

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

21156 *Resolución de 28 de septiembre de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 18 de junio de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo y promotor del proyecto.

La actuación principal del proyecto consiste en la duplicación de la actual carretera GJ-10 en una longitud de 3,62 km, desde el enlace de Lloreda hasta el semienlace de Veriña. Asimismo, el proyecto incluye la remodelación del enlace existente de Lloreda, entre las autovías A-8 y GJ-81, la construcción de un nuevo enlace denominado La Peñona y la remodelación del semienlace de Veriña. La totalidad del proyecto se ubica en el término municipal de Gijón, en el Principado de Asturias.

Consta como antecedente la Resolución de 14 de febrero de 2025, de esta Dirección General, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña», que concluye que no es posible determinar la necesidad o no de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria, al no contar con elementos de juicio suficientes sobre los posibles efectos adversos sobre el medio ambiente.

Asimismo, el proyecto se encuentra relacionado con el proyecto «Bulevar urbano de acceso al puerto de El Musel desde el enlace de la Peñona por el vial de Jove», actualmente, en tramitación de evaluación ambiental simplificada.

Con fecha 18 de julio de 2025, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Oficina Española del Cambio Climático. MITECO.	Sí
Confederación Hidrográfica del Cantábrico. MITECO.	Sí
Autoridad Portuaria de Gijón. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Delegación del Gobierno en Asturias.	Sí

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

Con fecha 4 de febrero de 2026, se requieren a la Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias del Principado de Asturias, como órgano jerárquicamente superior, los informes del Servicio de Emergencias del Principado de Asturias y del Consejo de Protección Civil del Principado de Asturias. El informe del Servicio de Emergencias del Principado de Asturias tiene entrada el 10 de febrero de 2026.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha de 23 de febrero de 2026, se traslada al promotor un planteamiento de modificaciones al proyecto en el que comunican los impactos significativos detectados, que pueden ser evitados mediante la incorporación al proyecto de una serie de estudios y medidas planteadas en los informes recibidos. Como aspectos más relevantes, se solicita un estudio de vegetación, un estudio de especies exóticas invasoras y un estudio de efectos acumulativos y sinérgicos. Asimismo, se solicita que el estudio de vulnerabilidad sea completado con la inclusión de ciertos riesgos tecnológicos, la integración de distintas medidas para la protección de la salud y la población, para la protección del agua, para actuar sobre las especies exóticas invasoras y para la protección de la fauna. Asimismo, se trasladan las discrepancias encontradas entre el proyecto y el proyecto del bulevar urbano de acceso al puerto de El Musel, con el fin de que sean aclaradas en el documento ambiental.

Con fecha de 10 de marzo de 2026, el promotor solicita una ampliación de plazo y, con fecha 25 de marzo de 2026, se recibe documentación adicional del promotor, en la que da contestación parcial a las modificaciones propuestas.

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

a) Características del proyecto.

El proyecto responde a la necesidad de dar accesibilidad al puerto de Gijón (El Musel), facilitando su conexión con la red de carreteras del Estado, así como la interconexión con el nuevo desarrollo de la zona de actividades logísticas e industriales de Asturias (ZALIA). El proyecto se localiza en un entorno de nuevos desarrollos industriales y con una infraestructura actual saturada, que soporta una carga de tráfico próxima a los 30.000 vehículos/día.

Las actuaciones incluidas en el proyecto definen las obras de duplicación de la actual carretera GJ-10 (antigua AS-19) de titularidad estatal, atravesando terrenos pertenecientes al término municipal de Gijón, en una longitud de 3,62 km. El proyecto se inicia en el enlace de Lloreda, al este, entre las autovías A-8 y GJ-81, que se remodela con dos nuevos ramales para dotarlo de los dos movimientos de los que carece entre estas dos autovías, y en el que se adaptan tres ramales existentes. El enlace de Lloreda se compone de doce ejes, que suman una longitud de 9,21 km, y de nueve nuevas estructuras para realizar las modificaciones. El proyecto finaliza en el semienlace de Veriña, al oeste, donde se dispone la transición final entre la sección de autovía y la sección de carretera convencional, antes del viaducto, manteniendo su funcionalidad actual. Los ramales del semienlace presentan una nueva configuración, para adaptarlos al nuevo trazado y sección del tronco de la GJ-20. Además, se modificará el viaducto existente, que constituirá la futura calzada derecha de la autovía, y se construirá otro en el futuro, en paralelo, no contemplado en este proyecto, para la futura calzada izquierda. Como la rasante de la vía de servicio en el semienlace está elevada con respecto al tronco de la GJ-20, para salvar el desnivel existente entre ambas vías, se dispone de un muro de contención de unos 85 m de longitud. El semienlace se compone de seis ejes, que suman 1,47 km. El enlace de la Peñona se compone de veinte ejes, que suman una longitud de 4,93 km, de tres estructuras y de cuatro glorietas. Además, el proyecto contempla la instalación de cuatro estructuras adicionales para la reposición de viales y caminos. En total, se han proyectado diecisiete estructuras: diez de paso superior, cinco de paso inferior, un viaducto y un marco.

La carretera actual tiene doble calzada en su inicio, en el enlace de Lloreda, que constituye los primeros 500 m, y en el resto presenta una sección de calzada única con dos carriles, uno por sentido. La sección del tronco principal de la GJ-20 se configurará con cuatro carriles de 3,5 m de anchura cada uno, con arcenes exteriores de 2,5 m e

interior de 1 m. En el tramo anterior a Veriña, se definirá una sección con arcenes exteriores reducidos de 1,5 m de ancho. La mediana mínima será la estricta de 2 m para albergar la barrera rígida de hormigón y elementos de drenaje, y presentará sobreanchos puntuales por visibilidad. Debido a la proximidad entre los enlaces, se dispondrán adicionalmente carriles de trenzado en los tramos de tronco entre las entradas y salidas de dichos enlaces. En las zonas de inundación de los ríos Pinzales y Aboño, la rasante del tronco principal se ha proyectado elevada respecto a la carretera actual.

El proyecto contempla la creación de desmontes y terraplenes, movimientos de tierra, la formación de una explanada y la disposición de un pavimento. Cuenta con una red de drenaje transversal y longitudinal. Asimismo, se han contemplado cuatro zonas de instalaciones auxiliares, que limitan con el trazado, una en el enlace de Lloreda y tres en el enlace de la Peñona. Aunque el proyecto no requiere material de préstamo para los rellenos de terraplén, contempla la posibilidad de obtener estos materiales, en caso de ser necesarios, del denominado desmonte D-4, del que se podría extraer el material de préstamo necesario para el suelo seleccionado, el suelo estabilizado y la escollera. Como alternativa, los préstamos necesarios podrán obtenerse de explotaciones comerciales. Para albergar los excedentes de tierras procedentes de las obras, se han seleccionado nueve zonas de vertido en las isletas de los propios enlaces, cuatro en el enlace de Lloreda y cinco en el enlace de la Peñona. Por otra parte, se han considerado como posibles vertederos dos zonas de vertido controlado de inertes autorizados por el Gobierno del Principado de Asturias.

