



I. PRINCIPADO DE ASTURIAS

• OTRAS DISPOSICIONES

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS

RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2011, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, por la que se resuelve el alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés, término municipal de Avilés, y el resultado de la fase de consultas. Expte. IA-IA-0620-10.

El proyecto referido figura entre los incluidos en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; estaría entre los supuestos referidos en su anexo I, en su Grupo 6. Proyectos de infraestructuras, apartado a.1) construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 126/2008, de 27 de noviembre, de estructura orgánica básica de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, corresponde a esta Consejería la tramitación de los procedimientos de evaluación ambiental.

Antecedentes de hecho

El Servicio de Programación y Seguridad Vial, como Órgano competente para la tramitación del estudio informativo de Accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés, envía en fecha 14 de septiembre de 2010 el documento inicial del estudio de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo citado.

Con fecha 28 de septiembre se emiten, desde el Servicio de Restauración y Evaluación Ambiental, consultas previas del Documento Ambiental en cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, con el fin de determinar los contenidos y el alcance del Estudio de Impacto Ambiental.

Transcurrido el plazo de consultas, se han remitido por parte de las Administraciones, Organismos y Asociaciones consultadas las pertinentes sugerencias y observaciones, que serán consideradas en esta Resolución.

La actuación planteada tiene por objeto definir un trazado adecuado para los accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés. Se proponen en el documento presentado cinco corredores alternativos para el diseño de la actuación:

- Corredor Norte por el t.m. de Castrillón: Este corredor se iniciaría conectándose con la Variante de Avilés (N-632) en el actual enlace de Piedras Blancas, discurre en dirección Noreste, pasando sobre la actual Variante de Avilés y bajo la urbanización de Coto Carcedo mediante un túnel. Posteriormente discurriría de forma que se salve la antigua carretera N-632, el río Raíces, y el Peñón del mismo nombre, y evitando romper la unidad entre el Peñón y el Monasterio. Una vez superado el Peñón Raíces el corredor discurre en dirección Sudeste paralelo al río Raíces por el Norte y al Sur de las instalaciones de Asturiana de Zinc, S.A.
- Corredor por el t.m. de Avilés: Este corredor se inicia conectándose con la Variante de Avilés (N-632) en el actual enlace de Piedras Blancas, discurre en dirección Noreste, pasando sobre la actual Variante de Avilés; posteriormente cruza los núcleos de El Campo y So la Iglesia mediante un túnel, tras el cual el corredor transcurre paralelo al camino del Picalón. Después de cruzar la avenida de Lugo presentaría diversas posibilidades de conexión con el Puerto de Avilés.
- Corredor en Túnel bajo la ría de Avilés: Este corredor, tiene su inicio en la glorieta que el P.G.O.U. tiene prevista en el entronque de la avenida de Gijón con la autovía de entrada a Avilés, tras cruzar la ría de Avilés discurre al Norte de la isla de Innovación, por el límite Sur de las instalaciones de Arcelor. Posteriormente se inicia su soterramiento en túnel con el cual se cruza la ría de Avilés hasta conectar con la actual Travesía del Yunque en el Polígono Industrial de las Arobias.
- Corredor sobre la ría de Avilés en la zona del Río Raíces: Este corredor tiene su inicio en la glorieta final del acondicionamiento que está previsto de la carretera AS-328 a partir de la cual inicia su trazado en curva para coger cota suficiente para atravesar la ría con un gálibo de 70 m, tras cruzar la ría de Avilés en la zona de la desembocadura del río Raíces (anchura del canal en el punto de cruce de unos 460 m) el corredor gira hacia el Norte, discurriendo paralelo a las vías del tren y a la travesía de la Industria, hasta conectar con esta última.
- Corredor sobre la ría de Avilés en la zona de San Juan de Nieva: Este corredor tiene su inicio en la intersección de la carretera AS-328 con la carretera de acceso al Polígono de Maqua, pasa por el Este de la depuradora para ir alcanzando cota suficiente para pasar la ría con un gálibo de 70 m, posteriormente gira en sentido Oeste para cruzar la ría de Avilés a la altura de Xagó (anchura del canal en el punto de cruce de unos 200 m) el trazado continua, girando hacia el Sur, discurriendo paralelo a las vías del tren y a la travesía de la Industria, hasta conectar con esta última a la altura del río Raíces.



