la amplitud de los viaductos y en las obras de excavación y cimentación, siendo de aplicación los artículos 4.5. y 6.2, 6.3. y 6.4 de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.

Deberán preverse medidas para paliar, recuperar o transplantar los ejemplares dispersos de las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora del Principado de Asturias.

Se tendrá en cuenta para evitar su afectación, la mancha de brezal húmedo atlántico meridional (Hábitat No Raro y Prioritario), localizada sobre el Alto de Anzo donde está previsto que el trazado discurra bajo túnel.

En el diseño de los pasos de fauna el estudio de impacto ambiental tendrá en cuenta los datos disponibles de la Dirección General de Tráfico en cuanto a atropellos de la fauna salvaje.

La Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias realiza tres apreciaciones:

La variante propuesta para el tramo Trubia-Llera, en sus dos soluciones, evita la afectación sobre el castro de Priañes y el castillo de Santa María de Grado.

La solución I de dicha variante afectará previsiblemente a la zona con hallazgos líticos de Fuoxo, por lo que será preciso la actuación de seguimiento arqueológico durante las obras.

Será necesario llevar a cabo actuaciones arqueológicas de seguimiento y control de Sofoxó, Priañes y Vega de Anzo.

El Ayuntamiento de Grado remite el certificado del acuerdo por el Pleno de dicho Ayuntamiento de fecha 31 de mayo de 2000. Asimismo, remite el informe de sugerencias que el Grupo Municipal de Izquierda Unida de Grado presenta al proyecto, en el se señala que el trazado es perjudicial para los intereses locales por afectar en gran medida al pueblo y a la vega de la Mata, zona de expansión de la Villa y de gran calidad agrícola. Este informe señala como elementos más frágiles y valiosos la vega de la Mata y el río Cubia, y propone nuevas alternativas: el desplazamiento del trazado por el valle del Anzo al este de Sestiello, lo que acortaría el túnel de Peñafior; el desplazamiento hacia el sur del cruce del río Cubia; el paso de la vega mediante viaducto.

Fuera de plazo fueron presentadas dos contestaciones a consultas, una de la Comisión del Patrimonio Histórico de Asturias de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias, en la que suscribe la respuesta realizada por Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias y solicita la inclusión en fases posteriores de un estudio que concrete la afección a bienes de interés histórico y establezca medidas correctoras; y otra de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA) de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias, en la que señala la falta de un adecuado análisis de la incidencia de las propuestas sobre los diversos núcleos de población que bordean los trazados, análisis que a su vez daría lugar a uno posterior de los accesos desde dichos núcleos a la futura autovía, así como del adecuado tratamiento de los bordes de ésta en los lugares de tránsito por zonas pobladas.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo «Duplicación de Calzada de la CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela puntos kilométricos 417 al 435. Tramo: Trubia-Grado (Asturias)», consiste en definir una nueva calzada en el tramo Trubia-Grado con objeto de convertirla en autovía.

Por motivos de tramitación administrativa el tramo Trubia-Grado está dividido en dos subtramos: el subtramo Llera-Grado, que tiene aprobado el estudio informativo, y el subtramo Trubia-Llera, que tiene aprobado el proyecto de construcción. El estudio informativo analiza la duplicación de la calzada única definida por las soluciones aprobadas definitivamente en cada subtramo.

El estudio se desarrolla en los términos municipales de Oviedo, Las Regueras y Grado.

En la fase A en el subtramo Trubia-Llera se estudió el corredor de la Solución I seleccionada en el estudio informativo, cuya declaración de impacto ambiental se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 10 de febrero de 2000.

Dentro de este corredor se propusieron dos trazados para su estudio en la fase B, uno que coincidía sensiblemente con el eje de la mencionada franja y otro, que desplazaba el trazado anterior unos 120 m hacia el Sur en la península de Priañes. Alternativa EI-1-0-14 y Alternativa Modificada respectivamente.

Por su parte en el subtramo Llera-Grado sólo se estudió un corredor centrado en el eje aprobado. De dicho proyecto aprobado se segregó el tramo comprendido entre la margen izquierda del río Cubia y en enlace de Grado Sur porque su trazado no es compatible con ninguna alternativa del tramo contiguo Grado-Salas.

En la fase B se estudiaron como autovías de dos calzadas las alternativas planteadas.

Subtramo Trubia-Llera:

Alternativa Norte:

Esta alternativa coincide con la aprobada en el estudio informativo (Alternativa EI-1-0-14 en fase A). Con una longitud de 3.614 metros se inicia al este de la península del Nora, cruza el ferrocarril Oviedo-Trubia sobre la boca oeste de su túnel, posteriormente cruza dos veces el río Nora con sendos viaductos y la península intermedia a través de falso túnel de 40 metros, atraviesa seguidamente la península de Priañes, entre el río Nora y el río Nalón, también en túnel de 650 metros que se desarrolla por un macizo muy karstificado y alterado. Cruza el río Nalón y su afluente el arroyo de Fuejo mediante un viaducto de 905 metros y se desarrolla, después, en la margen izquierda del río Nalón hasta el sur de Cima de Grado.

