PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2013-2024

DOCUMENTO AMBIENTAL PRELIMINAR

Pág.

1. INTRODUCCIÓN 3
2. ANTECEDENTES DEL PLAN 4
3. JUSTIFICACIÓN Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO 9
4. UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ÁMBITO 11
   - 4.1. ESPACIOS PROTEGIDOS 11
   - 4.2. VEGETACIÓN 17
   - 4.3. FAUNA 25
   - 4.4. PAISAJE 26
5. OBJETIVOS DEL PLAN 27
6. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN 32
7. ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN 35
8. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN 36
9. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL A TENER EN CUENTA 37
   - 9.1. DIRECTRICES REGIONALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DROT) 37
   - 9.2. PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES (PORNA) 39
   - 9.3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL ASTURIANO (POLA) 40
   - 9.4. PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN (PGO) 40
   - 9.5. FIGURAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 41

10. NORMATIVA SECTORIAL A TENER EN CUENTA 42
10.1. CATÁLOGOS DE ESPECIES PROTEGIDAS 42
10.2. LEY DE BIODIVERSIDAD 42
10.3. PATRIMONIO CULTURAL 43
11. EFECTOS PREVISIBLES DEL PLAN 44
11.1. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE 44
11.2. EFECTOS SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO 49
11.3. EFECTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL IMPLICADA 50
11.4. EFECTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 50
11.5. EFECTOS SOBRE LAS NORMAS APLICABLES 51
12. CONCLUSIONES 54

1. INTRODUCCIÓN

La *Ley 9/2006 de 28 de abril sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* (BOE de 29 de abril de 2006) traspone la Directiva 2001/42/CE en vigor desde el 21 de julio de 2004, y la incorpora al ordenamiento jurídico español estableciéndose como legislación básica para Asturias.

Una vez adaptada la Directiva 2001/42/CE por la Ley 9/2006, todos los planes y programas desarrollados por la Administración Autonómica, o por sus Organismos Autónomos y por la Administración Local que estén dentro de su ámbito de aplicación deberán someterse al procedimiento administrativo establecido en la citada Ley 9/2006.

El primer paso del citado procedimiento administrativo corresponde la denominada "comunicación de iniciación". Mediante dicha comunicación el órgano promotor de un plan o programa comunicará al órgano ambiental su iniciación, acompañando dicha comunicación de la documentación inicial requerida por este último. Este Documento Ambiental Preliminar constituye el documento de consulta a las Administraciones Públicas afectadas (según lo recogido en el artículo 9 de la Ley 9/2006), y al público interesado acerca de posibles efectos sobre el medio ambiente derivados de la aplicación del Plan.

El presente documento inicial la tramitación ambiental correspondiente al Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024 (en lo sucesivo PIMA), y se redacta de acuerdo con el artículo 90 del *Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias* y con la citada *Ley 9/2006 de 28 de abril sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.*

Una vez sometido el Documento Ambiental Preliminar al trámite de consultas previas, el órgano ambiental elaborará el Documento de referencia (según el artículo 9 de la citada Ley 9/2006) que servirá de base para la redacción del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

2. ANTECEDENTES DEL PLAN

No existen en Asturias antecedentes a nivel autonómico de Planes directores de infraestructuras que abarquen las distintas infraestructuras de transporte terrestre. Habría que recurrir al ámbito estatal para encontrar referencias similares (como el PEIT 2005-2020, o el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, ambos planes del Ministerio de Fomento).

El PITVI tiene como objetivos generales dar respuesta a las necesidades efectivas de movilidad y de acceso a la vivienda de la sociedad española, mediante la articulación de objetivos y actuaciones a medio y largo plazo que contribuyan a la reactivación económica, al refuerzo de la competitividad y a la sostenibilidad económica, social y ambiental.

Como objetivos estratégicos de la planificación, establece los siguientes:

- Mejorar la eficiencia y la competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes
- Promover el desarrollo económico equilibrado como herramienta al servicio de la superación de la crisis
- Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través de un sistema de transporte
- Promover la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal

Para ello, después de hacer un análisis y diagnóstico de la situación actual, propone una serie de medidas y actuaciones en materia de infraestructuras circunscritas a las infraestructuras de competencia estatal y clasificadas en Programas de Actuación. Para el caso concreto de Asturias, el Programa de Actuación de inversiones incluye la ejecución de actuaciones en carreteras (cierre de la Autovía A-8, acondicionamiento de la carretera N-625), ferrocarriles (nuevas inversiones en la red de cercanías, finalización de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Asturias con la ejecución de las actuaciones Venta de Baños – León, León – La Robla, Variante de Pajares, y Pola de Lena – Gijón/Avilés, así como mejora de accesibilidad a diversas estaciones en Asturias) y puertos (Terminación de la fase 2 de la margen derecha del Puerto de Avilés). No se contemplan en el PITVI inversiones en Asturias en infraestructura aeroportuaria, ni en el

Puerto de Gijón. Asimismo, no se incluye una programación anual de las actuaciones que permita discriminar en qué parte del período 2012-2024 se prevé su puesta en servicio.

El PITVI propone como objetivo a largo plazo las imágenes finales de la planificación en materia de carreteras y de ferrocarriles (para el transporte de pasajeros y de mercancías) propuestas para las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T), en los gráficos que se incluyen a continuación.

Gráfico nº37. Red de carreteras. Horizonte RTE-T

Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerio de Fomento

Gráfico nº38. Red ferroviaria Alta Velocidad. Horizonte RTE-T

Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerio de Fomento

Gráfico nº39. Red ferroviaria de mercancías. Horizonte RTE-T

Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerio de Fomento

Como antecedentes del Plan en el ámbito de la planificación de carreteras autonómica, se pueden citar los siguientes:

- I Plan regional de carreteras 1986-1991

- II Plan regional de carreteras 1994-2001
- Estrategia de Carreteras para Asturias. Propuestas de actuación 1996-2007
- Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010

El "I Plan regional de carreteras 1986-1991" se definía como “el instrumento básico que propone el Gobierno del Principado para modernizar la actual red viaria, atendiendo a la demanda de transporte prevista a medio y largo plazo”. En la elaboración del Plan se definían tres objetivos:

- Atención al tráfico (adecuar el nivel de servicio a la demanda, mejorar la seguridad vial y homogeneizar las condiciones de circulación)
- Estructuración territorial (vertebrar las comarcas, incrementar la accesibilidad en las zonas deficitarias y conseguir un modelo territorial más equilibrado)
- Gestión de la red (incrementar la eficacia de la Administración, optimizar el rendimiento de las inversiones y planificar adecuadamente las actuaciones)

El Plan definía cuatro tipologías de actuaciones que daban pie a otros cuatro programas concretos: nuevas carreteras, acondicionamientos generales, acondicionamientos parciales y mantenimiento y refuerzos de firme.

En 1994 se aprobó el denominado "II Plan Regional de Carreteras 1994-2001" (que constituía en realidad una segunda fase del I Plan Regional 1986-1991, terminado fuera de su plazo, con la misma red horizonte año 2000). Este II Plan fue modificado por las actuaciones emprendidas en el período 1995-1999, tanto por el diferente modelo de articulación territorial, que concentró las inversiones de carreteras en la zona central, como por las concretas obras proyectadas.

Entre 1996 y 1997 se redactó el documento "Estrategia de Carreteras para Asturias. Propuestas de actuación 1996-2007", que constituyó la guía inicial de las actuaciones de la Consejería de Fomento durante la legislatura 1995-1999. Este documento, con efectos internos de Plan, ya recogía nuevas tendencias de inversión sobre la red de carreteras del Principado.

Las posibilidades de financiación adicional que a partir de 1998 plantean los denominados Fondos Mineros para la reactivación de las comarcas mineras, centrales y periféricas en crisis, alumbran un nuevo panorama de planificación en cuanto a las mayores posibilidades de inversión, y consiguiente incorporación de obras que por su magnitud no habían sido contempladas en el anterior documento de Estrategias de Carreteras. Así por ejemplo la prolongación del Corredor del Nalón (AS-17) hasta Caso, el tramo de Cangas del Narcea a Leitariegos (AS-213), etc., y sobre todo la Autovía

Mieres-Gijón (AS-1), la primera vía de sus características de responsabilidad autonómica.