Transcurrido el plazo de consultas, se han remitido por parte de las Administraciones y Organismos consultados las siguientes sugerencias y observaciones, que deberán ser consideradas a la hora de establecer el alcance del estudio de impacto ambiental:

Administraciones y Organismos consultadas	Contestado
Agencia de Sanidad Ambiental y Consumo	
Asociación de Ciencias Ambientales de Asturias (ACASTUR)	
Asociación de Colectivos Asturianos (ACA)	
Asociación Ereba, Ecología y Patrimonio	
Ayuntamiento de Avilés	
Ayuntamiento de Castrillón	X
Ayuntamiento de Gozón	
Confederación Hidrográfica del Cantábrico	
Coordinadora Ecologista de Asturias	X
Coordinadora Ornitológica d'Asturies	
Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias	
Demarcación de Costas de Asturias	X
Dirección General de Biodiversidad y Paisaje	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo	
Dirección General de Patrimonio Cultural, Servicio de Protección y Régimen Jurídico	X
Ecologistas en Acción	
Fondo para la Protección de los Animales Salvajes (FAPAS)	
Geotrupes	
Oficina para la Sostenibilidad, la Participación y el cambio Climático	
Servicio de Puertos e Infraestructuras de Transporte	
Sociedad Española de Ornitología (SEO Bird Life)	

- Ayuntamiento de Castrillón.—En fecha de 27 de octubre de 2010, el Ayuntamiento de Castrillón envía informe elaborado por la Mancomunidad Comarca de Avilés respecto a la actuación Accesos a la margen izquierda de la ría de Avilés. En dicho informe concluye considerando el acceso NO como inviable, el acceso NE como rechazable y el acceso E como cuestionable.
- Colectivo Ecologista de Avilés.—En su informe de 20 de octubre de 2010 solicita el inicio de un trámite con estudio más completo y exige un estudio de impacto ambiental riguroso.
- Servicio de Medio Natural.—En su informe de 3 de noviembre de 2010 señala la necesidad de contemplar las afecciones a los espacios de la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000 catalogados en la zona de estudio, así como sobre hábitats y taxones de interés comunitario, sobre las especies del Catálogo Regional de Especies Protegidas de la Fauna y del Catálogo Regional de Especies Protegidas de la Flora. Señala también las alternativas Corredor sobre la Ría en San Juan de Nieva y Corredor sobre la ría en el Río Raíces como aquellas que a priori más afecciones medioambientales podrían causar.
- Consejería de Cultura y Turismo, Servicio de Protección y Régimen Jurídico.—La Permanente del Consejo del Patrimonio Cultural de Asturias, en sesión de 21 de octubre de 2010 tomó acuerdo sobre el proyecto en tramitación.
- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.—En su informe de 20 de octubre de 2010 realiza una serie de observaciones respecto al documento inicial presentado, indica que se deberá profundizar en el estudio de alternativas, la valoración de efectos ambientales, y que se debe tener en cuenta la presencia de espacios protegidos y de la existencia de posibles afecciones a terrenos de dominio público marítimo-terrestre.

Asimismo se recibió Informe del Grupo d'Ornitología Mavea, asociación inicialmente no consultada en la fase de consultas previas; no obstante, se incorporan sus consideraciones:

- Grupo d' Ornitología Mavea.—En su escrito de 26 de octubre de 2010 solicita que sea devuelto el Documento inicial del estudio de impacto ambiental de accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés, se inicie nuevamente el trámite solicitando un estudio más completo y riguroso y realiza aportaciones para valorar correctamente las alternativas.

Fundamentos de derecho

Primero.—Le es de aplicación el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; figura entre los supuestos referidos en su anexo I, en su Grupo 6. Proyectos de infraestructuras, apartado a.1) construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.