Durante las obras, se estima la generación de residuos, en su mayor parte excedentes de tierras de excavación y sobrantes de ejecución de hormigón, mezclas bituminosas, madera, hierro y acero. Se calculan unos excedentes de 93.452 m³ de tierras, de los cuales 15.572 m³ corresponden a tierra vegetal. Los residuos se almacenarán en las zonas auxiliares designadas, que contarán con puntos limpios, antes de su entrega a gestor autorizado. Se instalarán en obra diversos contenedores y los dispositivos necesarios para la recogida selectiva de residuos. El documento ambiental no incluye la estimación del tipo y cantidades (volumen y/o peso) de residuos generados, ni detalla el tratamiento y destino final de los residuos, salvo el de las tierras excedentes.

Por otra parte, esta Dirección General detecta discrepancias en la configuración del enlace de la Peñona, entre el proyecto evaluado y el proyecto del bulevar de acceso al puerto de El Musel, por cuanto los enlaces contemplados en ambos proyectos no coinciden entre sí. El documento ambiental no explicita si el acceso al puerto se llevará a cabo en superficie, como se proyecta en el bulevar, o en túnel, como planteaba el documento ambiental del proyecto anterior del mismo nombre que se resolvió mediante resolución de informe de impacto ambiental de fecha 14 de febrero de 2025. Estas indeterminaciones no han sido resueltas en la documentación adicional aportada por el promotor en respuesta al planteamiento de modificaciones.

El Servicio de Evaluaciones Ambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Principado de Asturias informa que debe considerarse la solución técnica de la prolongación, que se iniciaría en el enlace de la Peñona hacia el puerto de El Musel a la hora de elaborar el proyecto técnico de la infraestructura evaluada, para que se adapte y adecúe técnica y ambientalmente a dicha prolongación.

En cuanto a las alternativas planteadas en el documento ambiental, el promotor descarta la alternativa 0, que supone el mantenimiento de la infraestructura existente de la GJ-10 en su configuración actual, puesto que la considera insostenible para el desarrollo industrial y económico previsible del entorno a corto y medio plazo, y mantiene el riesgo de inundación de la infraestructura actual.

Además de la alternativa 0, el promotor propone dos alternativas con un tronco principal común, porque el corredor por el que puede discurrir la nueva infraestructura está restringido por desarrollos urbanos e instalaciones industriales próximas y por un gran número de infraestructuras viarias y férreas en el entorno. Las alternativas 1 y 2 difieren en la configuración del enlace de la Peñona y en la longitud del carril de trenzado de la margen derecha entre el enlace Lloreda y el enlace de la Peñona. El enlace de

Lloreda y el semienlace de Veriña son iguales en ambas. En la alternativa 1, el enlace de la Peñona se compone de 24 ejes, que suman una longitud de 5,45 km, de seis estructuras y de cinco glorietas, mientras que en la alternativa 2 este enlace se compone de 20 ejes, que suman una longitud de 4,93 km, de tres estructuras y de cuatro glorietas. Tras un análisis multicriterio, el promotor concluye que la alternativa 2 presenta una valoración de impactos algo más favorable desde el punto de vista medioambiental, por contar con una menor superficie de ocupación, con un menor volumen de movimiento de tierras y con un menor número de estructuras, lo que reduce la afección sobre el suelo y el paisaje, así como los recursos naturales consumidos y los residuos generados.

Los riesgos de origen natural como las inundaciones, la sismicidad, los movimientos geodinámicos y gravitatorios, y los incendios forestales han sido valorados con vulnerabilidad baja en el documento ambiental. El documento detalla medidas de protección contra incendios durante las obras, en relación con prácticas para evitar o reducir el riesgo, con el almacenamiento de sustancias potencialmente inflamables y con las actuaciones de riesgo.

El trazado del proyecto se encuadra dentro de la zona inundable del Sistema Nalón, que cuenta en el entorno con dos tramos de áreas de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI), en el río Pinzales (ES018-AST-40-1), próximo al proyecto, y en el arroyo de la Pedrera (ES018-AST-41-1), cruzado por el mismo. A las anteriores, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico añade la Nalon-74-AST Río Aboño, que será ocupada parcialmente. Además, el proyecto se encuentra en sus extremos occidental y oriental dentro de la zona de policía, de la zona de flujo preferente y de la zona inundable para un período de retorno de 500 años de estos cauces, según los mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico Occidental.

El documento ambiental incluye un estudio hidráulico bidimensional sobre los cauces del río Pinzales y del arroyo de la Pedrera, en el que se contempla el análisis de la situación actual y de la situación proyectada en el entorno del trazado propuesto en el proyecto de autovía. Según este estudio, en el tramo localizado entre Puente Seco y Veriña, en el entorno del río Pinzales, próximo al semienlace de Veriña, para avenidas de probabilidad alta, con un periodo de retorno de 10 años, la actual GJ-10 se inunda con calados importantes en ciertos puntos, ubicándose la misma en casi su totalidad dentro de la zona de flujo preferente. Para avenidas de periodo de retorno más elevado, el grado de inundabilidad y la magnitud de la misma aumenta en gran medida. Por otra parte, en el entorno del arroyo de la Pedrera, la zona de flujo preferente ocupa el camino de Porceyo a Tremañes.

Con el fin de evitar la inundación de los viales del tronco de la autovía, se ha adoptado el criterio de elevar la rasante del tronco de la futura autovía GJ-20 respecto a la cota de la actual GJ-10 en el entorno del semienlace de Veriña.

El estudio hidráulico concluye que, con la implantación de la nueva infraestructura, no aumenta la vulnerabilidad de las personas o bienes frente a las avenidas, al haberse diseñado teniendo en cuenta el riesgo al que están sometidas, no se incrementa de forma significativa la inundabilidad del entorno ni aguas abajo, ni se condicionan las posibles actuaciones de defensa contra inundaciones de la zona urbana. Además, no se actúa sobre el Dominio Público Hidráulico y, por tanto, el trazado proyectado permanece dentro de la zona de policía. Respecto a las avenidas extraordinarias, con las obras proyectadas no se inundarían las calzadas de los nuevos viales principales, para la avenida de 500 años de periodo de retorno, que no generarían daños incrementales significativos con respecto a la situación actual. La zona de flujo preferente cambia ligeramente con respecto a la situación actual, pero, con el nuevo diseño proyectado, se ha minimizado el impacto sobre la dinámica fluvial actual y no se generan daños a terceros.