Al albur de estas circunstancias y antecedentes, el 1 de febrero de 2001 se aprueba el Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010 para un horizonte temporal dividido en dos períodos: 2000-2006 y 2007-2010.

El Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010 sigue la siguiente estructura:

- Análisis de los antecedentes del propio Plan y del planeamiento en el que se enmarca el Plan
- Análisis y diagnóstico de la red de carreteras autonómica
- Establecimiento de criterios de intervención y necesidades de actuación (entre las que se incluyen: insuficiencias de capacidad, dificultades de trazado, accesibilidad territorial, variantes de población, y peligrosidad de la red)
- Establecimiento de propuestas de actuación y Programas de Actuación
- Elaboración de presupuesto y plazos de actuación

Los objetivos del Plan están relacionados con la mejora de la accesibilidad y de la articulación territorial, con el incremento de la capacidad y con el incremento de la calidad del viario, cumpliendo con un objetivo de índole general, que es garantizar el adecuado mantenimiento de la red de carreteras; y considerando explícitamente la necesidad de minimizar los efectos externos de las carreteras, en concreto los accidentes y la contaminación atmosférica, acústica y visual.

3. JUSTIFICACIÓN Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El presente documento se redacta en cumplimiento de la *Ley 9/2006 de 28 de abril sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, además del *Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias.*

Desde el punto de vista de la legislación, el PIMA no se fundamenta en una concreta figura de planificación que esté contemplada como tal en la legislación estatal o autonómica, sino que responde a un novedoso enfoque integrado de la planificación en donde las actuaciones relativas a actuaciones que corresponden a la Administración General del Estado se formularán con carácter de propuestas no vinculantes, mientras que las que en cuanto a las que corresponden a la Administración del Principado de Asturias, el PIMA operará como instrumento de planificación de las carreteras de titularidad autonómica, que sustituya el finalizado Plan 2000-2010 como Plan Autonómico de Carreteras 2013-2024.

De acuerdo al artículo 90 del *Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias,*

"Se someterá a la evaluación Ambiental de Planes y Programas:

(…) 3º La elaboración de los Programas de Actuación Territorial"

De igual manera, en la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias, en el artículo 8 se recoge la necesidad de desarrollar un informe de sostenibilidad ambiental en los Planes Autonómicos de Carreteras:

"*Contenido de los Planes Autonómicos de Carreteras:*

Además de lo establecido en la normativa de aplicación en materia de ordenación del territorio y urbanismo, los Planes Autonómicos de Carreteras contendrán:

(…) e) Un informe de sostenibilidad ambiental con los contenidos señalados en la normativa ambiental y de ordenación territorial y urbanística para la realización de la evaluación ambiental".

Parte de los Estudios Informativos necesarios para desarrollar las propuestas planteadas por el Plan Director aparecen incluidos en el Real Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero, ya sea en el Anexo I o en el II. Por este motivo puede afirmarse que el Plan

Director objeto del presente documento establece "*el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental*".

Por tanto, se considera necesario el sometimiento del presente Documento Ambiental Preliminar al trámite de consultas establecido por la Ley 9/2006, que servirá al órgano ambiental para decidir acerca de la necesidad de continuar la tramitación ambiental de acuerdo a la legislación ambiental de planes y programas, así como en su caso para redactar el Documento de Referencia que sirva de base para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El artículo 18 de la Ley 9/2006 recoge los apartados que debe contener al menos el Documento Ambiental Preliminar, en el caso de planes y programas promovidos por la Administración General del Estado. Se ha seguido en este documento la misma estructura y el mismo contenido:

a) Objetivos de la planificación
b) Alcance y contenido de la planificación, de las propuestas y de sus alternativas
c) Desarrollo previsible del plan
d) Efectos ambientales previsibles
e) Efectos previsibles sobre los elementos estratégicos del territorio, sobre la planificación sectorial implicada, sobre la planificación territorial y sobre las normas aplicables

4. UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ÁMBITO

El ámbito del Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024 lo constituye la totalidad del territorio perteneciente al Principado de Asturias.

El Principado de Asturias tiene una extensión de 10.603,57[1] km^2 (lo que supone un 2,10% de la superficie española), y una población (con datos del avance del Padrón municipal a 1 de enero de 2012) de 1.077.360 habitantes (lo que supone un 2,28% de la población española). La densidad de población es de 101,6 hab/km^2 (frente a los 93,4 hab/km^2 en el conjunto de España), por lo que se puede afirmar que Asturias está ligeramente más densamente poblado que la media española.

La población se agrupa principalmente en el tercio central, desde la costa hacia el interior, siguiendo los valles (Nalón, Caudal). Los concejos más poblados son Gijón (277.733 habitantes), Oviedo (225.973 habitantes) y Avilés (83.107 habitantes), seguidos a cierta distancia por Siero (52.229 habitantes), Langreo (43.647 habitantes) y Mieres (42.421 habitantes).

4.1. ESPACIOS PROTEGIDOS

Una característica del territorio asturiano es la calidad (en forma de riqueza diversidad) y extensión de su patrimonio natural. Esto hace que un porcentaje importante de su superficie esté incluida en espacios con algún tipo de protección (el 22,10% de la superficie está incluida en Espacios Naturales Protegidos, el 26,5% está incluida en Red Natura 2000)[2]

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias (PORNA), aprobado por Decreto 33/94 de 19 de mayo, promueve la creación de una red de espacios representativa y explicativa de la región.

La Red Regional de Espacios Protegidos clasifica los mismos en las siguientes categorías:

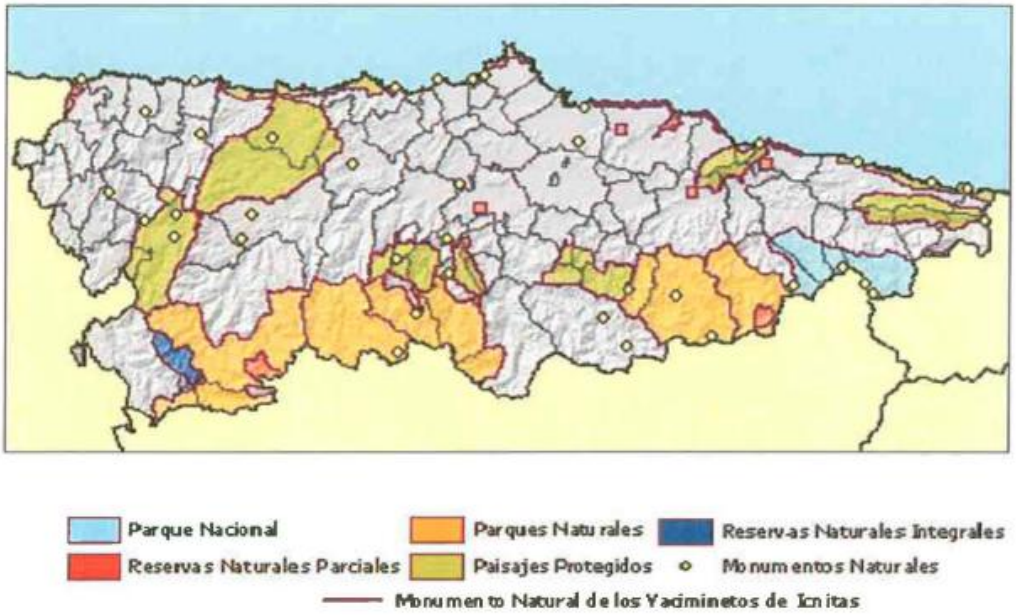
- Parque Natural
- Reserva Natural (Integral o Parcial)
- Monumento Natural
- Paisaje Protegido

[1] IDEPA
[2] Memoria Ambiental España 2010

Espacios naturales en Asturias integrados en la Red Regional de Espacios Protegidos	
Clasificación	**Espacio natural**
Parque Natural	Parque Natural de las Fuentes del Narcea y del Ibias
	Parque Natural de Somiedo
	Parque Natural de Redes
	Parque Nacional de Picos de Europa
	Parque Natural de Ponga
	Parque Natural de Peña Ubiña – La Mesa
Reserva Natural	Reserva Natural Integral de Muniellos
	Reserva Natural Parcial de Peloño
	Reserva Natural Parcial del Cueto de Arbás
	Reserva Natural Parcial de la Ría del Eo
	Reserva Natural Parcial de la Ría de Villaviciosa
	Reserva Natural Parcial de Barayo
	Reserva Natural Parcial de la Cueva de las Caldas
	Reserva Natural Parcial de la Cueva del Sidrón
	Reserva Natural Parcial de Cueva Rosa
	Reserva Natural Parcial de la Cueva del Lloviu
Monumentos Naturales	Tejo de Santa Coloma (Allande)
	Tejo de Lago (Allande)
	Alcornocal de Boxu (Allande)
	Foces del Pinu (Aller)
	Tejo de Santibáñez de la Fuente (Aller)
	Red de Toneyu (Amieva)