Segundo.—Esta Consejería es el órgano competente para la resolución del presente expediente, en virtud de las atribuciones conferidas por el Decreto 126/2008, de 27 de noviembre, de estructura orgánica básica de la Consejería de medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (BOPA de 28/11/2008), por el Real Decreto Legislativo



1/2008, de 11 de enero, arriba citado, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Consultada la documentación aportada por el promotor, así como la disponible en esta Consejería, y considerando las aportaciones efectuadas en la fase de consultas,

RESUELVO

Primero.—El estudio de impacto ambiental correspondiente a los Accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés, t.m. de Avilés, se elaborará de acuerdo a lo previsto en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Segundo.—El Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto referido ajustará su contenido (materias y factores del medio que en él se analicen), al menos con arreglo a la siguiente distribución y contenido:

A. Descripción general del proyecto:

- Objetivos y justificación del proyecto. Análisis de las circunstancias actuales que determinan la necesidad del mismo, así como previsiones futuras que puedan ser tenidas en cuenta.
- Se incluirá cartografía a escala adecuada de la actuación propuesta, incluyendo ortofotomapas. En la cartografía del proyecto figurarán además los perfiles longitudinales y transversales.
- Formarán parte de la anterior documentación los espacios auxiliares o temporales que sea necesario ocupar por razón de la ejecución de las distintas alternativas que se planteen, incluyendo las zonas o puntos que sea necesario destinar a vertedero de los materiales sobrantes, también en razón a las distintas alternativas planteadas.

B. Análisis de alternativas:

- Se definirán convenientemente las alternativas que finalmente se propongan como consecuencia del resultado de esta fase de consultas previas —incluida la alternativa 0—, con especial atención a las aportaciones y sugerencias recibidas desde los distintos organismos, entidades y asociaciones consultados. Se justificará adecuadamente la idoneidad de la opción que se proponga para su desarrollo, no sólo desde el punto de vista técnico y funcional, sino también desde el punto de vista de su repercusión sobre los distintos factores del medio, estableciendo criterios determinantes que justifiquen la elección de la alternativa más adecuada desde este último punto de vista. Estos criterios también intervendrán a la hora de definir las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar los impactos potenciales que las distintas alternativas pudieran generar.
- Se evaluarán los efectos previsibles de cada una de esas alternativas, y los de sus elementos provisionales o auxiliares, especialmente los espacios que sea necesario destinar a vertederos del material sobrante.

C. Evaluación de los efectos previsibles:

- Respecto a la hidrología, se analizará los posibles efectos sobre la Ría de Avilés y cauces adyacentes.
- Respecto a los Espacios Protegidos, se analizarán los efectos directos e indirectos derivados de la actuación sobre los espacios protegidos cartografiados en el entorno: Lugar de Importancia Comunitaria Cabo Busto–Luanco, Zona de Especial Protección para las Aves Cabo Busto–Luanco y Monumento Natural de la Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero.
- Con respecto a la Fauna, deberán analizarse los posibles efectos sobre las especies de interés comunitario citadas para los espacios protegidos LIC y ZEPA Cabo Busto–Luanco, identificando sus hábitats y la repercusión sobre los mismos. Deberán considerarse las afecciones sobre las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies protegidas de la Fauna (Decreto 32/90, de 8 de marzo).
- Respecto a la Flora, el Estudio de Impacto Ambiental deberá contemplar los posibles efectos sobre las especies del Catálogo Regional de Especies Protegidas de la Flora (Decreto 65/95, de 27 de abril) y sobre los hábitats de interés comunitario cartografiados en el entorno.
- Respecto al Paisaje, el Estudio de Impacto Ambiental deberá contemplar los efectos sobre el paisaje que tendrán las diferentes alternativas, con especial atención a las estructuras de paso sobre la Ría de Avilés que se prevén en dos de las alternativas planteadas en este momento y acantilado relicto de Salinas.
- Respecto al Patrimonio Cultural, el Estudio de Impacto Ambiental deberá contemplar los elementos del Patrimonio cultural del entorno que podrían verse afectados como consecuencia del proyecto previsto, tanto directa como indirectamente.