Por último, se citan ciertos riesgos de origen antrópico como explosiones, accidentes, vertidos, contaminación, que se excluyen del análisis de riesgos argumentando que sus

medidas preventivas se encuentran contempladas en el marco normativo y son de obligado cumplimiento.

El proyecto presenta vulnerabilidad alta a los riesgos derivados de la existencia en el entorno de establecimientos industriales afectados por el Real Decreto 840/2015, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (instalaciones SEVESO) o por estar ubicados en zona de flujo de transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril en su caso, que no aparecen referidos en el apartado de riesgos antrópicos y/o tecnológicos del documento ambiental, según advierte el Servicio de Emergencias del Gobierno del Principado de Asturias, que observa que deben incluirse en este documento. En primer lugar, la nueva infraestructura daría accesibilidad al puerto de El Musel, donde se localizan varias empresas SEVESO con nivel de afectación superior. Por otra parte, el trazado de la autovía se encuentra junto a las instalaciones de Arcelor Mittal, donde una de sus cintas transportadoras cruza sobre la actual GJ-10. Dicha cinta se vería afectada por la elevación de la futura autovía y el proyecto incluye variar el trazado actual de la cinta, que discurriría a una mayor altura. Además, la zona cuenta con riesgo alto derivado del elevado flujo de transporte de mercancías peligrosas existente en el actual trazado. El citado organismo concluye que ambos tipos de riesgos son objeto de plan especial de protección civil, por lo que las medidas de actuación en caso de accidente ya están previstas a nivel autonómico en los mismos. Los riesgos estarían especialmente presentes en la fase de ejecución de las obras. Una vez finalizadas las mismas, informa que disponer de un vial de acceso doble y renovado puede repercutir favorablemente en una reducción del riesgo de accidente en el transporte de mercancías peligrosas.

El requerimiento del análisis de riesgos solicitado por el Servicio de Emergencias del Principado de Asturias es trasladado al promotor, que contesta que lo incorporará al proyecto de construcción.

b) Ubicación del proyecto.

Las actuaciones se ubican en el término municipal de Gijón, en el Principado de Asturias. La autovía se proyecta en una zona periurbana de la ciudad de Gijón, al oeste de la misma, entre los barrios de Tremañes y Veriña, con presencia de polígonos industriales al norte y al sur de la infraestructura.

El proyecto se ubica en dos zonas diferenciadas: una primera, que se inicia en el enlace de Lloreda, con terrenos de topografía suave situados en el borde occidental de la ciudad de Gijón, y una segunda zona abrupta correspondiente al desfiladero del río Aboño. El paisaje presenta un carácter netamente urbano, en el que dominan las manchas de edificación dispersa intercaladas con infraestructuras lineales, pequeñas parcelas de prados, áreas totalmente urbanizadas y zonas industriales.

La vegetación actual se encuentra alterada respecto a la potencial a causa de la antropización de la zona. Atendiendo al documento ambiental, la mayor parte de la superficie del área de estudio se encuentra ocupada por zonas urbanizadas, prados y eriales, o parcelas abandonadas. Las principales formaciones vegetales presentes son prados y pastizales, formaciones arbustivas de laurel con aladierno, bosque de ribera, helechales y zarzales, bosque diverso con laurel, tojales, plantaciones de eucalipto y plantaciones de pino. La mayor parte del territorio afectado se ha clasificado como zona urbana, con infraestructuras como carreteras y edificios, que tienen vegetación asociada, arbórea, arbustiva y herbácea. En algunos prados y pastizales, proliferan especies invasoras, principalmente *Cortaderia selloana* y *Dittrichia viscosa*. Las formaciones arbustivas de laurel (*Laurus nobilis*) con aladierno (*Rhamnus alaternus*) presentan diferencias en altura y densidad por zonas. El bosque de ribera está asociado al arroyo de Tremañes, donde domina el aliso (*Alnus glutinosa*), acompañado del fresno (*Fraxinus excelsior*). Las plantaciones de eucalipto (*Eucalyptus globulus*) se encuentran en la zona del desmonte D-4. En las plantaciones de pino, la especie principal es el pino resinero o marítimo (*Pinus pinaster*).

Según el documento ambiental, en las cuadrículas UTM 10 x 10 km donde se sitúa el proyecto, atendiendo al proyecto Anthos del CSIC, no existen registradas especies protegidas, y tampoco han sido identificadas en el trabajo de campo.

No obstante, este órgano ambiental constata en la documentación del proyecto de bulvar urbano del Musel en tramitación, con el que conecta la autovía, en la cuadrícula UTM 10 x 10 km donde se sitúa la práctica totalidad del proyecto de autovía, atendiendo al proyecto Anthos del CSIC citado, se localizan especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora del Principado de Asturias, con presencia potencial en la zona, como *Linaria supina* subsp. marítima, en peligro de extinción; *Althaea officinalis*, sensible a la alteración de su hábitat; *Glacium flavum*, *Ruppia maritima* y *Davalia canariensis*, vulnerables, e *Ilex aquifolium* y *Woodwardia radicans*, de interés especial.

El documento ambiental identifica dos hábitats de interés comunitario (HIC) prioritarios, el 5230* Matorrales arborescentes con *Laurus nobilis*, que se corresponde con las formaciones arbustivas de laurel con aladierno, y 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), junto al arroyo de Tremañes.

El Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Principado de Asturias recuerda que la Resolución de 14 de febrero de 2025, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto precedente del mismo nombre que el evaluado, señalaba la necesidad de un estudio que abarcara la totalidad del ámbito, que debería ser especialmente exhaustivo en la identificación y cartografía, a la escala necesaria, de los hábitats de interés comunitario prioritarios presentes dentro del ámbito de influencia del proyecto. Asimismo, consideraba necesario contar con la identificación y la cartografía de distribución de la totalidad de las especies exóticas invasoras presentes en el lugar. El citado Servicio expone que la mayoría de las zonas destinadas a los excedentes de tierras coinciden con zonas de vegetación categorizadas como urbanas, pero que en muchas ocasiones están ocupadas por vegetación que, a veces, corresponde al hábitat prioritario HIC 5230*, como ilustra con un ejemplo en el vertedero 1. Por ello, indica que existen zonas de afección al HIC 5230* no cartografiadas ni cuantificadas. Además, destaca que el HIC 5230* se encuentra en situación U1 desfavorable-inadecuado, y que las áreas cartografiadas de este HIC en el documento ambiental son las primeras conocidas por el citado Servicio.

Por su parte, el Servicio de Gestión del Medio Natural y Prevención de Incendios de la Dirección General de Custodia del Territorio y Prevención de Incendios del Principado de Asturias expone que la delimitación del HIC 5230* realizada en el documento ambiental no es muy precisa y que, tras una visita de campo a las zonas cartografiadas con dicho HIC, concluye que, en algunas zonas, la vegetación no parece conformar dicho HIC, en otras, es discutible su atribución, si bien la única posible zona con presencia de ejemplares de laurel y aladierno, no se vería afectada por el proyecto.