Espacios naturales en Asturias integrados en la Red Regional de Espacios Protegidos	
Clasificación	**Espacio natural**
	Sistema del Trave (Cabrales)
	Torca Urriellu (Cabrales)
	Playa del Espartal (Castrillón)
	Isla de la Deva y Playón de Bayas (Castrillón – Soto del Barco)
	Playa de Penarronda (Castropol – Tapia de Casariego)
	Turbera de las Dueñas (Cudillero)
	Cuevas de Andina (El Franco)
	Carbayón de Lavandera (Gijón)
	Carbayera `l Tragamón (Gijón)
	Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero (Gozón)
	Playa de Gulpiyuri (Llanes)
	Bufones de Arenillas (Llanes)
	Bufones de Santiuste (Llanes)
	Complejo de Cobijeru (Llanes)
	Playa de Frexulfe (Navia)
	Sistema del Jitu (Onís)
	Saucedas de Buelles (Peñamellera Baja)
	Teixu y Rebollu de Bermieco (Quirós)
	Entrepeñes y Playa de Vega (Ribadesella)
	Tejo de Salas (Salas)
	Desfiladero de las Xanas (Santo Adriano)
	Ruta del Alba (Sobrescobio)

Espacios naturales en Asturias integrados en la Red Regional de Espacios Protegidos	
Clasificación	**Espacio natural**
	Cueva Huerta (Teverga)
	Carbayón de Valentín (Tineo)
	Fayona de Eiros (Tineo)
	Hoces del Esva (Valdés)
	Cascadas del Oneta (Villayón)
	Puertos de Marabio (Yernes y Tameza)
Paisajes Protegidos	Paisaje Protegido de la Costa Occidental
	Paisaje Protegido de la Cuenca del Esva
	Paisaje Protegido de Cabo Peñas
	Paisaje Protegido de la Costa Oriental
	Paisaje Protegido de las Sierras de Carondio y Valledor
	Paisaje Protegido de la Sierra del Aramo
	Paisaje Protegido de la Sierra del Sueve
	Paisaje Protegido de la Sierra de Cuera
	Paisaje Protegido del Pico Cadoveiro
	Paisaje Protegido de las Cuencas Mineras



La conservación del patrimonio natural es un problema que trasciende el ámbito autonómico e incluso nacional, por ello diversos organismos internacionales como la UNESCO o el Consejo de Europa han iniciado diferentes esfuerzos para planificar y ejecutar adecuadamente este objetivo.

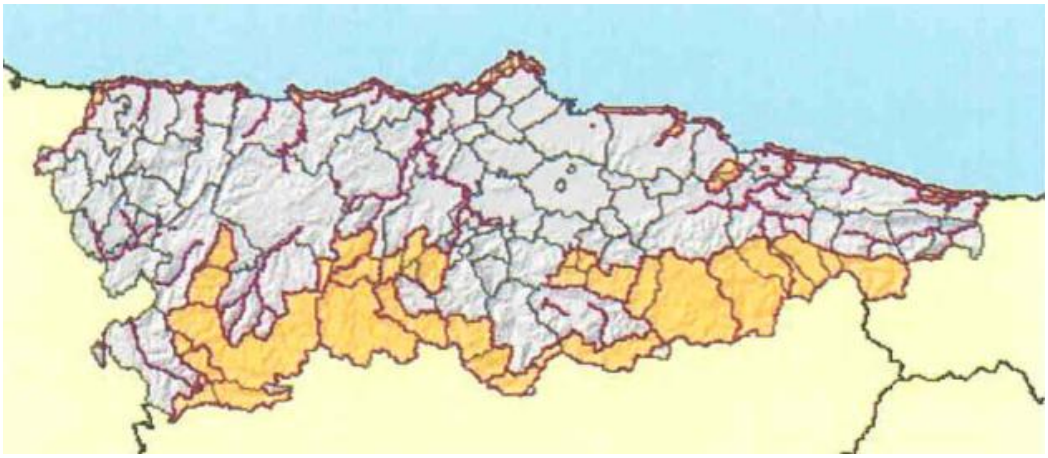
El programa MaB (Hombre y Biosfera) de la UNESCO, desde 1974, aboga por la creación de Reservas de la Biosfera, espacios protegidos en los que se integran los valores naturales con las actividades tradicionales que no entran en conflicto con dichos valores. Se trata de lugares en los que se pueden promover actividades didácticas y de investigación.

Asturias cuenta con las siguientes Reservas de la Biosfera:

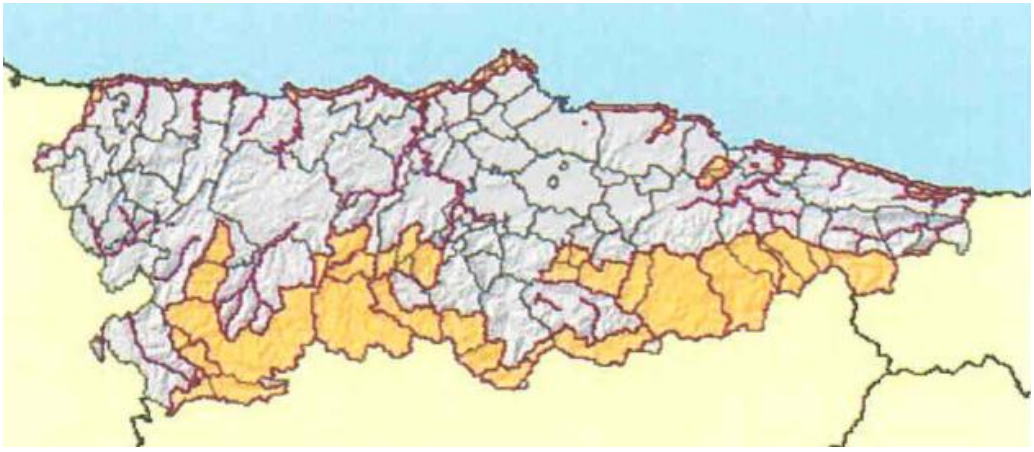
Espacios naturales en Asturias que forman parte de las Reservas de la Biosfera	
Espacio natural	**Año aprobación como Reserva de la Biosfera**
Parque Natural de Somiedo	2000
Reserva Natural Integral de Muniellos	2000
Parque Natural de Redes	2001
Parque Nacional de Picos de Europa	2003

Espacios naturales en Asturias que forman parte de las Reservas de la Biosfera	
Espacio natural	**Año aprobación como Reserva de la Biosfera**
Parque Natural de las Fuentes del Narcea, Degaña e Ibias	2003
Reserva de la Biosfera del río Eo, Oscos y Terras de Burón	2007

Por útlimo, además de los espacios señalados, hay que añadir los espacios pertenecientes a la red Natura 2000, red ecológica de áreas de conservación de la biodiversidad promovida por la Unión Europea. En Asturias existen tanto LICs (Lugares de Interés Comunitario) como ZEPAs (Zonas de Especial Protección de Aves). De igual manera que sucede con el resto de espacios protegidos, las zonas de Red Natura 2000 son especialmente importantes en el sur de la Comunidad (Cordillera Cantábrica).



LICs en Asturias



ZEPAs en Asturias

La existencia de los Espacios Naturales Protegidos, en sus diversas acepciones, clasificaciones y alcances de protección, serán considerados con exclusivo cuidado en la definición de actuaciones del PIMA, desde dos vertientes:

- Desde el punto de vista de la sensibilidad ambiental, se manejarán los indicadores ambientales correspondientes para calibrar las afecciones que puedan generar actuaciones en espacios protegidos
- Desde el punto de vista de su atractivo como elementos del patrimonio natural, se tendrán en cuenta desde el punto de vista de la accesibilidad en el análisis global de la movilidad dentro de la Comunidad.