D. Medidas previstas para reducir, eliminar o compensarlos efectos ambientales:

- Las alternativas que finalmente se consideren, y sus exigencias constructivas, deben acarrear la menor alteración sobre los distintos factores del medio, en particular sobre los más representativos (los de mayor relevancia ecológica). Si fuera el caso, se diseñarán y desarrollarán sistemas de disposición de la infraestructura sobre el terreno que impliquen el menor coste ambiental y máximo respeto a esos factores. Así, se planteará la sustitución de terraplenes por viaductos o voladizos en zonas próximas a cauces y vegetación riparia en el caso de las alternativas que comprenden el Corredor Norte por el T.M de Castrillón, el Corredor sobre la ría de Avilés en la zona del Río Raíces, y el Corredor sobre la ría de Avilés en la zona

de San Juan de Nieva. En general, se optará por sistemas constructivos que impidan o dificulten la caída de materiales sobre los hábitats riparios, y se favorecerán las labores de restauración. En este sentido, se contemplará la posibilidad de llevar a cabo la ejecución de túneles o falsos túneles en detrimento de grandes desmontes o trincheras que generen un gran efecto barrera, prolongando los emboquilles para disminuir los desmontes en esos puntos, como sería en el caso de las alternativas denominadas Corredor Norte por el t.m. de Castrillón, Corredor por el t.m. de Avilés, y Corredor en Túnel bajo la ría de Avilés. Se proveerá la restauración vegetal de todos los espacios afectados, incluso los propios taludes de desmonte, terraplenes, zonas de acopio de materiales, áreas auxiliares, vertederos, etc.

- Se estudiarán de la forma más exhaustiva posible (cuantitativa y cualitativamente), las afecciones que la actuación podría ocasionar, tanto en la fase de ejecución como tras su entrada en servicio, sobre los hábitats y taxones de interés comunitario presentes en el ámbito territorial que sufrirá las consecuencias de la ejecución de las obras en proyecto. A la vista del resultado de ese proceso de análisis, se incluirá un anexo con la propuesta de medidas preventivas (incluso protocolos de actuación), en caso de ser necesarios.
 - El anexo arriba citado incluirá asimismo la propuesta de medidas compensatorias al proyecto al menos para el caso de las propuestas referidas al Corredor Norte por el t.m. de Castrillón, y al Corredor sobre la Ría de Avilés en la zona de San Juan de Nieva, contemplando también esta posibilidad para el caso del Corredor sobre la Ría de Avilés en la zona del Río Raíces. Entre otras, estas medidas prevén la realización de plantaciones, trasplantes, pasos de fauna, recuperación y mejora de hábitats, etc.; considerando tanto las obligadas a consecuencia de la ejecución del proyecto, como aquellas otras que, con carácter general, puedan incidir en la mejora de los ecosistemas sobre los que finalmente repercutan las distintas unidades de obra precisas (incluso zonas afectadas por actuaciones anexas a la principal, como aparcamientos, puntos de acopio de material destinado a la obra, vertederos necesarios para acopiar los sobrantes, etc.). Estas medidas compensatorias, una vez justificada su conveniencia, amplitud y efectividad, fehacientemente deberán llevarse a efecto, para lo cual estarán entonces acompañadas y avaladas tanto por la correspondiente disponibilidad del espacio (terrenos), como por la asignación y dotación económica (presupuesto) necesaria para su ejecución. Las actuaciones que se reflejen en este Anejo estarán amparadas por el Pliego de Prescripciones técnicas del Proyecto Constructivo, y constará, al menos, de los siguientes apartados: Memoria justificativa y explicativa, Planos, Cronograma, y Presupuesto; este último vendrá recogido como un capítulo específico de los que conformen el del Proyecto de Ejecución.
 - En el estudio de las afecciones sobre la vegetación riparia y a sus hábitats y ecosistemas asociados, se evaluará la posible merma en la calidad de los mismos para especies anfibias, piscícolas, mamíferos y avifauna presentes en esas zonas, y de entre ellas para las que gocen de algún grado de protección y deba, en consecuencia, salvaguardarse ese hábitat. Se valorarán los riesgos por afecciones derivadas de posibles vertidos o escapes en la fase de ejecución, y si procediera, durante la de funcionamiento.
 - Se incluirá una modelización del impacto sonoro generado por los viales que finalmente contemplen las distintas alternativas estudiadas, sobre las viviendas o parcelas edificables existentes en su entorno, procediendo a valorar el impacto según los niveles de emisión legalmente establecidos (Ley 37/2003, del Ruido; 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; y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental).
 - Se analizará el efecto barrera que la nueva infraestructura (según las distintas alternativas estudiadas) pueda acarrear sobre el ámbito territorial que se verá afectado por la actuación en proyecto, acercándose lo más posible a la realidad física de ese entorno una vez se realicen las distintas unidades de obra que finalmente se consideren como ambientalmente viables. Se propondrán las soluciones (técnicas constructivas, prácticas de restauración o revegetación, etc.) que más efectivamente aminoren o eviten el efecto barrera. Complementariamente, se realizará una valoración de la aceptación social y efectos socioeconómicos de las distintas alternativas, en particular sobre la población residente.
- E. Programa de Vigilancia Ambiental:
- El Programa de Vigilancia Ambiental comprenderán además el Seguimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se impongan a fin de que la actuación sea considerada como ambientalmente viable. Establecerá un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras, correctoras, de recuperación ambiental y paisajística, y de las medidas compensatorias que el EIA contemple.
- F. Restauración e integración paisajística:
- Sin perjuicio de lo ya apuntado en el apartado D, y como un documento más de los que conformen el proyecto constructivo, el anexo del citado apartado D se complementará con la partida y actuaciones correspondientes al Plan de Restauración y de Integración Paisajística, incluyendo al menos:
 - o Planimetría topográfica escala 1:10.000 o inferior de las zonas a restaurar.
 - o Técnicas y metodologías de restauración y revegetación a aplicar en taludes de desmonte (particularmente en los emboquilles) y terraplén, en escolleras y zonas bajo voladizos, áreas destinadas a vertedero y acopio de los materiales excedentes, zonas de aparcamientos, etc.
 - o Técnicas y metodología de restauración e integración paisajística.
 - o Especies empleadas, con prioridad para el material vegetal procedente de la misma región biogeográfica que la zona que se verá afectada (tanto para el caso de las medidas compensatorias, como para la recuperación y restauración de los distintos espacios afectados).
 - o Cronograma de realización de las distintas labores de restauración, según los ámbitos afectados.