En virtud de los informes del Servicio de Vida Silvestre y del Servicio de Gestión del Medio Natural del Principado de Asturias, se solicita al promotor la elaboración de un estudio de vegetación de detalle acompañado de cartografía (formato GIS), a escala adecuada, de las zonas a ocupar por el proyecto, vertederos, zonas de instalaciones auxiliares y de acopio, con especial atención a las zonas con presencia de formaciones arbustivas eútrofas de laurel con aladierno correspondientes al HIC 5230*. El promotor responde que se completará el estudio de vegetación y de HIC, pero no lo aporta al expediente.

En relación con las especies de flora invasoras en el Principado de Asturias, el documento ambiental identifica en la zona, como resultado del trabajo de campo, varias especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras, como *Austrocylindropuntia subulata*, *Buddleja davidii*, *Cortaderia selloana*, *Arundo donax* y *Tradescantia fluminensis*, así como otras invasoras no recogidas en el Catálogo, como *Dittrichia viscosa*, *Robinia pseudoacacia*, *Senecio angulatus* y *Tropaeolum majus*.

El ámbito de actuación no presenta coincidencia territorial con ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000. El más cercano es la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES00003020 «Embalses del centro (San Andrés, La Granda, Trasona y La Furta)», en el embalse más cercano (San Andrés), y que está ubicado a unos 4,6 km al suroeste del trazado. A mayor distancia, se encuentran la zona especial de conservación (ZEC) ES1200038 «Carbayera del Tragamón», a 5,5 km al este, y la ZEC ES1200047 «Yacimientos de Icnitas», a 7,2 km al noreste, que contienen sendos Monumentos Naturales con el mismo nombre que los espacios Red Natura 2000. Por último, la ZEPA y ZEC ES1200055 «Cabo Busto-Luanco», se localiza a unos 9,6 km al norte del proyecto.

De las especies citadas en el Inventario Español de Especies Terrestres del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) en las cuadrículas UTM 10 x 10 km en las que se ubica el proyecto, destacan como vulnerables en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa) el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), el colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*), el tritón alpino (*Ichthyosaura alpestris*), el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*), el murciélago ratonero mediano (*Myotis blythii*), el murciélago de Geoffroy o de oreja partida (*Myotis emarginatus*), el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), el murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), el escarabajo ermitaño (*Osmoderma eremita*) y la libélula esmeralda (*Oxygastra curtisii*). El zarapito real (*Numenius arquata*) y la ranita de San Antonio (*Hyla molleri*) se consideran vulnerables en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias (CREA). Además, el azor común (*Accipiter gentilis*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el cormorán moñudo, el avión zapador (*Riparia riparia*), la nutria (*Lutra lutra*), el murciélago de cueva y el murciélago de Geoffroy están incluidas como especies de interés especial en el CREA. Los murciélagos ratonero mediano y ratonero grande están recogidos en el CREA como sensibles a la alteración del hábitat. Por otro lado, el pico menor (*Dryobates minor*) se encuentra como especie singular en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias (PORN).

El documento ambiental señala que los hábitats que frecuentan muchas de las especies amenazadas citadas en el párrafo anterior no se encuentran representados o lo están de forma muy marginal en el ámbito de estudio. No se han identificado refugios, colonias de cría ni zonas de especial sensibilidad para los murciélagos forestales y cavernícolas referidos en el área de estudio. Asimismo, no identifica elementos críticos para la conservación de las especies de mamíferos y anfibios ligadas a medios acuáticos, cuyos biotopos podrían coincidir parcialmente con zonas de influencia del proyecto. En cuanto a las aves catalogadas como vulnerables o de interés especial, su presencia es ocasional o estacional y está muy ligada a hábitats concretos como acantilados, zonas forestales o estuarios. El ámbito de estudio no incluye áreas críticas para su reproducción ni concentra poblaciones relevantes, y se ubica en una zona altamente urbanizada, lo que reduce la probabilidad de que estas especies utilicen el área de forma habitual. Ninguna de las especies detectadas durante el trabajo de campo se encuentra amenazada.

El proyecto se localiza dentro de la demarcación hidrográfica del Cantábrico. El trazado de la autovía y sus ramales de conexión con la autovía A-8 cruzan el arroyo La Pedrera, también denominado río Pílon o arroyo Tremañes. La autovía se aproxima a los ríos Aboño y Pinzales en el entorno del semienlace de Veriña. Los ríos Aboño, Pinzales y el arroyo de la Pedrera son masas que no alcanzan la clasificación de buen estado al estar sometidos a presiones físico-químicas e hidromorfológicas relevantes, especialmente en un entorno urbano.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico señala dos masas de agua, que pueden verse afectadas de acuerdo con el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental, el río Aboño II, con código ES018MSPFES145MAR000862 y la masa costera Gijón Costa

(ES018MSPFES000MAC000060). Asimismo, menciona la proximidad al ámbito de estudio de una Masa de uso recreativo incluida en el Registro de Zonas Protegidas denominada Playa Arbeyal, con código 454. Observa que la reposición de la Vía de La Carisa y de la Vía de La Plata cruza un arroyo innominado tributario del río Pinzales. Asimismo, señala que el vertedero 1 se sitúa en la zona de policía del arroyo La Pedrera, y la zona de préstamo desmonte D-4, en la zona de policía del río Aboño y del arroyo Castañedo.

La zona de obras se localiza en su mayor parte sobre la masa de agua subterránea Villaviciosa, con código de identificación ES018MSBT012-005, excepto en la zona del enlace de Lloreda, que se encuentra sobre la masa Llantones-Pinzales-Noreña, con código ES018MSBT012-004, según el visor de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. A ellas, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico añade la masa Candás con código ES018MSBT012-003, situada marginalmente en el extremo occidental del proyecto.

En cuanto al patrimonio cultural, consta la presencia de cinco yacimientos arqueológicos de cronología paleolítica en el ámbito del proyecto, Los Campones, Puente Seco, Conjunto lítico de Tremañes, Vega de Tremañes y Fuente de la Mortera, y uno romano, Villa de Muria, catalogados como elementos del patrimonio cultural, dentro de la normativa del Principado de Asturias. Dos vías históricas catalogadas como bienes de interés cultural, el Camino de Santiago y la Ruta de la Plata-La Carisa, presentan alguna interferencia con el trazado del presente proyecto. Por otra parte, durante la prospección arqueológica que se realizó se documentaron varios elementos próximos al área de afección que pueden considerarse parte del patrimonio etnográfico. La mayoría de estos elementos son hórreos y paneras, todos de adscripción cultural moderna: Panera de Veriña, Hórreo de Veriña 1, Hórreo de Veriña 2, Molino de Puente Seco y Panera de la subestación eléctrica.

