

5575

RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía de acceso al Puerto de El Musel (Asturias).

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la construcción de una autovía que permita la conexión del puerto de El Musel con la autovía A-8 «Autovía del Cantábrico», mejorando las condiciones actuales del tráfico de la zona, al evitar que los usuarios se vean obligados a llegar hasta el núcleo urbano de Gijón para conectar con el puerto de El Musel y así reducir las distancias recorridas.

La actuación proyectada se localiza principalmente dentro del término municipal del Gijón (Asturias), excepto un pequeño tramo al norte, junto al enlace de El Empalme, que pertenece al término municipal de Carreño (Asturias).

El proyecto, con la adecuación de la alternativa finalmente seleccionada en el proceso de evaluación, consiste en las siguientes actuaciones:

Duplicación de la carretera AS-19 entre el enlace de Lloreda (p.k. 14+300), en la autovía A-8 «Autovía del Cantábrico», y el enlace de La Peñona (p.k. 12+600), con una longitud de 1.730 m.

La remodelación del enlace de La Peñona, cuyo objetivo es dar servicio a los accesos locales, permitiendo dos conexiones directas de entrada y salida entre el puerto de El Musel y la Ronda Sur de Gijón, y entre el puerto y la Zona de Actividades Logísticas de Asturias (ZALIA).

Duplicación de la carretera AS-19 entre el enlace de La Peñona (p.k. 12+600) y el enlace de El Empalme (p.k. 10+000), con una longitud de 2.600 m. Esta actuación incluye la construcción de un viaducto de 900 m sobre el río Aboño, las líneas de FEVE y RENFE y la antigua carretera AS-19.

La construcción del vial de Jove, consistente en una calzada soterrada con un túnel artificial de longitud cercana a los 1.600 m., el cual se dispondrá bajo el bulevar de Jove, que permitirá el acceso directo al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona. La longitud de este tramo será aproximadamente de 2.920 m.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—La zona de actuación se localiza en el Principado de Asturias, concretamente en los Concejos de Gijón y Carreño, y se caracteriza por ser un área con un alto grado de antropización, debido a la presencia de un gran entramado industrial e infraestructuras.

La hidrología superficial de la zona presenta los siguientes cursos fluviales: Reconco, Pervera, Pinzales y Aboño, los cuales discurren por valles separados por pequeñas crestas, entre las que destaca el Monte Areo, en dirección suroeste-noreste hacia el mar Cantábrico.

La vegetación actual se caracteriza por la presencia de praderías y setos, junto con explotaciones de eucalipto y tojaes (*Ulex europaeus*), dentro de un entorno industrial y urbano. Asimismo, de acuerdo con el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias (Decreto 32/90, de 8 de marzo) y con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), en la zona de actuación no se localizan especies de fauna catalogadas «en peligro de extinción» debido al alto grado de antropización de la misma.

Respecto a espacios protegidos, en el entorno del área definida por el proyecto no existe ningún espacio incluido en la Red Natura 2000, identificándose, próximos al trazado propuesto, dos hábitats naturales prioritarios recogidos en la Directiva 92/43/CEE: 4020 «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*» y 91E0 «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*».

En el entorno de actuación se sitúan distintos elementos pertenecientes al patrimonio cultural, entre los que destacan los yacimientos arqueológicos: Fincas de Bango, Puente Seco, Tremañes, el Camino de Santiago, Monte Areo y Campa de Torres, estos tres últimos catalogados como Bienes de Interés Cultural. Asimismo, en la zona de actuación se localizan las vías pecuarias Camino Real Oviedo-Candás y Camino Real de Gijón.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial.—La tramitación comenzó el 25 de mayo de 2000, con la recepción de la Memoria-resumen.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—Con fecha de 31 de mayo de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas previas.