4.2. VEGETACIÓN

Tal y como recoge el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias, la vegetación en Asturias se puede describir en función de los pisos bioclimáticos. Coexisten dos grandes grupos: un primer grupo que incluye los pisos termocolino, colino y montano (series de vegetación con etapas climácicas forestales), y un segundo grupo que incluye pisos subalpino y alpino (series de vegetación con etapas climácicas formadas por matorrales y pastizales).

Además, existen complejos de vegetación específicos, que poseen peculiaridades y localizaciones geográficas comunes: vegetación litoral, turberas, roquedos, canchales, gleras.

Las series colina y montana incluyen:

- Series de vegetación del carbayo (Quercus Robur)
- Series de vegetación del roble albar (Quercus Petraea)
- Series de vegetación del rebollo (Quercus pyrenaica)
- Series de vegetación del haya (Fagus sylvatica)
- Series de vegetación del abedul (Betula celtibérica)
- Series de vegetación de la encina (Quercus ilex), carrasca (Quercus rotundifolia) y alcornoque (Quercus suber)
- Series de vegetación ribereñas y arbustivas

Las series alpina y subalpina incluyen:

- Series de vegetación del enebro rastreo (Juniperus communis ssp. Alpina)
- Serie alpina basófila

Por último, en los Complejos de Vegetación se destacan los de la zona litoral:

- Vegetación de acantilados
- Vegetación de playas y dunas
- Vegetación de marismas y marjales subhalófilos
- Vegetación de zona intermareal y submareal y otros Complejos de Vegetación, especialmente los de las zonas húmedas continentales.

En la siguiente tabla, se muestran las series de vegetación anteriores:

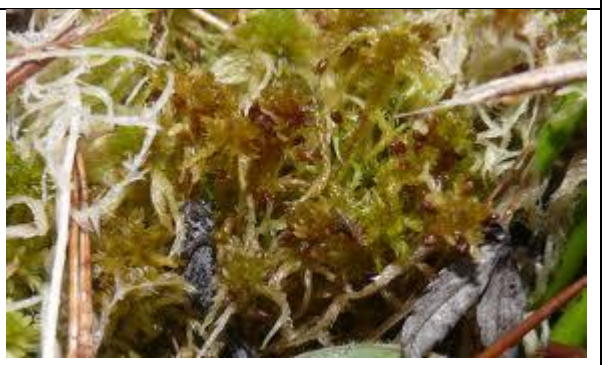
Series de vegetación en Asturias		
Serie bioclimática	**Series de vegetación**	
Colina - Montana	Quercus Robur	
Colina - Montana	Quercus Petraea	
Colina - Montana	Quercus pyrenaica	

Series de vegetación en Asturias		
Serie bioclimática	**Series de vegetación**	
Colina - Montana	Fagus sylvatica	
Colina - Montana	Betula celtibérica	

Series de vegetación en Asturias		
Serie bioclimática	**Series de vegetación**	
Colina - Montana	Quercus ilex	
Colina - Montana	Quercus rotundifolia	
Colina - Montana	Quercus suber	

Series de vegetación en Asturias		
Serie bioclimática	**Series de vegetación**	
Colina - Montana	Series ribereñas y arbustivas	
Alpina y Subalpina	Juniperus communis ssp. Alpina	
Alpina y Subalpina	Alpina basófila	

Series de vegetación en Asturias		
Serie bioclimática	**Series de vegetación**	
Zona Litoral	Acantilados	
Zona Litoral	Playas y dunas	
Zona Litoral	Marismas y marjales	

Series de vegetación en Asturias		
Serie bioclimática	**Series de vegetación**	
Zona Litoral	Zona intermareal y submareal	
Otros Complejos	Turberas	

Un aspecto relacionado con la vegetación y con las infraestructuras es la existencia de especies invasoras asociadas a las mismas (especialmente a las infraestructuras viarias), como es el caso de la Cortaderia Selloana o Hierba de la Pampa.

En las propuestas de actuaciones incluidas en el PIMA, además de considerar las afecciones a la vegetación derivadas de las propuestas que se realicen, se tendrá en cuenta el peligro de que las infraestructuras propuestas actúen como vectores de propagación de especies invasoras como la anterior, estudiando las medidas protectoras necesarias.

4.3. FAUNA

La fauna en Asturias presenta una elevada diversidad fruto del número de hábitats distintos que se localizan en el territorio. Una consecuencia de esta diversidad es el relativo desconocimiento existente en cuanto a una parte importante de su composición (como es el caso de multitud de invertebrados).

La clase más amplia en cuanto a número de especies es la de las aves, que al mismo tiempo es la que presenta un menor número de endemismos, debido a su movilidad. Anfibios y reptiles presentan proporcionalmente un mayor número de endemismos.

Una clasificación general habitual es la de tipo territorial, siguiendo la terminología de los pisos bioclimáticos. De esta manera, tenemos los siguientes sectores y grupos:

Sector litoral:

- Especies estrictamente acuáticas propias del submareal o intermareal (invertebrados y peces)
- Especies que encuentran sus recursos en el mar, y completan aspectos de su ciclo vital en tierra firme (reproducción y descanso). Principalmente, se trata de aves ,marinas, anátidas y limícolas, así como algún mamífero como la nutria.
- Especies ligadas a acantilados marinos y sus inemdiaciones (aves, reptiles)

Sector colino:

- Especies habituadas al contacto con el ser humano (se trata de un sector que ha experimentado una gran alteración), aunque potencialmente se trata de un sector con un elevado potencial de biomasa y diversidad.

Sector montano

- Especies de vertebrados de mayor trascendencia en su conservación y manejo (urogallo, oso, corzo, ciervo, …)

Sector subalpino:

- Especies capaces de soportar condiciones extremas, con gran interés de conservación por la escasa entidad numérica de las poblaciones y la alta singularidad de los elementos faunísticos

La mayor concentración de especies faunísticas relevantes se sitúa en el interior de los Espacios Naturales Protegidos, por lo que el análisis principal de la afección a la fauna por parte del PIMA estará ligado al análisis de la afección a dichos espacios. No obstante, se atenderá a las condiciones específicas de las zonas atravesadas en el análisis faunístico de las actuaciones propuestas también en los espacios que no gozan de régimen de protección.

4.4. PAISAJE

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias establece las siguientes unidades ambientales en Asturias (a partir de lo recogido en el Anexo "Unidades ambientales básicas en Asturias" de la Ley 5/1991 de 5 de abril):

- Litoral:
  - Playas y dunas
  - Rías y Estuarios
  - Acantilados y rasas
  - Intermareal y submareal de aguas interiores
- Valles y sierras litorales del occidente
- Valles y sierras litorales del centro y oriente
- Montañas el occidente
- Núcleo central de la Cordillera
- Picos de Europa

De estas unidades, las más antropomorfizadas son las correspondientes al litoral, valles y sierras litorales, y las menos antropomorfizadas son las correspondientes a las montañas (todas las cuales forman parte de la Cordillera Cantábrica).

Dentro del análisis ambiental a realizar en el PIMA, se evaluará para las diferentes actuaciones el grado de afección que suponen para el paisaje, teniendo en cuenta su calidad y sensibilidad.