En el entorno de actuación, existe un gran número de infraestructuras férreas, las líneas 08-752 Gijón Sanz Crespo – Laviana, 06-130 Venta de Baños – Gijón Sanz Crespo, P331 Puerto Gijón – Musel y 08-750 Pravia – Gijón Sanz Crespo. Asimismo, en la zona se encuentran las carreteras GJ-10, objeto de la duplicación de calzada, A-8 y GJ-81, que serán afectadas por la modificación del enlace de Lloreda, y la GI-6.

c) Características del potencial impacto.

El promotor analiza las principales afecciones relativas al proyecto durante las fases de construcción y explotación. No considera factible aventurar un horizonte futuro de necesidad de desmantelamiento del tramo de carretera objeto de proyecto. No obstante, estima que tanto los impactos como las medidas previsiblemente aplicables a este supuesto desmantelamiento total o parcial serían asimilables a los expuestos para la fase constructiva.

c)1. Atmósfera y cambio climático.

En la fase de obra y de funcionamiento, los principales impactos sobre la atmósfera se producirán por el incremento de partículas y gases de combustión, así como el aumento de los niveles de ruido. Durante la fase de construcción, se estima una emisión de gases de efecto invernadero (GEI) de 33.090,34 t equivalentes de CO₂ (t CO₂). Durante los 20 años de explotación considerados, entre 2030 y 2050, se estima una generación de GEI de 69.797,43 t CO₂, y unas emisiones por mantenimiento de la vía de 1.388,21 t CO₂. En el estudio de ruidos realizado para valorar el impacto acústico producido por el funcionamiento de la nueva infraestructura, se han identificado siete edificios a menos de 200 m del trazado objeto de estudio, con uso residencial, industrial u otro, donde se superan los objetivos de calidad establecidos en el Real Decreto 1038/2012, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Con objeto de cumplir

con los límites de referencia, el promotor propone la instalación de pantallas acústicas en seis de estos receptores y la reducción de la velocidad en las cercanías del séptimo receptor.

El Servicio de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública y Atención a la Salud Mental del Principado de Asturias, en un primer informe, indica que se ha de comprobar que las medidas adoptadas para evitar, reducir o mitigar el ruido generado en fase de construcción y posteriormente en fase de explotación, logran el efecto deseado y evitan daños y molestias a la población. En un segundo informe, señala que, con las medidas previstas, con relación al ruido no se aprecia impacto desfavorable significativo para la salud. Por su parte, el Servicio de Evaluaciones Ambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Principado de Asturias propone medidas para la protección contra el ruido y contra las vibraciones.

El Ayuntamiento de Gijón informa que la instalación proyectada, con las medidas correctoras aplicables y detalladas en el proyecto, no puede causar impactos ambientales significativos en el entorno. Asimismo, hace referencia a la normativa municipal y autonómica a tener en cuenta para la protección de la calidad del aire y contra el ruido.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO realiza una serie de observaciones que deberán ser incluidas en el proyecto, tales como realizar el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto y asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático adoptando las medidas de adaptación necesarias tras la realización del análisis de riesgos.

En respuesta, el promotor indica que la huella de carbono se ha realizado en el apéndice 4 del documento ambiental mediante la herramienta HEAT (Herramienta de Emisiones a la Atmósfera del Transporte) desarrollada por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Asimismo, indica que, analizados los datos del visor de escenarios de cambio climático de la Plataforma Adaptecca, elaborado en el marco del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, para el municipio de Gijón en el horizonte temporal hasta el año 2100, se pronostica un aumento general de las temperaturas máximas y mínimas, así como de la duración de las olas de calor o de número de días o noches cálidas. Ello puede contribuir a generar procesos de estrés térmico sobre los suelos y la vegetación, e incrementar el riesgo de fenómenos como la sequía estacional, la desertificación progresiva y los incendios forestales en el entorno regional. Por otra parte, este aumento de temperaturas podría acelerar el deterioro de determinadas capas superficiales de la infraestructura proyectada, lo que implicaría una mayor exigencia en labores de conservación y mantenimiento. Además, se pronostica un patrón de precipitaciones más irregular, caracterizado por lluvias más intensas, pero menos frecuentes, alternadas con periodos prolongados de ausencia de precipitación. Esta evolución puede tener efectos sobre la escorrentía superficial y el régimen hídrico local. No obstante, aunque se considera que la vulnerabilidad frente al riesgo de inundación es alta, el proyecto incorpora soluciones de drenaje dimensionadas conforme a los criterios hidrológicos actuales y futuros.

c)2. Suelo.

El impacto sobre el suelo por ocupación directa se producirá sobre todas las superficies de ocupación, tanto temporales como permanentes, ya que requiere el desbroce de la vegetación existente y la eliminación, total o parcial, de la capa edafológica o su modificación estructural y textural. Este impacto sobre los suelos tendrá lugar en la zona de obras de la propia carretera y sus enlaces, en las zonas destinadas a los desmontes y terraplenes, en las zonas de instalaciones auxiliares, en los caminos de acceso de nueva construcción y en cualquier otra superficie afectada por el proyecto de manera temporal o permanente.

Como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios, por la creación de desmontes y terraplenes, se producirá un cambio en la morfología del terreno. La altura máxima de desmonte estimada es de 16,84 m. La elevación de la rasante actual en el

tramo entre Puente Seco y Veriña implicará la creación de terraplenes. Los desmontes tendrán como principal riesgo geotécnico los desprendimientos y caídas de bloques o material suelto. En las zonas de rellenos, se podrían dar problemas de asientos para cimentaciones de terraplenes sobre las arcillas de descalcificación o sobre rellenos antrópicos. En el documento ambiental, se proponen medidas para solventar estos problemas.

La superficie de ocupación de la actuación se estima en 32,51 ha. El balance de movimientos de tierra revela una excavación en desmonte de 530.255 m³, que se utilizará, en parte, para los 452.376 m³ de terraplén previstos. Se estima un excedente de tierras de 93.452 m³, para traslado a vertedero o gestor autorizado. Los materiales que requieren una mayor calidad, como son el suelo seleccionado y el material para suelo estabilizado a emplear en las explanadas de apoyo de los pavimentos y las escolleras empleadas en muros y protección de taludes, que suman 140.042 m³, podrán tener un origen externo a la traza, ya sea de explotaciones comerciales de áridos autorizadas próximas al proyecto, o bien del desmonte D-4, que posee una capacidad de 1.800.000 m³. Además, se contempla el desmonte D-4 como zona de préstamo para terraplenes en caso necesario. Se estima una excavación de tierra vegetal de 93.112 m³, de la que se utilizarán 77.539 m³ en la restauración geomorfológica, con lo que sobrarán 15.572 m³ de esta materia, cuyo volumen ya se encuentra contabilizado en el excedente total de tierras (93.452 m³).