Alternativa Sur:

Esta alternativa corresponde a la denominada Alternativa Modificada en fase A. Cruza el túnel del ferrocarril sin afectar a su boca Oeste y divide en dos el viaducto del río Nalón y del arroyo del Fuejo desplazando el trazado hacia el Sur de manera que la plataforma encuentre apoyo en el terreno entre ambos cauces. El viaducto del Nalón tiene una longitud de 340 metros y el del arroyo del Fuejo de 245 metros. Por su parte, el falso túnel de la península del Nora se incrementa a 108 metros de longitud y se reduce el túnel de Priañes a 580 metros. La longitud de esta alternativa es de 3.567 metros.

Subtramo Llera-Grado:

En este subtramo se estudiaron dos únicas alternativas posibles, la duplicación por la derecha o la duplicación por la izquierda de la calzada única aprobada en el correspondiente proyecto de construcción.

Para su análisis se subdividió el tramo en tres nuevos subtramos:

Subtramo Llera-Grado I. Del p.k. 3+540 al 7+400.

Subtramo Llera-Grado II. Del p.k. 7+400 al 9+400.

Subtramo Llera-Grado III. Del p.k. 9+400 al 12+201.

El primero comprende el enlace de Llera, el segundo el túnel de Peñafior y el tercero el enlace de Grado Norte.

Los tramos I y II no presentan diferencias geométricas relevantes en cuanto al desdoblamiento por la izquierda o por la derecha. En el tramo II sin embargo, el túnel de Peñafior y el arroyo de Anzo llevan a diferencias significativas. La duplicación por la derecha supone un túnel perforado de 660 metros con 103 metros de falso túnel en los emboquilles. La duplicación por la izquierda reduce a 440 m. la longitud el túnel perforado y 111 metros de emboquilles, pero exige el encauzamiento del arroyo de Anzo en 270 metros de su longitud mediante un rápido de 28 metros

de desnivel con su correspondiente cuenca de amortiguamiento y el canal de descarga.

La suma de la longitud de viaductos (río Sama, arroyo Valduno, arroyo de La Barrera y río Cubia) es de 1.082 metros en el desdoblamiento por la derecha y 978 metros por la izquierda.

La autovía cuenta con dos enlaces: Llera y Grado Norte.

El volumen de tierras es el siguiente:

Alternativa	Terraplén m ³	Desmorte m ³	Túnel m ³	Vertedero m ³
Norte	177.110	500.858	100.800	171.748
Sur	147.908	770.399	92.400	444.117
Duplic. Derecha.	603.370	617.004	69.600	496.467
Duplic. Izquierda.	292.738	1.314.261	48.000	1.115.716

ANEXO III

Resumen del estudio de Impacto Ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: localización y marco geográfico, climatología, geología, hidrología e hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, medio socioeconómico, patrimonio cultural y vías pecuarias, paisaje, espacios naturales y montes catalogados, cotos de caza y pesca.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: los hábitats prioritarios: brezales tojales con *Ulex galli* y las alisedas riparias. Los hábitats no prioritarios: pastizales cántabro-atlánticos y orocantábricos, saucedas riparias, escobonales y xesteiras, encinares colinos y las comunidades casmófitas de roquedos calcáreos. Otras formaciones vegetales autóctonas: carbayedas y formaciones arbustivas de laurel y aladierno. El Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) río Nalón y otros cauces no protegidos: Nora, Sama y Cubia. Los cortados rocosos de la península de Priañes. Y el punto de interés geológico de los Caolines de Peñaflor.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: en el tramo Trubia-Llera el cruce del LIC río Nalón, la intercepción de unidades de alta calidad paisajística y la afección a cotos de caza y pesca, comunes a las dos alternativas planteadas. Por su parte de la Alternativa Sur afecta en mayor medida a la geomorfología, la vegetación y la fauna. En el tramo Llera-Grado el impacto más importante en ambas alternativas es el ocasionado a la geomorfología por el tamaño de los desmontes y la descompensación de los movimientos de tierra, que es superior en la duplicación por la margen izquierda; por su parte ésta última alternativa ocasiona importantes afecciones a la hidrología ya que modifica y encauza el cauce del arroyo de Anzo, y a la vegetación.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: jalonamiento del terreno, ubicación de instalaciones de obra alejadas de los cauces, protección de los ejemplares arbóreos próximos al trazado, desarrollo de las actividades molestas fuera de la época de reproducción de especies, realización de una prospección arqueológica en fase de proyecto y seguimiento arqueológico durante las obras, como medidas preventivas. Como medidas correctoras el riego de las zonas desbrozadas y áreas de acopio, recuperación de la tierra vegetal, trasplante de ejemplares arbóreos de gran porte, cerramiento de la autovía y colocación de dispositivos de escape para fauna, revegetación de taludes y vertederos, y reposición de servicios. Como medidas compensatorias la realización de excavaciones de urgencia para documentar los yacimientos que resulten afectados por las obras. Estas medidas son comunes a todas las alternativas planteadas, como medidas correctoras específicas se propone la instalación de pantallas acústicas en la solución Duplicación por la Izquierda en el tramo Llera-Grado, la realización de un peritaje arqueológico y la excavación de los depósitos localizados en los elementos patrimoniales afectados por las alternativas del tramo Trubia-Llera: Les