5. OBJETIVOS DEL PLAN

La Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible (Gotemburgo, junio de 2001), desarrollada por la Comisión Europea a petición del Consejo de Europeo de Helsinki de 1999, y fruto de un largo proceso de reflexión sobre el concepto de desarrollo, establece objetivos o metas a largo plazo encuadradas en cinco grandes capítulos. Dos de dichos capítulos tienen una relación directa con el ámbito de la planificación de infraestructuras:

"*Limitar el cambio climático e incrementar el uso de energías limpias, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero".*

"*Mejorar el sistema de transporte y ordenación territorial, por sus evidentes implicaciones en el cambio climático y para conseguir un desarrollo regional más equilibrado".*

Como continuación de este proceso, el Gobierno del Principado de Asturias aprobó en junio de 2002 una Declaración Institucional por el Desarrollo Sostenible, que incluye en su enunciado aspectos como

- Planteamiento de un nuevo concepto de desarrollo que integre los puntos de vista económico, social y ecológico – "desarrollo sostenible"
- Identificación de las tendencias que amenazan la sostenibilidad (cambio climático, desigualdad social, pérdida de biodiversidad, riesgo alimentario)
- Definición de objetivos específicos en materia de sostenibilidad como respuesta a los problemas detectados
- Cooperación con las administraciones local, nacional y europea
- Elaboración de una Estrategia de Desarrollo Sostenible del Principado de Asturias

Dicha Estrategia de Desarrollo Sostenible del Principado de Asturias se materializó en un documento en mayo de 2008, que tenía entre otros las siguientes metas, objetivos y actuaciones relacionados con la movilidad:

Meta	**Equilibrio territorial**: Consolidar un territorio más equilibrado y accesible que preserve el patrimonio, variedad, riqueza y atractivo natural y cultural de las áreas rurales, urbanas y costeras
Objetivos específicos	• Formular y ejecutar **políticas territoriales** tendentes a **mejorar la accesibilidad en las distintas partes** de Asturias, así como la **integración, cohesión y complementariedad territorial** de las zonas occidental, oriental y central de la región. • Establecer **estrategias de movilidad coordinadas con la planificación territorial y urbanística,** que colaboren a la mejor **articulación del territorio** y a su **calidad medioambiental**, y repercutan en beneficio del equilibrio climático a través de la **reducción de emisiones de gases de efecto invernadero**
Actuaciones	• Completar y mejorar la red de carreteras autonómicas, procediendo en el momento adecuado a redactar un Programa de Actuación Territorial que coincida con el horizonte del PEIT (2020), incorporando actuaciones de integración territorial y ambiental que supongan un esfuerzo de adaptación al entorno y que incrementen su rentabilidad territorial con el mínimo coste ambiental • Potenciar la función primordial del ferrocarril en el sistema intermodal de transporte, a escala interregional e intrarregional. • Consolidar el papel del Consorcio del Transporte de Asturias como instrumento de equilibrio territorial • Promover soluciones puntuales de transporte a la demanda a favor de habitantes de asentamientos rurales con déficits de accesibilidad e insuficiente cobertura de transporte público

Meta	**Atmósfera**: Mejorar la calidad del aire y contribuir a mitigar la influencia del cambio climático
Objetivos específicos	• Actuar sobre los principales **agentes contribuyentes al cambio climático** • Asegurar la **reducción de emisiones a la atmósfera y mejorar la calidad del aire**
Actuaciones	• Promover medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero • Realizar una Estrategia de Movilidad Sostenible para el área central de Asturias, con metas concretas de reducción sustancial de emisiones de contaminantes y GEI por el transporte, incorporando actuaciones relacionadas con el transporte interurbano metropolitano, así como acciones en las ciudades • Implantar nuevos sistemas para transporte ferroviario como sistema fundamental de transporte metropolitano en determinadas áreas • Potenciar el papel del Consorcio de Transportes de Asturias para disponer de un sistema de transportes integrado • Impulsar el empleo de biodiésel y otros combustibles limpios en el transporte público

El objetivo esencial del PIMA, plenamente insertado en la política medioambiental y de ordenación territorial emanada de la mencionada Estrategia para el Desarrollo Sostenible de Asturias, es lograr un **sistema de transporte y movilidad más sostenible** desde los puntos de vista **económico, ambiental y social**. Aunque los tres puntos de vista están íntimamente interrelacionados, se expone a continuación un desarrollo propio para cada uno, en el que se reflejan algunas particularidades de los mismos.

La **sostenibilidad** desde el punto de vista **económico** implica que el Plan buscará potenciar el desarrollo económico de Asturias, sirviendo de herramienta para superar la actual crisis económica, mejorando las condiciones productivas y competitivas de los agentes económicos asturianos y reduciendo las desventajas derivadas de las condiciones geográficas de perifericidad y orografía.

La consecución de este objetivo llevará aparejada la necesidad de llevar a cabo actuaciones de inversión (algunas de ellas ya planificadas), conducentes a reducir el déficit de accesibilidad existente en la actualidad para determinados modos de transporte; así como actuaciones de mejora de la eficiencia en la gestión y explotación, que permitan hacer más competitivos los modos de transporte sostenibles desde un punto de vista económico.

La **sostenibilidad ambiental** implica que el Plan fomentará el empleo de los modos de transporte más eficientes desde el punto de vista ambiental, mediante el trasvase de movilidad de viajeros y mercancías del vehículo privado al ferrocarril y autobús y la mejora de los servicios de transporte público de viajeros, medidas que permitirán reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la contaminación atmosférica, hidrológica y acústica, siguiendo las directrices marcadas por los compromisos de Kyoto y las principales directivas europeas para la conservación de las especies y los hábitats.

De esta manera, más allá de incorporar el análisis ambiental a posteriori sobre las actuaciones diseñadas conforme a otros criterios, se trata de incorporar dicho análisis desde el inicio, como parte de la fase de planificación.

Un aspecto esencial de este objetivo es el fomento de la intermodalidad, que permite aprovechar de forma óptima las redes de transporte disponibles. La integración y complementariedad entre los distintos modos de transporte permitirá aprovechar al máximo sus sinergias y potencialidades, así como favorecer el empleo de los modos óptimos desde el punto de vista ambiental, económico y social para cada relación de

transporte. En este sentido es primordial la función del ferrocarril como elemento esencial para el desarrollo de la intermodalidad.

También dentro de este objetivo está la evaluación de los impactos de las actuaciones propuestas sobre el medio, desde una perspectiva global, incluyendo medidas que minimicen la fragmentación de hábitats y el efecto barrera.

Por último, la **sostenibilidad** desde el punto de vista **social** implica que el Plan perseguirá la cohesión territorial de Asturias, garantizando a la población un acceso equivalente a infraestructuras y equipamientos públicos, y mejorando la estructura territorial para conseguir un desarrollo equilibrado de los concejos asturianos, y permitir la conexión de los mismos con los principales núcleos nacionales e internacionales de actividad, así como su integración en el espacio nacional y europeo.

De esta forma se promueve una articulación equilibrada del territorio, tanto en el ámbito interno (mejorando la movilidad de zonas rurales que en la actualidad presentan déficits de accesibilidad a centros de servicios) como externo (mediante la terminación de infraestructuras de importancia estratégica para el Principado que permiten la conexión a las principales redes nacionales e internacionales).

También entra plenamente dentro de este objetivo la consolidación del papel que juega el Consorcio del Transporte de Asturias como herramienta de coordinación y equilibrio territorial.

La consecución de estos objetivos implica la necesidad de adoptar un enfoque integrado de planificación, que contemple la “red suma” de infraestructuras ,independientemente de su titularidad, y en el que las actuaciones relativas a infraestructuras de titularidad ajena al Principado de Asturias se formularán con carácter de propuestas no vinculantes, mientras que las actuaciones relativas a infraestructuras de titularidad autonómica tendrán el grado de compromiso que les asignará el propio Plan, y que tomará la forma de Programa de Actuación Territorial con un horizonte temporal coincidente con el del PITVI.

6. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN

El PIMA abordará conjuntamente el diagnóstico de todos los modos y sistemas de transporte, y planteará el conjunto de actuaciones en infraestructuras y servicios que se deriven de dicho diagnóstico y de los objetivos planteados en tres niveles:

- Las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte correspondientes al ámbito competencial de la Administración General del Estado (carreteras nacionales, ferrocarriles, aeropuertos, puertos de interés general), cuyo desarrollo permitirá mejorar la accesibilidad integral y posicionar el Principado de Asturias en las redes económicas transregionales y europeas. Las actuaciones correspondientes a este primer nivel se plantearán a modo de recomendaciones.
- Las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte correspondientes al ámbito competencial del Principado de Asturias (carreteras autonómicas), en las que se incluirán esencialmente las actuaciones resultantes de la revisión del Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010, con un horizonte de programación coincidente con el del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) promovido por el Ministerio de Fomento (2024). En el planteamiento de las necesidades y de las actuaciones a realizar se buscará la máxima complementariedad en la articulación del territorio y en la proporción de los adecuados niveles de funcionalidad, accesibilidad y seguridad vial requeridos, con los menores impactos ambientales y climáticos, lo que exige una reorientación en pro de opciones que primen la movilidad sostenible y favorezcan la intermodalidad.
- Las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte correspondientes al ámbito local, que solamente se incluirán en la medida en la que sean necesarias para explicar o dar coherencia al funcionamiento del conjunto del sistema y al interés general regional.