Se han previsto nueve zonas de vertido de tierras en las isletas de los enlaces y en las glorietas, que ocuparán aproximadamente 5,24 ha. Además, se han dispuesto cuatro zonas de instalaciones auxiliares y de acopio próximas al trazado o dentro de la zona de ocupación del mismo, que ocuparán una superficie aproximada de 2,33 ha. Estas áreas se localizan en zonas clasificadas como admisibles mediante una zonificación del territorio atendiendo a sus valores ambientales y a la capacidad para acogerlas.

c)3. Agua.

Durante la fase de obra, el impacto sobre la calidad de las aguas superficiales viene derivado del riesgo de vertidos accidentales sobre los cauces del entorno del proyecto y del posible aumento de la turbidez de las aguas superficiales como consecuencia del incremento de sólidos en suspensión debido al arrastre de estos vertidos o tierras a los cauces por escorrentía.

Durante la explotación del proyecto, se podrían generar impactos sobre las aguas superficiales por el posible efecto barrera de la infraestructura que impida la circulación natural de las aguas por el terreno, con riesgo de inundación por el represamiento de los cauces cercanos interceptados. El documento ambiental concluye que, tras la ejecución de la infraestructura, la zona de flujo preferente no se altera significativamente, se respetan las áreas de drenaje naturales y no se incrementa el riesgo de inundación. Esto se consigue a través de los criterios de diseño adoptados en el proyecto, reflejados en el adecuado trazado geométrico de los viales afectados, en particular la elevación de la rasante, y el dimensionamiento de las estructuras y obras de drenaje.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa que el proyecto no causará impactos ambientales significativos en el ámbito relativo a sus competencias, especialización y ámbito de actuación siempre que se tengan en cuenta las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental, así como lo informado y las propuestas de medidas incluidas en su respuesta. Por otra parte, manifiesta que, dado que la red hidrográfica está sometida a revisión y puede requerir estudios de detalle, en el futuro proyecto de construcción y, en su caso, en la autorización administrativa previa de las obras, se definirán los cauces fluviales y las medidas de protección del dominio público hidráulico que deberán considerarse durante la ejecución y explotación del proyecto.

Respecto a las aguas subterráneas, el documento ambiental refiere que dos tramos de desmonte en el eje del tronco principal, donde se amplía la plataforma, y por tanto se

retranquean los desmontes actuales, pueden suponer una afección parcial al nivel de agua actual en uno de los laterales de la ampliación.

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

La ejecución de las nuevas plataformas y ramales de enlace, la implantación de los vertederos y las zonas de instalaciones auxiliares y la apertura de caminos producirán impactos directos por eliminación de la vegetación durante la fase de obra. El tránsito de maquinaria y vehículos puede producir daños directos sobre los ejemplares colindantes, deposición de partículas e inmisión de gases contaminantes en las plantas. Según el documento ambiental, la zona de estudio sufre un alto grado de antropización y la mayor parte del trazado se desarrolla sobre suelo urbano, con afecciones también a prados, con presencia de especies exóticas invasoras en gran parte de ellos, y, en menor medida, a formaciones arbustivas eútrofas de laurel con aladierno y a plantaciones de eucalipto. Además, en el documento ambiental se indica una ocupación de 5.272 m² sobre el hábitat de interés comunitario (HIC) 5230* «Matorrales arborescentes de *Laurus nobilis*», prioritario.

Ante la evidencia de la existencia de especies exóticas invasoras en la zona del proyecto, en particular en la unidad de vegetación prados con presencia de especies invasoras, el documento ambiental propone un protocolo específico de actuación para su control.

El Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Principado de Asturias aprecia que, tras la consulta de la ortofoto, ciertas áreas ocupadas por el proyecto con la categoría de zona urbana según los planos del documento ambiental, como los vertederos 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 y 9, y las zonas de instalaciones auxiliares 2, 3 y 4, están incorrectamente caracterizadas dado que contienen vegetación de matorral denso y fanerófitos. Es decir, no se conoce la vegetación realmente existente en parte del ámbito y no se puede cuantificar la magnitud de este desconocimiento, por lo que recomienda cartografiar estas zonas para evaluar las afecciones en ellas. Considera que la ausencia de información sobre zonas del ámbito de actuación englobadas en la etiqueta Urbano, la categoría más afectada por la infraestructura lineal, entre las que se encuentran las isletas de los enlaces, hace que se desconozca la afección de la actuación en estas zonas y, por extensión, la repercusión de la medida en la que los excedentes de tierras procedentes de las obras serán destinados como relleno de las isletas.

En relación con los hábitats de interés comunitario, el citado Servicio de Vida Silvestre expone que se desconoce el alcance y magnitud de las afecciones reales del proyecto evaluado al hábitat de interés comunitario prioritario 5230*, que se encuentra en situación U1 desfavorable-inadecuado, debido a que, a veces, no ha sido cartografiado, ni evaluada la proporción de HIC* U1 desfavorable-inadecuado afectado/ HIC* U1 desfavorable-inadecuado total. La afección a este hábitat supone una especial responsabilidad para la Unión Europea y los estados miembros. Además, señala que, en el documento ambiental, se refiere que en el proyecto de construcción se diseñará un tratamiento específico para replicar las formaciones vegetales asimilables al HIC 5230* que se han detectado en ciertas formaciones arbustivas eútrofas de laurel con aladierno y que puedan ser afectas. En este sentido, concluye que la ausencia de información sobre el tratamiento específico hace que se desconozca la repercusión de esta medida.

Por su parte, el Servicio de Gestión del Medio Natural y Prevención de Incendios de la Dirección General de Custodia del Territorio y Prevención de Incendios del Principado de Asturias manifiesta que la posible afección a las zonas delimitadas como HIC 5230* en el documento ambiental no es muy precisa y que, tras una visita de campo, únicamente una de ellas se podría ver afectada por el proyecto, situada a ambos lados de la carretera denominada camino del melón y, a su juicio, la presencia de ejemplares de laurel podría incluso deberse a una actuación de restauración o ajardinamiento de las obras de la carretera. El Servicio considera que la posible afección directa al HIC 5230* deberá quedar inequívocamente documentada por equipos acreditados en el proyecto

definitivo y la eventual medida compensatoria que se derive de dicha afección estará sujeta a informe previo favorable del órgano gestor de la Red Natura 2000 y deberá estar adecuadamente presupuestada en el proyecto.