En la tabla adjunta se han recogido los 39 organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	
Autoridad Portuaria del Puerto de Gijón-Musel	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Delegación del Gobierno en Asturias	X
Dirección General de Costas	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
Dirección General de Aguas y Obras Hidráulicas. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias	X
Dirección General de Carreteras. Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias	
Dirección General de Montes. Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias	
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	
Instituto de Fomento Regional. Consejería de Presidencia del Principado de Asturias	
Instituto Tecnológico Geominero de España	
Ayuntamiento de Gijón	X
Ayuntamiento de Carreño	X
INDUROT. Universidad de Oviedo	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. E.T.S. de Ingenieros de Minas	
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción	
F.A.T.	
Greenpeace	
S.E.O.	
A.E.D.E.N.A.T.	
Sociedad Conservación de Vertebrados (SCV)	
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA)	
Colectivo Ecologista Avilés –Grupo Mavea	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Colectivo Ecologista DEVA	
Coordinadora Ecologista de Asturias	
Estudiantes de Ecología Asociados (EBA)	
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS)	
Grupo Ecologista Universitario URTICA	
Organización Ecologista Asturias	
Asociación de Vecinos Amigos de Cefontes y Deva	
Tertulia Cultural El Garrapiella	
Colectivo Ciudadano para la Defensa del Valle de Jove	X
Asociación de Vecinos de Santa Cruz de Jove	
Asociación Ciudadana Independiente de Defensa del Patrimonio Asturiano	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X

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

Hidrología: la Confederación Hidrográfica del Norte señala que en el caso de desvíos de aguas superficiales, se dispondrán de las medidas necesarias para la protección de la fauna piscícola y se procederá a la restitución de la vegetación de ribera afectada. Asimismo, se deberán proyectar balsas de dilución para evitar que los posibles vertidos accidentales alcancen los cauces. La Dirección General de Costas indica que se deberá evitar la afección a la ría de Aboño, así como minimizar la ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

Medio físico: para la protección del medio físico la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias señala que los vertederos proyectados deberán situarse fuera del dominio público hidráulico y contarán con un plan de restauración, los préstamos deberán proceder de industrias extractivas autorizadas con planes de restauración aprobados, además, se estudiará la contaminación de los suelos sobre los que se disponen los distintos corredores, debido a su ubicación en una zona muy industrializada.

Patrimonio cultural: requiriéndose un Proyecto de Actuación Arqueológica, que incluya una prospección arqueológica del área afectada, un plan de sondeos arqueológicos, un seguimiento arqueológico y, en caso necesario, un plan de excavación arqueológica. Asimismo, se dispondrán las medidas necesarias para la protección del patrimonio cultural existente, garantizando la continuidad del Camino de Santiago, declarado Bien de Interés Cultural y disponiendo la mayor distancia posible desde los trazados propuestos hasta el Torreón de Prendes, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias.

Selección de alternativas: dentro de los corredores finalmente seleccionados, la Autoridad Portuaria de Gijón considera el Corredor IV como el más adecuado, el Colectivo para la Defensa del Valle de Jove se opone a este corredor, mientras que el Ayuntamiento de Carreño y la Asociación de Vecinos Dolmen se oponen a aquellos corredores que atraviesan el Concejo de Carreño. Por otro lado, la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón proponen trazados alternativos que incluyan un eje de conexión norte entre Puente Seco y El Empalme.

Medio socioeconómico: se deberá evaluar los efectos de los distintos corredores propuestos sobre la ordenación urbanística, especialmente en el área de Jove, así como la ordenación de los tráfico urbanos, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.—El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 24 de enero de 2001, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

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

a) Información pública. Resultado.—Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 17 alegaciones, correspondientes a la Confederación Hidrográfica del Norte, Demarcación de Costas en Asturias, Dirección General de Costas, Dirección General de Ferrocarriles, Autoridad Portuaria del Puerto de Gijón, RENFE, FEVE, Ayuntamiento de Gijón (2), Ayuntamiento de Carreño, Colectivo para la Defensa del Valle de Jove, cuatro asociaciones de vecinos y dos empresas.