- o Incorporará al menos de una memoria justificativa, un pliego de condiciones técnicas, cartografía y planimetría, cronograma de desarrollo de las labores, y un presupuesto; abarcará todas las acciones o medidas necesarias para acometer la recuperación e integración paisajística de todas las zonas afectadas directa o indirectamente por la ejecución del vial en proyecto.
- o Un presupuesto, que se integrará como un capítulo más de los que conformen el del Proyecto Constructivo de la actuación.
- o Seguimiento de las plantaciones y reposiciones de marras, tanto de la restauración como de las medidas compensatorias.

G. Anexo Cartográfico y Fotográfico:

- Siempre que técnicamente resulte posible, la cartografía que figure en el Estudio de Impacto Ambiental irá superpuesta sobre la fotografía aérea oficial más actual. A este respecto, y en relación con los elementos constructivos más significativos de la actuación en proyecto (caso del paso elevado sobre la ría y túneles), se elaborará un fotomontaje de tales infraestructuras, de manera que se permita visualizar y analizar adecuadamente el impacto visual que pudieran generar.
- En el caso de las alternativas que contemplan la disposición de pasos sobre la ría, se incluirá un plano con las cuencas visuales que se generen, de manera que permita evaluar su impacto sobre aquellos elementos del medio más susceptibles a su presencia (patrimonio arqueológico y arquitectónico, espacios protegidos, etc.).

Tercero.—En el trámite de consultas previsto en el punto 3 del artículo 9 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos se realizará como mínimo, a los organismos y asociaciones consultados en la fase de determinación del alcance y al Servicio de Restauración y Evaluación de Impacto Ambiental.

Oviedo, 31 de enero de 2011.—El Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, Francisco González Buendía.—Cód. 2011-04324.