Peñes Blancos y La Rabia, y la toma de muestras y la reposición de los afectados por las alternativas del tramo Llera-Grado: Zona Paleontológica 1.2 y el Camino Medieval de la Mata.

El estudio de Impacto Ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de nueve alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Norte realiza una serie de consideraciones al trazado y otras de carácter medioambiental.

Dentro de las primeras señala que los caudales de avenida calculados en el Estudio Informativo resultan del orden de dos o tres veces menores que el valor habitual utilizado por ese organismo. Por otro lado apuntan que los viaductos deberán proyectarse de manera que las pilas no afecten al régimen de corrientes ni supongan ocupación de la franja de servidumbre adyacente de los cauces públicos, e indican las dimensiones mínimas a disponer en las estructuras que se dispongan sobre cuencas vertientes de más de 0,5 km².

Las observaciones de carácter medioambiental son las siguientes:

Protección frente a la erosión de los terraplenes próximos a corrientes superficiales, mediante siembras herbáceas y plantación arbórea.

Protección de la fauna piscícola en la ejecución de cortas y desvíos de cauces, adoptando las medidas oportunas, y en su caso, la restitución de la arboleda de ribera.

No está permitido verter materiales al río ni depositarlos en las proximidades del cauce. Durante la ejecución de las obras los vertidos de aguas residuales precisarán del permiso administrativo de la Confederación, debiendo preverse las medidas necesarias en orden a evitar enturbiar las aguas.

En el proyecto de construcción deberán contemplarse balsas de dilución ante los posibles vertidos contaminantes durante la explotación de la carretera.

El Ayuntamiento de Grado formula las siguientes alegaciones:

1. Con relación al antiguo camino Grado-Tameza, solicita que se mantenga su existencia a la altura del Rodaco.
2. Pide que no se interrumpa el camino público: El Rebollal-La Mata.
3. El Alcalde de Peñaflor alega que se verá afectado el camino desde Sestiello hasta la N-634 por el enlace de la autovía, quedando el pueblo incomunicado y dividido en dos para el paso de ganado y vehículos agrícolas.
4. Los vecinos de Santa María de Grado solicitan que se de continuidad al camino vecinal de Carbayal, entre Ferrera y la Campillina, y no se interrumpa por las obras de la primera calzada de la variante de la N-634.

El Ayuntamiento de las Regueras demanda una conexión a la altura del núcleo de Valduno con el enlace de Llera, cruzando el río Nalón, que enlace con las carreteras locales Premaño-Escamplero y Valduno-Santullano.

La Plataforma Vecinal de Priañes solicita una serie de actuaciones en aras de la protección de la fauna y el paisaje de la península fluvial de Priañes:

La colocación de pantallas acústicas, preferentemente vegetales y perennes como tuyas o lilandis, en el tramo que sale en viaducto de la actual carretera del Escamplero, por encima de San Pedro de Nora, hasta entrar en el túnel de Priañes y en el tramo que sale de ese mismo túnel tanto en el viaducto como en la autovía hasta llegar a Santa María de Grado.

La posibilidad de pintar en un verde acorde con el medio los pilares de los viaductos que atraviesan el Nora y el Nalón, y colocarles vegetación a su alrededor (cipreses, enredaderas, etc.).

Que las obras que se realicen en el tramo del río Nora respeten al máximo la masa boscosa del río, evitando la tala y la desconfiguración del paisaje, solicitando pleno respeto por la flora y el hábitat de fauna allí existente.

En caso de necesitar en fase de obras cerrar la carretera de acceso a Priañes y facilitar otro acceso, acondicionar el camino de la Gavitada que sale al embalse del Furacán, a través del hormigonado y asfaltado del mismo, en los tramos necesarios, y el rebaje del firme hasta un punto que garantice la seguridad en la circulación.