El resultado del proceso de participación es el siguiente:

La Dirección General de Ferrocarriles, RENFE y FEVE informan sobre las posibles afecciones a las líneas existentes y futuras, indicando la necesidad de mantener los gálibos mínimos para vía doble electrificada.

La Dirección General de Costas señala que en cualquier alternativa considerada, la afección a la zona de dominio público marítimo-terrestre deberá ser la mínima posible.

El Ayuntamiento de Gijón señala que la alternativa seleccionada cumple con los requisitos adecuados para la ciudad de Gijón, ya que conecta adecuadamente el puerto con la Autovía A-8, la Meseta y los polígonos industriales del entorno, a la vez que se resuelven los tráfico pesados de la Avda. Príncipe de Asturias. Asimismo, indica que se deberá realizar un estudio de los niveles de sonoros y de emisiones atmosféricas, analizar la estabilidad y capacidad del vertedero propuesto de Mina Felisa y proceder a la revegetación de los taludes generados. En todo caso, si fuera necesario se elegiría otro posible vertedero que contara con la autorización del órgano competente.

El Ayuntamiento de Carreño y cuatro asociaciones de vecinos manifiestan su rechazo al paso de cualquier alternativa por el Concejo de Carreño.

El Colectivo para la Defensa del Valle de Jove señala que el Estudio Informativo no realiza un adecuado análisis de alternativas y que con la solución propuesta se afectará a varias zonas verdes y deportivas, dividiendo los barrios de La Calzada y Jove, lo que supondrá un perjuicio para su población. Por lo que propone una alternativa que parta a la altura de El Empalme, siga por la actual carretera de acceso al Musel y llegue a las instalaciones portuarias a través del túnel actual.

b) Consultas complementarias realizadas por el Órgano Ambiental.—Con fecha 13 de diciembre de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en vista de la solución finalmente adoptada en la documentación complementaria al Estudio Informativo, como consecuencia del Protocolo de Colaboración para resolver la accesibilidad al Puerto de El Musel, suscrito por el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Autoridad Portuaria de Gijón, solicita a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias su opinión sobre las actuaciones proyectadas, principalmente, respecto a las afecciones previstas en el soterramiento del vial de Jove, modificación posterior al periodo de información pública.

En respuesta a dicha consulta, la Consejería de Medio Ambiente considera desde el punto medioambiental que esta última propuesta tiene menos impactos negativos que la original, ya que el impacto visual y el paisajístico es mucho menor, el impacto negativo sobre la flora y la fauna disminuye y las emisiones de ruidos se minimizan, además de reducirse considerablemente el riesgo de atropellos.

No obstante, con la nueva propuesta se producirá un incremento en los movimientos de tierras de manera que se deberá incluir un estudio de reutilización de los sobrantes o bien, se deberán determinar zonas adecuadas para poder ser empleadas como vertedero.

Tras todo lo anteriormente expuesto, cabe concluir, que para el soterramiento del Vial de Jove, teniendo en cuenta que la traza planteada es igual a la original, pero soterrada y que, desde el punto de vista ambiental la nueva propuesta tiene menos impactos negativos que la inicial, no se considera necesario que el Documento complementario al Estudio Informativo de la nueva autovía de acceso al Puerto de El Musel deba someterse a trámite de información pública. Hechos contrastados en la visita efectuada a la zona.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor.—El contenido del estudio de impacto ambiental cumple con lo establecido en la legislación vigente. El estudio incluye un apartado donde se recogen las consultas previas remitidas al promotor, y la contestación de éste a los aspectos ambientales incluidos en las mismas.