Como se ha indicado anteriormente, el PIMA operará como instrumento de planificación de las carreteras de titularidad autonómica, que sustituya al finalizado Plan 2000-2010, como Plan Autonómico de Carreteras 2013-2024, asimilándose de esta manera a un Programa de Actuación Territorial en materia de carreteras. Por esta razón, en esta parte deberá seguir la tramitación regulada para los Programas de Actuación Territorial en el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (ROTU), aprobado por Decreto 278/2007 de 4 de diciembre.

El citado ROTU, en su artículo 60, incluye entre los instrumentos para lo ordenación del territorio y Planeamiento Territorial los Programas de Actuación Territorial, los cuales en desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial tendrán por objeto recoger de forma sistemática las actuaciones con incidencia en el territorio que vayan a realizarse por los diversos organismos y entidades de la Administración del Principado de Asturias.

En el artículo 84 del ROTU se determina el contenido de los Programas de Actuación Territorial, que deberá ser el siguiente:

a) *Delimitación de su ámbito territorial y funcional*
b) *Relación de actuaciones previstas*
c) *Justificación de la coherencia entre las actuaciones programadas y las previsiones contenidas en las Directrices de Ordenación Territorial aplicables y, en su caso, en otros Programas de Actuación Territorial existentes.*
d) *Relación con el planeamiento urbanístico vigente, en particular, en cuanto a su conformidad o no con la ordenación urbanística aplicable a los terrenos comprendidos en las actuaciones que integran el contenido del Programa de Actuación Territorial, con la precisión, en su caso, de las previsiones del planeamiento urbanístico que resultarán directamente incompatibles con él.*
e) *En la medida en que así lo exija su correlación con la planificación económica del Principado de Asturias, los Programas de Actuación Territorial podrán especificar la determinación de los organismos encargados de su realización, establecer plazos de ejecución de las actuaciones previstas, incorporar estudios económicos y presupuestarios y analizar cualesquiera otras cuestiones que resulte de interés destacar al efecto expresado.*
f) *Marco temporal estimado de ejecución de sus previsiones, con justificación de prioridades*
g) *Previsión de un sistema de gestión, seguimiento y control del cumplimiento del Programa.*

De forma resumida, se establece el siguiente alcance y contenido del Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024:

- Análisis y diagnóstico general (de todos los modos de transporte, independientemente de su adscripción competencial) de la movilidad en Asturias
- Para los modos de transporte cuya adscripción competencial no corresponde al Principado de Asturias, propuesta de nuevas inversiones, así como actuaciones

de mejora de gestión y conservación de las redes existentes, a nivel de recomendación

- Para el modo de transporte cuya adscripción competencial corresponde al Principado de Asturias (fundamentalmente carreteras del Principado), propuesta de nuevas inversiones, así como actuaciones de mejora de gestión y conservación de las redes existentes, siguiendo lo establecido para los Programas de Actuación Territorial en el ROTU.

Los apartados anteriores se plasmarán en la documentación escrita y gráfica necesaria para justificar la adecuación a los objetivos perseguidos y formalizar el contenido de sus determinaciones, efectuando para las determinaciones pertinentes las precisiones que procedan respecto a su grado de vinculación para el planeamiento urbanístico.

7. ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN

Tal y como recoge la Ley 9/2006 en su artículo 8, en el informe de sostenibilidad ambiental se incluirán "*alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan".* En el presente apartado se recogen las premisas básicas con las que se definirán las alternativas de actuación.

La primera alternativa, denominada alternativa cero, se correspondería con la no realización del Plan, lo que supondría mantener la actual planificación vigente. Hay que señalar que en el caso concreto de las carreteras de titularidad del Principado de Asturias, se ha superado el horizonte de vigencia del último plan de carreteras aprobado (Plan 2001-2010), sin estar aprobada ninguna otra herramienta de planificación más reciente.

Adicionalmente a la alternativa cero, se definirán alternativas dentro del Plan consecuentes con los objetivos del mismo explicitados en el punto 5 anterior. Todas las alternativas compartirán unas características comunes: fomentar el empleo de modos de transporte menos contaminantes, mejorar la cohesión territorial, fomentar la intermodalidad, y permitir el desarrollo económico. Manteniendo estas características en las actuaciones propuestas, es posible analizar el efecto que se obtendrá tanto modificando el orden en que se desarrollen dichas actuaciones, como alterando el horizonte temporal de su aplicación, así como el ritmo de desembolso del volumen de inversión asociada a las mismas.

Por tanto, dentro de estas premisas, se definirán alternativas que se distinguirán principalmente en la prioridad en el desarrollo de las actuaciones propuestas, puesta de manifiesto en la selección de distintos plazos para su materialización y en un distinto esfuerzo inversor adoptado a lo largo del tiempo.

A partir de las distintas alternativas propuestas, más la alternativa cero o de no actuación, se analizarán los efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de su aplicación, así como las diferencias entre los mismos.

8. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

El PIMA planteará de manera individualizada el horizonte temporal asignado a cada actuación prevista (ya sea relativa a la gestión de las infraestructuras o a la realización de nuevas inversiones). De esta manera, será posible realizar un seguimiento periódico del cumplimiento del Plan, para cada una de las actuaciones contempladas, así como a nivel global.

El horizonte temporal general asignado al Plan es el comprendido entre los años 2013 y 2024, por lo que las actuaciones incluidas en el mismo se situarán dentro de este intervalo.

Se propondrá la realización de un análisis del estado de cumplimiento del Plan a mitad de dicho intervalo (en el año 2018), para determinar el grado de avance del mismo y adoptar las medidas necesarias en su caso para permitir el desarrollo de todas las medidas contempladas en el mismo en el año de su finalización.

Las actuaciones en materia de carreteras competencia del Principado de Asturias servirán de referencia y base para la elaboración de los programas de desarrollo regional y de los presupuestos anuales del Principado de Asturias.

9. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL A TENER EN CUENTA

El PIMA propuesto deberá ser compatible con una serie de Directrices y Planes sectoriales de protección y de ordenación:

- Las Directrices Regionales de Ordenación Territorial (DROT)
- El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORNA)
- El Plan Territorial Especial del Litoral Asturiano (POLA)
- Planes Generales de Ordenación Municipales (PGOM)

Estos instrumentos de ordenación territorial tienen connotaciones muy evidentes sobre la planificación de las infraestructuras viarias.

9.1. DIRECTRICES REGIONALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DROT)

Las Directrices Regionales de Ordenación Territorial están vigentes desde el año 1991. En el año 2006 se inició un proceso de revisión de las mismas, mediante la aprobación el 21 de abril de 2006 de un Avance y la elaboración posterior de un documento de aprobación inicial.

Con posterioridad, en el año 2012 se ha procedido al inicio de la redacción de una nueva revisión de las Directrices, motivada por el plazo transcurrido desde la publicación del anterior Avance de revisión, así como por los cambios experimentados en dicho período y en su repercusión sobre el modelo territorial.

El contenido de las Directrices de Regionales de Ordenación Territorial, regulado por el ROTU (artículo 70) es el siguiente:

a) Diagnóstico de la estructura general del territorio contemplado y de las pautas de desarrollo territorial o situación ambiental manifestadas o previsibles

b) Determinación de los objetivos y líneas de actuación de la política territorial que emanen de las distintas áreas analizadas, tomando como referencias mínimas el medio físico, la población y la vivienda, la actividad económica, los equipamientos, las infraestructuras y los sistemas de comunicaciones, en las siguientes condiciones:

> *1.ª El medio físico en cuanto a los criterios de preservación de las áreas valiosas por sus condiciones naturales, ambientales, paisajísticas, a la utilización de los recursos naturales y a las pautas de transformación por la urbanización.*

2.ª La evolución de la población y sus necesidades de vivienda, especialmente de la sometida a algún régimen de protección pública, así como de la relación con la planificación de los equipamientos y servicios públicos.

3.ª La actividad económica y sus necesidades de suelo e infraestructuras.