Respecto a las especies exóticas invasoras, el Servicio de Vida Silvestre del Principado de Asturias advierte de su localización en varias zonas destinadas a vertederos y a zonas de infraestructuras auxiliares, que han sido cartografiadas como zonas urbanas, y señala un error en el porcentaje de cobertura de dichas especies en zonas afectadas por el proyecto. Asimismo, considera que el proyecto deberá desarrollar de manera preferente las recomendaciones relativas a formas de actuación sobre estas especies, seguimiento post-obra/plan de seguimiento o vigilancia, las labores de mantenimiento de los márgenes de la red de carreteras, la cubierta vegetal a implantar en la restauración y las labores a ejecutar durante el mantenimiento del ámbito de influencia del proyecto.

Por su parte, el Servicio de Gestión del Medio Natural y Prevención de Incendios del Principado de Asturias resalta que, en la zona de actuación, se han detectado diversas especies invasoras de flora e indica que la eliminación de las especies de flora invasora debe realizarse con unos estrictos requisitos para evitar su propagación.

Este órgano ambiental solicita al promotor la elaboración de un estudio de especies exóticas invasoras, con el fin de subsanar los errores detectados en su identificación y localización en el documento ambiental, así como el desarrollo de las recomendaciones del Servicio de Vida Silvestre del Principado de Asturias para la erradicación de estas especies. Sin embargo, la documentación adicional aportada por el promotor no se pronuncia sobre el primero de los aspectos y, en cuanto a las medidas de erradicación, señala que se actualizarán e incluirán en el proyecto de construcción, si bien no se incluyen en su respuesta.

c)5. Fauna.

El documento ambiental recoge que, en general, no se producirán impactos notables durante la fase de obra a la comunidad faunística dado el carácter eminentemente urbano de la zona de desarrollo del proyecto, y la naturaleza ubiquista de las especies presentes en el área de estudio y su escaso valor, sin protección alguna. No prevé un impacto directo sobre las especies amenazadas, dado que los hábitats que frecuentan muchas de ellas no se encuentran representados o lo están de forma marginal en el ámbito de estudio.

En cuanto a la permeabilidad faunística, destaca el río Pinzales, el arroyo Tremañes y sus riberas como únicos corredores naturales de la zona. Además, existen siete estructuras que son utilizadas por la fauna para atravesar la carretera actual y cinco zonas sin estructuras permeables que podrían utilizarse por la fauna para cruzar sobre la calzada. En consecuencia, el documento ambiental propone siete pasos de fauna a través de estructuras, que se reflejan en la cartografía.

El Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Principado de Asturias observa que, en relación con la fauna, el documento ambiental define afecciones, incluyendo medidas preventivas y correctoras, entre las que se encuentra una restricción temporal para las obras. Dicha restricción no corresponde a la propuesta realizada desde el Servicio con el fin de reducir molestias a la fauna durante la época de reproducción, que recoge la Resolución de 14 de febrero de 2025, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto precedente, según la cual, durante las obras, en zonas con arbolado, arbustos o matorral, las actuaciones se realizarán entre el 16 de julio y el 15 de marzo. En las zonas de pastizal y matorral bajo no habrá restricciones temporales de las actuaciones, a menos que sea detectada la reproducción de especies incluidas en Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y el Catálogo Español de Especies Amenazadas. Se respetarán tanto las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias, como las incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y no se interferirá con las comunidades animales existentes. Por

otro lado, el citado Servicio considera que, aunque teóricamente la propuesta de pasos de fauna se puede considerar acertada, desde el punto de vista práctico y atendiendo al conocimiento en fauna del Servicio, dicha propuesta es escasa.

En consecuencia, esta Dirección General solicita al promotor medidas adicionales para la protección de la fauna, como completar la propuesta de pasos de fauna en coordinación con el Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Principado de Asturias, si bien el promotor argumenta que no sería necesario atendiendo a las características de la zona y a los criterios recogidos en el documento «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales». Por otro lado, el promotor acepta incluir en el proyecto de construcción la prescripción textual del citado Servicio de Vida Silvestre del Principado de Asturias sobre restricciones temporales de las obras.

c)6. Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos.

El ámbito de actuación no presenta coincidencia territorial con ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000. El más cercano es la ZEPA ES00003020 «Embalses del centro (San Andrés, La Granda, Trasona y La Furta)», a unos 4,6 km al suroeste del trazado. A mayor distancia, se encuentran la zona especial de conservación (ZEC) ES1200038 «Carbayera del Tragamón», a 5,5 km al este, y la ZEC ES1200047 «Yacimientos de Incitas», a 7,2 km al noreste.

El Servicio de Gestión del Medio Natural y Prevención de Incendios de la Dirección General de Custodia del Territorio y Prevención de Incendios del Principado de Asturias señala que el área de actuación no se encuentra dentro de espacios pertenecientes a la red regional de espacios naturales protegidos, de espacios Red Natura 2000 ni dentro de espacios protegidos por convenios internacionales. Observa que no es previsible que se generen efectos significativos sobre los taxones Red Natura 2000 que motivaron la declaración de la ZEPA, más cercana, Embalses del Centro.

c)7. Patrimonio cultural y bienes materiales.

Los movimientos de tierra proyectados comportan riesgo de destrucción de yacimientos conocidos o desconocidos. En el caso del patrimonio etnográfico, los hórreos identificados no se ven afectados directamente por las obras. Finalmente, respecto a los caminos históricos, cabe resaltar que se interceptan dos de ellos, el Camino Real y el Camino de Santiago. El documento ambiental recoge medidas preventivas, como un seguimiento arqueológico en obra y la ejecución de sondeos arqueológicos para minimizar los impactos, así como una reposición del tramo del Camino de Santiago afectado.

Las zonas excluidas en la zonificación ambiental debido a la presencia de yacimientos arqueológicos para la localización de vertederos y de zonas de instalaciones auxiliares de obra han sido consideradas aptas para ubicarlas en el documento ambiental, con la inclusión de las medidas preventivas necesarias, puesto que así se hizo en el proyecto precedente de 2015 con aprobación de la Dirección General de Patrimonio del Principado de Asturias.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias informa del acuerdo de la Comisión Permanente del Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias sobre el proyecto, que considera que el documento ambiental analiza adecuadamente las afecciones relacionadas con el patrimonio cultural y propone medidas preventivas, correctoras y compensatorias correctas, que deberán ser de aplicación, por lo que emite informe favorable al mismo.

El Servicio de Planificación de Movilidad, Estudios y Seguridad Vial de la Dirección General de Infraestructuras del Principado de Asturias informa de dos infraestructuras de titularidad del Principado que se van a ver afectadas por la ejecución del proyecto, concretamente, el acceso a Zalia desde el enlace de La Peñona y la carretera GI-6 Puente Seco-Muniello.

c)8. Población y salud.

La actividad de la obra ocasiona trastornos por el tránsito de maquinaria pesada que puede alterar el tráfico habitual de la zona y aumentar el polvo en las zonas aledañas, arrastrar barro a las calzadas y deteriorar los firmes. Por otro lado, se producen alteraciones sobre la permeabilidad del territorio y sobre los servicios que pueden conllevar cortes temporales de los mismos.