4.2 Análisis ambiental para selección de alternativas.—El proyecto, a nivel de Memoria-resumen, plantea cuatro corredores de aproximación y tres corredores de penetración, para el acceso al puerto de El Musel desde una vía de alta capacidad, bien la autovía A-8 «Autovía del Cantábrico» o bien la autovía A-66 «Autovía Vía de la Plata», se descartan los corredores de aproximación II y III y el corredor de penetración A, debido

a las dificultades técnicas, incumplimiento de la norma 3.1-IC «Trazado», y a la posible afección sobre distintos núcleos urbanos, elementos del patrimonio cultural e instalaciones industriales e infraestructuras.

El Estudio Informativo contempla dos alternativas de trazado para el acceso al puerto de El Musel desde la autovía A-8 «Autovía del Cantábrico». Las principales características de las alternativas propuestas son:

Alternativa	Longitud	Descripción
Alternativa I.	12.780 m.	Parte del enlace de Tabaza, siguiendo, en un primer tramo, la carretera AS-19, y después los valles de los ríos Pervera, Recondo y Aboño, salvándose éste último mediante un viaducto. Posteriormente, la traza gira al norte, para rodear a continuación el barrio de La Calzada hasta la glorieta Príncipe de Asturias.
Alternativa IV.	3.860 m.	Parte del enlace de Lloreda, consistiendo en la duplicación de la AS-19 hasta el Centro de Transportes de Gijón, donde gira hacia el norte, para rodear a continuación el barrio de La Calzada hasta la glorieta Príncipe de Asturias.

El Estudio Informativo, analizados distintos aspectos ambientales, concluye que la alternativa seleccionada se corresponde con la Alternativa IV, ya que ésta implica un menor movimiento de tierras, una menor afección sobre la geología, hidrología y el paisaje, así como evita atravesar hábitats, incluidos en la Directiva 92/43/CEE, al proyectarse sobre una franja reservada para infraestructuras en el planeamiento vigente.

Con fecha 21 de septiembre de 2006, la Dirección General de Carreteras remite un documento complementario al Estudio Informativo «Autovía de acceso al puerto de El Musel (Asturias)». Dicho documento se redacta con el fin de analizar la adecuación de la alternativa seleccionada en el Estudio Informativo a la nueva situación originada tras la aprobación del Proyecto de Ampliación del Puerto de El Musel y que se resuelve mediante un Protocolo de Colaboración, firmado por las distintas administraciones implicadas.

En el documento complementario se definen todas las actuaciones necesarias para resolver la accesibilidad al Puerto de El Musel y de la Zona de Actividades Logísticas de Asturias (ZALIA), las cuales quedan descritas en el apartado 1. Información del proyecto.

La solución finalmente propuesta coincide con la Alternativa IV, seleccionada en el Estudio Informativo, incluyendo el soterramiento del vial de Jove, que permitirá el acceso directo al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona, la remodelación de dicho enlace y la duplicación de la carretera AS-19 desde el mismo hasta el enlace de El Empalme, coincidente en parte con la Alternativa I del Estudio Informativo, de acuerdo a las especificaciones y propuestas del Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Autoridad Portuaria de Gijón.

4.3 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.—Analizados todos los elementos integrantes en el proceso de evaluación ambiental, donde se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, las consultas recibidas, el expediente de información pública y el documento complementario al Estudio Informativo, se extraen las siguientes conclusiones.

