

lizado de las partes, sin perjuicio de que cualquiera de las partes pueda denunciarlo, en cuyo caso la denuncia deberá realizarse por escrito, comunicándolo a la otra parte, con una antelación mínima de seis meses a la fecha en que vaya a darse por finalizado este Convenio. Esta finalización no afectará al desarrollo y conclusión de los Convenios específicos que estuvieran en ejecución, suscritos al amparo de este Convenio Marco.

Séptima.—El presente Convenio tiene naturaleza administrativa y por tanto queda fuera del ámbito de aplicación de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de julio, artículos 3.1 y 154.2). Sin perjuicio de su aplicación supletoria (artículo 3.2 de la misma Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Octava.—El presente Convenio de colaboración —Protocolo General—, así como los Convenios Específicos que lo desarrollan se regularán por mutuo acuerdo entre ambas partes. Las dudas y controversias que surjan con motivo de la interpretación y aplicación del presente Convenio que no puedan ser resueltas en el seno de la Comisión de Seguimiento, se resolverán de conformidad con las normas reconocidas por el Derecho y ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y en prueba de conformidad con lo expuesto y convenido, en el ejercicio de las atribuciones de que son titulares los firmantes, suscriben el presente Convenio Marco, en ejemplar triplicado, en el lugar y fecha anteriormente señalados. Firmado.—La Ministra de Sanidad y Consumo, Ana María Pastor Julián.—La Consejera de Sanidad del Servicio Canario de la Salud, María del Mar Julios Reyes.—El Director del Instituto de Salud Carlos III, Antonio Campos Muñoz.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

19956 *RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de la modificación del proyecto «construcción de la autovía A-63 de Oviedo a La Espina, tramo Doriga-Cornellana», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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

El proyecto de modificación del proyecto «Autovía A-63 de Oviedo a la Espina. Tramo Doriga-Cornellana» se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida. Consiste fundamentalmente en la mejora ambiental del tramo Doriga-Cornellana, el cual atraviesa con un viaducto el L.I.C ES1200030 «Río Narcea».

Tras someter a información pública el Estudio E110-10 de «Oviedo-Salas-La Espina», el 9 de agosto de 2002 se publicó la correspondiente declaración de impacto ambiental. En el punto 3.11 de la misma se indicaba la necesidad de consulta sobre la disposición de las pilas del viaducto anteriormente citado.

El 16 de julio de 2003, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió el «Documento de consulta sobre la necesidad de procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Autovía A-63 de Oviedo a La Espina. Tramo: Doriga-Corellana».

En la solución planteada inicialmente en el Estudio EIO-10 de Autovía Oviedo-Salas, el viaducto tendría una longitud de 580 m, mientras que en la modificación se reduce la longitud quedando en 370 m. De las siete pilas del viaducto sólo dos están incluidas dentro del LIC, lo cual mejora considerablemente la propuesta inicial, en la que quedaban incluidas 5. Por otro lado, la nueva solución bordea septentrionalmente el yacimiento de Las Murias de Doriga, reduciendo considerablemente la afección causada en un principio.

En el Estudio planteado inicialmente, se veían afectados los hábitats naturales de interés incluidos en el Anejo I de la Directiva 92/43/CEE existentes en el LIC: 91EO, de bosques aluviales residuales (Alnion glutinoso-incanae); 3260, de vegetación hidrofítica de ríos de gran caudal; 3240 de vegetación arbustiva de los cauces fluviales cántabro-pirenaicos. Con la solución propuesta, los dos pilares se sitúan fuera de las zonas de mayor interés, ubicándose a 10 metros de las formaciones de ribera, afectando potencialmente a zonas de cultivo, sin que quepa esperar en principio afecciones directas sobre los hábitats indicados.

Considerando los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, analizada la totalidad del expediente y visitada el área de proyecto no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter la modificación del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, siempre que se observen las adecuadas medidas preventivas y correctoras reflejadas en la memoria del proyecto y completadas con el contenido de la Declaración de Impacto Ambiental antes referida. Además se considerará lo señalado más adelante y se consultará con el órgano correspondiente del Principado de Asturias a fin de completar las medidas preventivas y aplicar aquellas correctoras que pudieran mejorar la propuesta para minimizar las potenciales afecciones.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la modificación del proyecto de «Autovía A-63 de Oviedo a la Espina. Tramo Doriga-Cornellana. Asturias».

No obstante, en la realización de esta modificación del proyecto se deberán tener en cuenta:

1. Durante la fase de construcción se evitarán las afecciones al río Narcea, ocupando el menor espacio posible durante la ejecución de las cimentaciones y las operaciones de carga y descarga de los camiones. Así mismo, debe establecer un cronograma de la obra, respetando los períodos de mayor sensibilidad para las especies del LIC.

2. Para minimizar la dispersión de finos consecuencia del movimiento de tierras, el área de trabajo y los caminos de tierra que soporten la circulación de maquinaria y elementos de transporte se regarán adecuadamente en función de la meteorología. El transporte de material se efectuará siempre cubierto con lona o malla adecuada.

3. Se evitará la afección a la zona de Las Murias, Soberbia y en el entorno del Monasterio de Cornellana, por lo que se tendrán en cuenta los estudios arqueológicos del sector septentrional de las Murias de Doriga. La protección del patrimonio arqueológico se deberá hacer tanto antes de empezar el proyecto, como durante la fase de construcción.

4. Los materiales sobrantes deberán llevarse a vertedero, debiendo contar con la conformidad del órgano correspondiente del Principado de Asturias.

5. Las obras deberán respetar los caminos de servicio existente. En el caso de tener que abrir caminos nuevos, estos deberá restituirse una vez finalizada la obra.

6. Una vez finalizada la fase de construcción, se procederá a restaurar todo el área afectada.

Madrid, 7 de octubre de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

1. Descripción del proyecto

El proyecto pretende la mejora ambiental del tramo Doriga-Cornellana de la Autovía A-63 de Oviedo a la Espina, el cual atraviesa el LIC ES1200030 «Río Narcea».

Para ello, se propone una solución en la que se divide el tramo estudiado en tres segmentos:

Doriga-Las Murias, el cual coincide sensiblemente con el del estudio informativo.

Viaducto río Narcea, del cual se habla a continuación.

Soberbia-Cornellana, el cual coincide con el del estudio informativo.

Por lo tanto, las mayores modificaciones se producen en el viaducto del río Narcea, en el que se reduce la longitud de LIC afectada y el número de pilares que se incluyen en su interior, quedando éstos reducidos a 2. La vegetación de ribera no se verá afectada.

El primer segmento de la autovía: Doriga-Las Murias se va a situar 200 metros junto al camino que une la carretera SL-9 con la cantera «La Doriga», el caserío de Moratín y la Barrosa, por lo que se va a respetar en todo momento el patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico del área afectada.