4.ª Los sistemas de estructuración territorial definidos en el artículo 3, en especial, de los equipamientos, las infraestructuras y los sistemas de comunicaciones.

c) Criterios de actuación, compatibilización, programación y tramitación coordinadas entre las distintas Administraciones que actúan territorialmente en el Principado de Asturias, de conformidad con lo previsto en el apartado 2 del artículo 6 y en el resto de instrumentos de coordinación administrativa previstos en la normativa territorial y urbanística.

d) Supuestos de actualización y revisión de las Directrices y normas específicas para su seguimiento.

e) Señalamiento de las áreas de protección que deban establecerse, mantenerse o ampliarse atendiendo a su valor natural, cultural, social o económico, haciendo especial referencia a los recursos agrícolas y forestales y a los cursos de agua, todo ello sin perjuicio de las delimitaciones específicas que puedan realizarse en aplicación de la legislación sectorial.

f) Criterios de compatibilización del planeamiento urbanístico, en particular, en lo relativo a:

1.º La clasificación de suelo y su coherencia en los límites de los concejos.

2.º La integración de los suelos residenciales, industriales, comerciales y de servicios en redes de transporte público colectivo.

3.º La integración, complementariedad y optimización de las infraestructuras y equipamientos locales.

g) Criterios para localización y ejecución de infraestructuras, equipamientos y servicios en general, así como las determinaciones para la cuantificación, localización y ejecución de los sistemas de estructuración territorial.

h) Condiciones a que deban someterse las propuestas que por su carácter estructurante del territorio o incidencia supramunicipal así lo requieran, con independencia de las exigencias de la normativa sectorial.

i) Análisis de las relaciones de las Directrices con la planificación económica general del Principado de Asturias

El propio ROTU recoge la prelación entre las Directrices Regionales de Ordenación Territorial y el Programa de Actuación Territorial (y en el caso que nos ocupa, el Plan Director Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024), en su artículo 84:

> c) *(…)Justificación de la coherencia entre las actuaciones programadas y las previsiones contenidas en las Directrices de Ordenación Territorial aplicables y, en su caso, en otros Programas de Actuación Territorial existentes.*

Por tanto, las Directrices Regionales de Ordenación Territorial constituyen el marco regulador que establece los principios de desarrollo territorial dentro de los cuales opera el PIMA. Las actuaciones comprendidas en el Plan Director tendrán como uno de sus objetivos facilitar el cumplimiento de los fines de desarrollo regional previstos y propuestos por las Directrices.

9.2. PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES (PORNA)

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (Decreto 38/94, de 19 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias) engloba la red de Espacios Protegidos a nivel regional.

La superficie abarcada por esta red deberá ser tenida en cuenta en la propuesta de actuaciones que efectúe el PIMA, a efectos de conservar los valores naturales que han ocasionado la declaración de los diferentes espacios.

Adicionalmente, se indicará la necesidad de que las actuaciones propuestas en el PIMA sean sometidas a Evaluación de Impacto Ambiental o a Evaluación Preliminar de Impacto Ambiental, según lo recogido en el artículo 7.2 del PORNA, además de lo preceptuado por el resto de legislación ambiental aplicable.

9.3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL ASTURIANO (POLA)

El Plan Territorial Especial del Litoral Asturiano (POLA), fue aprobado definitivamente mediante Acuerdo de 23 de mayo de 2005, adoptado por el Pleno de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA).

El POLA establece una banda de 500 m en el borde costero que debe ser objeto de tratamiento a nivel urbanístico y exceptuando las áreas urbanas y urbanizables, como Suelo No Urbanizable de Costas, por lo que cualquier actuación prevista por el Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024 dentro de dicha banda deberá tener en cuenta el condicionado contemplado por el POLA.

9.4. PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN (PGO)

Como ya confirmaba la Memoria del Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010, la coordinación entre el planeamiento urbanístico de ámbito municipal y la planificación de infraestructuras de transporte siempre constituye un objetivo difícil de lograr.

En la presente coyuntura regional a esta dificultad se añade la sobrevenida del generalizado proceso de revisión de los planeamientos municipales, que afecta a la práctica generalidad de los concejos asturianos, y que entre otros factores, viene informado el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril), que establece la necesidad de contar con un solo texto normativo autonómico que englobe la totalidad de las Leyes en materia de ordenación territorial y urbanística.

El Plan deberá apuntar y prever en sus propuestas, fenómenos derivados de la revisión del planeamiento general de ordenación con incidencia sobre las infraestructuras de transporte, cuales son el ostensible incremento de la superficie urbanizable en muchos concejos, que de desarrollarse en su integridad, no podría por menos que inducir cambios en el transporte y movilidad de personas y mercancías.

9.5. FIGURAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Se tendrán en cuenta todas las figuras de protección ambiental existentes (Red Regional de Espacios Protegidos incluida en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales; Parques Nacionales; Reservas de la Biosfera; Lugares de Interés Comunitario y Zonas de Especial Protección de Aves pertenecientes a la Red Natura 2000). El conjunto de dichos espacios se ha descrito en el apartado 4.1 Espacios Protegidos.

10. NORMATIVA SECTORIAL A TENER EN CUENTA

A continuación se recoge normativa de carácter medioambiental que en menor o mayor medida deberá ser tenida en cuenta a la hora de efectuar las propuestas que formarán parte del PIMA.

10.1. CATÁLOGOS DE ESPECIES PROTEGIDAS

Bajo el presente epígrafe se agrupan los catálogos nacionales y autonómicos tanto de flora como de fauna, creados para la protección de determinados taxones que por sus características a nivel especie o por la presión que sobre estos ejerce el hombre, pueden presentar problemas de conservación a lo largo del tiempo.

En concreto se trata de los siguientes catálogos:

- Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de especies amenazadas.
- Decreto 3211990, de 8 de marzo, por el que se crea el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna del principado de Asturias y se dictan normas para su protección.
- Decreto 65/95, de 27 de abril, por le que se crea el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora del Principado de Asturias y se dictan normas para su protección.

El ámbito del Plan es la práctica totalidad del Principado de Asturias, por lo que se tendrá en cuenta la posible presencia de taxones de flora y fauna incluidos en los mencionados catálogos.

10.2. LEY DE BIODIVERSIDAD

La *Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad* establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad, como parte del deber de conservar y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, establecido en el artículo 45.2 de la Constitución.

Respecto a la biodiversidad, esta Ley establece que *"Las Comunidades Autónomas adoptarán las medidas necesarias para garantizar la conservación de la biodiversidad que vive en estado silvestre, atendiendo preferentemente a la preservación de sus*

hábitats y estableciendo regímenes específicos de protección para aquellas especies silvestres cuya situación así lo requiera […]'.

En concreto, se pondrá especial atención en minimizar posibles afecciones a Hábitats de Interés Comunitario, preferentemente aquéllos que actúan como corredores ecológicos, como es el caso de los bosques aluviales.

10.3. PATRIMONIO CULTURAL

La legislación a tener en cuenta a nivel estatal es la *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español* y a nivel autonómico es la *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de mayo, de Patrimonio Cultural.*

La citada legislación tiene por objeto la protección, conservación, fomento y difusión del Patrimonio Cultural.

Las actuaciones contempladas en el PIMA tendrán en cuenta la existencia de elementos culturales y, en caso de ser necesario, se aplicarán las medidas oportunas para evitar afecciones sobre éstos.

11. EFECTOS PREVISIBLES DEL PLAN

11.1. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La identificación de los impactos ambientales consiste básicamente en determinar las interacciones potenciales entre las propuestas derivadas del Plan y los elementos del territorio que pueden verse afectados.

El inventario del medio tendrá un doble objetivo, por una parte, determinar la situación actual del medio en el Principado de Asturias, y más concretamente en las zonas en las que se vayan a efectuar actuaciones, y determinar su valor de conservación y protección, y por otra, analizar la evolución de las características del territorio en ausencia del Plan.

Las actuaciones que propondrá el PIMA serán principalmente encaminadas a la mejora de la gestión de las infraestructuras actualmente existentes, y solo en segundo término, de forma restringida y para déficits de accesibilidad muy concretos se contemplará la necesidad de ejecutar nuevas infraestructuras. De este modo, se limitarán sensiblemente las afecciones ambientales negativas y se potenciarán las afecciones positivas (reducción de emisiones atmosféricas, reducción de la contaminación acústica) derivadas del planteamiento general en pro de una movilidad sostenible.

A continuación se muestra una tabla en la que se recogen los efectos ambientales potenciales, que pueden llegar a ocasionarse durante el desarrollo del Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024.