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la calidad acústica.	Implantación de un firme con capa de rodadura bituminosa, el cual reduce el ruido generado con respecto a otros firmes. El promotor señala que el soterramiento del vial de Jove permitirá minimizar las emisiones sonoras procedentes de los vehículos durante la fase de explotación. Instalación de barreras acústicas cuando se superen los niveles de 65 dB(A) durante el periodo diurno y 55 dB(A) en el nocturno. El programa de vigilancia ambiental contempla el seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación.
Afección sobre la geología y geomorfología.	Se procederá a la retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal. El Proyecto de Construcción contemplará un Plan de restauración de los vertederos. Los préstamos procederán de canteras autorizadas con planes de restauración aprobados. El promotor propone distintas zonas de vertedero, situadas en zonas de escaso valor ambiental y geológicamente viables, con capacidad suficiente para la recepción de los excedentes generados.
Afección sobre la hidrología.	Se evitará la ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Se realizarán drenajes transversales en todos los cauces interceptados por el trazado. Se instalarán barreras de sedimentación y dilución para evitar el arrastre de sólidos y vertidos a los cauces, en especial sobre el río Aboño.
Afección sobre la vegetación y la fauna.	Se delimitará el perímetro de la zona de ocupación. Se ejecutará un programa de restauración, revegetación e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras. Se han seleccionado especies autóctonas del entorno: castaño, abedul, sauce, aliso, carballo, laurel, aladierno, tojo y madreSelva, entre otras especies. Se ejecutarán una serie de obras de drenaje y marcos de paso inferior, que podrán servir como pasos de fauna y permitirán reducir el efecto barrera originado por la infraestructura proyectada. Se procederá al vallado de la autovía con objeto de reducir el número de atropellos. El programa de vigilancia ambiental incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape de la fauna.
Afección sobre el patrimonio cultural.	No se prevé una afección significativa sobre los yacimientos arqueológicos en el entorno de la actuación: Fincas de Bango, Puente Seco, Vega de Tremañes, Tremañes, Panera y el Camino de Santiago. Previo al inicio de las obras se realizará una prospección arqueológica intensiva del área de actuación. Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento y control arqueológico de las obras por un técnico competente. Se repondrá el Camino de Santiago, garantizándose su continuidad.
Afección sobre el medio socioeconómico.	Se garantizará la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución del proyecto, en coordinación con los organismos y representantes competentes. Se mantendrá la permeabilidad territorial del territorio mediante la ejecución de pasos superiores o inferiores y la reordenación del tráfico.

5. *Especificaciones para el seguimiento.*—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; así como 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, además de las siguientes consideraciones:

Se controlará el incremento del nivel sonoro como consecuencia de las actividades de la obra y del tránsito de vehículos por la nueva infraestructura. Además, se realizará una campaña de medición de los niveles sonoros y, si resulta necesario, se procederá a la disposición de pantallas acústicas en las zonas sensibles y verificando de su eficacia.

Se controlará la superficie de ocupación y los movimientos de tierra, así como la protección de los taludes mediante la revegetación de los mismos, el acondicionamiento de las nuevas formas del relieve y el mantenimiento de las estructuras y plantaciones definidas en el proyecto.

En cuanto a la hidrología, se controlarán los posibles vertidos a los cauces, el emplazamiento de las instalaciones temporales, la aplicación de medidas de prevención de la contaminación del agua procedente de los vertidos generados y el mantenimiento de las obras de drenaje. Se constatará la ausencia de represamientos, la correcta circulación del agua en las líneas de escorrentía y se comprobarán los flujos de agua subterránea y la correcta recarga de acuíferos.

Se controlarán las actividades en torno a los hábitats de interés comunitario recogidos en la Directiva 92/43/CEE, situados relativamente próximos al trazado propuesto.

Se realizará el seguimiento y vigilancia del programa de restauración y revegetación, la señalización de los límites a revegetar y la protección

de la vegetación circundante, la comprobación de la integración ambiental del conjunto de la obra y el control del mantenimiento de las áreas restauradas.

En cuanto al paisaje, se controlará la integración paisajística de los préstamos, vertederos, taludes de desmonte y terraplén, instalaciones de obra y de la propia infraestructura en general.

Se comprobará la posible afección al patrimonio cultural, mediante un seguimiento arqueológico de las obras, en coordinación con la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias.

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

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se emitirán informes que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas y la totalidad de las recogidas en el estudio de impacto ambiental e información complementaria.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 2 de febrero de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Autovía de acceso al Puerto de El Musel (Asturias)» concluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 5 de febrero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