El Servicio de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública y Atención a la Salud Mental del Principado de Asturias, expone que, respecto de las infraestructuras de abastecimiento de agua a la población localizadas, se deberán acordar las medidas previstas con el gestor del abastecimiento, al objeto de que las mismas sean acordes con asegurar el mantenimiento y reparación, en su caso, de las infraestructuras, sin que las protecciones adoptadas durante el proyecto impidan o dificulten dichas actuaciones.

La Autoridad Portuaria de Gijón estima adecuada la alternativa seleccionada para el desarrollo del proyecto, que permitirá disponer de unos mejores accesos al puerto de Gijón, a través del valle de Aboño, sin perjuicio de continuar a partir de Veriña los estudios y proyectos necesarios para la mejora de estos.

c)9. Paisaje.

El principal efecto que la construcción de la nueva infraestructura ejercerá sobre el paisaje es la modificación de la calidad de las unidades del paisaje y la intrusión visual al añadir un nuevo elemento antrópico a la situación actual. En este caso, dado que la mayor parte del trazado consiste en una ampliación y modificación de viales ya existentes, las afecciones se reducen.

Además, las medidas de restauración de los terrenos afectados por las obras recogidas en el documento ambiental contribuirán a la integración paisajística de la nueva infraestructura. En este sentido, el Servicio de Evaluaciones Ambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Principado de Asturias propone medidas para la restauración de taludes.

c)10. Sinergias.

El promotor aporta en la documentación adicional un estudio de efectos acumulativos y sinérgicos mediante el análisis de los proyectos, previstos o en desarrollo, en el entorno. El estudio considera dos proyectos, el bulevar urbano de acceso al puerto y el proyecto de autovía evaluado. Examina como efectos acumulativos y sinérgicos el aumento del ruido, el incremento de emisiones y su contribución al cambio climático, el riesgo de vertidos contaminantes al suelo y a las aguas superficiales, la dispersión y colonización de especies invasoras, el efecto barrera a la movilidad de la población y de la fauna, la fragmentación y aislamiento de las poblaciones de fauna, las molestias a la fauna, el riesgo de atropello de fauna y el aumento de inundabilidad por la creación de un efecto presa sinérgico. El estudio concluye que estos efectos son de baja relevancia.

d) Valoración del órgano ambiental.

Del análisis realizado sobre el proyecto y las características del potencial impacto sobre los diferentes factores ambientales, mediante la valoración del documento ambiental y de los informes aportados por las distintas Administraciones públicas, se concluye que:

Durante la tramitación ambiental, el promotor no ha clarificado el encaje entre el proyecto evaluado y el proyecto del bulevar urbano de acceso al puerto de El Musel con el que conecta. Así, no ha aclarado las discrepancias existentes entre ambos proyectos en la configuración del enlace de la Peñona, pese a tratarse de actuaciones funcionalmente vinculadas, lo que introduce una incertidumbre relevante en el proceso de evaluación al generar dudas sobre la configuración definitiva de la infraestructura que

se implantará en este ámbito. Esta circunstancia impide valorar adecuadamente las afecciones ambientales derivadas de la solución finalmente proyectada, así como su interacción con las restantes actuaciones previstas.

Del mismo modo, no ha quedado suficientemente aclarado si la conexión definitiva con el puerto se ha diseñado considerando un acceso en superficie, conforme a la solución contemplada en el proyecto del bulevar urbano, o mediante un trazado en túnel, como preveía la versión anterior del proyecto, resuelta mediante Resolución de 14 de febrero de 2025. La ausencia de una definición precisa de este aspecto esencial limita la fiabilidad de la evaluación realizada para el ámbito de la conexión entre ambos proyectos que podría dar lugar a modificaciones sustanciales de la actuación una vez culminada su tramitación ambiental. En consecuencia, las indeterminaciones descritas no permiten disponer de una caracterización suficientemente cierta de la actuación proyectada ni de sus efectos ambientales previsibles en esa zona.

Esta conclusión se ve reforzada por los informes obrantes en el expediente, que ponen de manifiesto la necesidad de que el proyecto se adapte a la solución finalmente adoptada para su prolongación hacia el puerto de El Musel, evidenciando que determinados aspectos relevantes para su configuración técnica y ambiental no se encuentran completamente definidos en el momento de la evaluación.

Por otra parte, la ausencia de información actualizada sobre vegetación en el documento ambiental sobre algunas zonas del ámbito de actuación, la cual no ha sido subsanada por el promotor en su respuesta al planteamiento de modificaciones, no permite conocer las afecciones reales sobre ellas, en algunas de las cuales el Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Principado de Asturias ha identificado formaciones arbustivas eútrofas de laurel con aladierno, que corresponden al HIC prioritario 5230* «Matorrales arborescentes de *Laurus nobilis*». Por ello, no es posible descartar la generación de efectos adversos significativos sobre la vegetación y sobre un HIC prioritario en estado U1 desfavorable-inadecuado.

Asimismo, la falta de un estudio de especies exóticas invasoras, que ya se planteó como necesario en el procedimiento de evaluación ambiental previo y que se requirió al promotor, tras los errores detectados por el Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Planificación Agraria del Principado de Asturias, impide conocer de modo adecuado la presencia de las mismas en la zona del proyecto y las afecciones que se pueden producir en el medio por su posible propagación durante las obras. El promotor tampoco aporta el desarrollo de las recomendaciones solicitadas por el citado Servicio de Vida Silvestre, relativas a formas de actuación sobre estas especies, plan de seguimiento o vigilancia, labores de mantenimiento de los márgenes de la red de carreteras, cubierta vegetal a implantar en la restauración y labores a ejecutar durante el mantenimiento del ámbito de influencia del proyecto, lo que impide conocer correctamente las afecciones y los impactos residuales. Por tanto, tampoco se pueden descartar efectos adversos significativos sobre la biodiversidad por estos motivos.

Fundamentos de Derecho

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

El procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental y, así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado i) «Ampliación de carreteras convencionales existentes, que impliquen su transformación en autopistas, autovías o carreteras multicarril, no incluidas en el anexo I y construcción de carreteras convencionales de nuevo trazado, no incluidas en el anexo I», del grupo 7 «Proyectos de infraestructuras» del anexo II de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Terminación de la autovía de acceso al puerto del Musel GJ-20. Duplicación de GJ-10 desde el enlace de Lloreda al semienlace de Veriña», ya que no es posible descartar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

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

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

Madrid, 28 de septiembre de 2026.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

**TERMINACIÓN DE LA AUTOVÍA DE ACCESO AL PUERTO DEL MUSEL GJ-20.
DUPLICACIÓN DE GJ-10 DESDE EL ENLACE DE LLOREDA AL SEMIENLACE DE VERIÑA**