Aspecto ambiental	Alteración	Efecto ambiental	Receptor del teórico impacto
Clima	Alteración del clima	Modificación de régimen de vientos, heladas, etc	Medio físico (clima, suelo, geología, hidrología)
Edafología	Ocupación del suelo	Alteración del suelo y la tierra vegetal, incluso con pérdida de productividad, en las zonas en las que se lleven a cabo actuaciones	
Hidrología	Aguas superficiales y subterráneas	Afección a cursos de agua o a la escorrentía natural del terreno	
Geología	Procesos erosivos	Alteración del régimen actual relativo a los procesos erosivos	
Aire	Contaminación atmosférica	Reducción de las emisiones de partículas contaminantes como efecto de las actuaciones del Plan	

Aspecto ambiental	Alteración	Efecto ambiental	Receptor del teórico impacto
Fauna	Efecto barrera	Aumento del efecto barrera y de la fragmentación de hábitats con la construcción de nuevas infraestructuras	Medio natural (fauna, vegetación)
Fauna	Degradación hábitats	Aumento de la degradación de hábitats como producto de las nuevas infraestructuras	
Vegetación	Aumento especies invasoras	Incremento del número de especies alóctonas invasoras.	
Ruído	Contaminación acústica	Reducción de la contaminación acústica como resultado de las nuevas actuaciones	Medio humano
Paisaje	Alteración del paisaje	Modificación del paisaje actual por la intrusión visual resultante de las actuaciones propuestas	

Aspecto ambiental	Alteración	Efecto ambiental	Receptor del teórico impacto
Sistema territorial	Remodelación del sistema territorial	Modificación del sistema territorial actual, siguiendo los objetivos de las DROT	Medio humano
Movilidad	¨Mejora de la movilidad	Aumento de la movilidad sostenible (incremento del empleo de transporte público, mejora de la intermodalidad)	

Los proyectos posteriores, generados como consecuencia del desarrollo del Plan, incluirán la documentación ambiental exigida por la legislación vigente y en ellos, la referencia a los impactos no será genérica, sino que presentará un mayor nivel de desagregación y detalle.

En este nivel sí será posible identificar los efectos sobre factores ambientales concretos: existencia de espacios protegidos, determinadas especies de flora y fauna afectadas, tipos de paisajes característicos que atravesará la propuesta, parámetros concretos de la calidad de las aguas, etc.

Dentro del PIMA se tratarán los siguientes aspectos medioambientales a nivel general, estableciendo pautas de actuación en fases posteriores si fuese necesario, con el objetivo de minimizar una problemática actual que entre otros aspectos nos remite a los siguientes elementos:

- **Contaminación atmosférica**: La circulación de vehículos basados en combustibles fósiles supone la emisión a la atmósfera de más de un millar de sustancias químicas, entre las que destacan NO_x, SO_2 , CO y metales pesados. En términos generales las emisiones de partículas deterioran la calidad del aire, especialmente en áreas urbanas. El volumen de emisiones está directamente ligado al número de vehículos contaminantes que circulan por las

infraestructuras viarias existentes. Como objetivo del PIMA se contempla la reducción del volumen de contaminación atmosférica, gracias al trasvase modal de modos de transporte más contaminantes (vehículo privado, avión) a otros modos menos contaminantes (transporte público por autobús o ferrocarril), así como al potenciar el empleo de vehículos no contaminantes (vehículos eléctricos, vehículos propulsados por gas).

- **Ruidos:** El tráfico de vehículos es la principal fuente de ruido en áreas urbanas y en los entornos interurbanos de las carreteras. La contaminación acústica ocasiona un efecto negativo sobre la población y el medioambiente. El PIMA se propone la reducción de la contaminación acústica, por trasvase modal de modos de transporte más ruidosos (vehículo privado, avión) a otros modos menos ruidosos (transporte público por autobús o ferrocarril), así como al potenciar el empleo de vehículos no ruidosos (vehículos eléctricos, vehículos propulsados por gas)
- **Especies invasoras**: En el caso de la ejecución de nuevas infraestructuras, los terrenos removidos durante las obras son susceptibles de ser colonizados por flora invasora. Esta flora que prolifera a gran velocidad, es muy difícil de erradicar y se extiende rápidamente a zonas adyacentes, afectando de manera directa a ecosistemas naturales autóctonos.
- **Efecto Barrera**: Las infraestructuras viarias ocasionan un efecto barrera que impide o al menos dificulta el cruce de la fauna a un lado y otro de la vía provocando no sólo el aislamiento de las poblaciones animales sino graves accidentes de tráfico por atropello del animal que intenta cruzar la vía.
- **Riesgos de inundación:** Las propuestas contempladas por el PIMA se supervisarán desde el punto de vista de su afección o ausencia de la misma a zonas catalogadas como proclives a inundarse, de manera que a igualdad de condiciones prevalecerá aquella alternativa que no incurra en este tipo de riesgos, como por lo demás resulta de obligada atención no sólo desde el punto de vista ambiental, sino también de la seguridad de la infraestructura ante contingencias de esta clase. Por lo demás, las zonas afectas a riesgos de inundación son muy susceptibles de albergar vegetación de interés como la riparia asociada a cauces fluviales, por lo que su protección viene asimismo a incidir en la salvaguarda de estas zonas.

11.2. EFECTOS SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO

1. **Infraestructuras existentes:** Sistema viario, redes de suministro de energía eléctrica, telecomunicaciones, saneamiento, etc.

   EFECTOS PREVISIBLES: Como ya se ha indicado anteriormente, en el PIMA se primarán las actuaciones de mejora de la gestión de las infraestructuras existentes, que no impliquen la necesidad de realizar nuevas infraestructuras. No obstante, las nuevas actuaciones que se propongan conllevarán la ejecución de una serie de servicios vinculados a éstas, como las redes para el suministro de energía eléctrica o de telecomunicaciones, entre otros. Así pues, en las zonas del territorio en las que se acometan las actuaciones del Plan, se ampliarán o bien mejorarán las infraestructuras existentes en la actualidad, generando una serie de efectos negativos durante la fase de obras (ruidos, emisiones de polvo y partículas, etc.) y restableciendo la situación actual una vez finalicen éstas. La aplicación del Plan favorecerá el funcionamiento actual del sistema viario puesto que resuelve parte de la problemática presente (reducción de congestiones) y aumenta su funcionalidad (incremento de la intermodalidad).

2. **Cursos fluviales:**

   EFECTOS PREVISIBLES: De manera general, las actuaciones propuestas en las inmediaciones de cauces, suponen impactos sobre los mismos. El propio Plan establecerá un conjunto de medidas tendentes a la protección de estos cursos fluviales y a la preservación de su vegetación asociada dando continuidad al valor ecológico actual de los cauces y a su importante función como corredor faunístico.

3. **Núcleos de población:**

   EFECTOS PREVISIBLES: Los efectos sobre los núcleos de población serán netamente positivos, por las mejoras en la seguridad vial, en la movilidad sostenible y en la calidad del aire y contaminación acústica derivadas del nuevo modelo de gestión que se desarrolle según las propuestas del Plan. Únicamente cabe contemplar ciertos efectos negativos para las (reducidas) nuevas infraestructuras que se construyan, y solamente durante su fase de ejecución..

11.3. EFECTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL IMPLICADA

1. Red Natura 2000: Efectos previsibles sobre ámbitos designados como Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

EFECTOS PREVISIBLES: En la elaboración de la propuesta del PIMA se tendrá en cuenta la presencia de estos espacios y su valor medioambiental de modo que cualquier actuación que pueda incidir en el territorio delimitado como Red Natura 2000 implicará el desarrollo de las medidas adecuadas para la correcta conservación del espacio.

2.- PORNA: Decreto 38/94, de 19 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias.

EFECTOS PREVISIBLES: Respecto a los Espacios Protegidos a nivel regional, se prevén los mismos efectos que los descritos sobre la Red Natura 2000.

3.- Áreas de Riesgo de Inundaciones en el Principado de Asturias (Ministerio de Medio Ambiente y Demarcación General de Costas, enero de 2006):

EFECTOS PREVISIBLES: Las áreas de riesgo de inundación constituyen como ya expusimos otro de los condicionantes que tendrá en cuenta el PIMA.

11.4. EFECTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

1.- DROT: Decreto 11/91, de 24 de enero, por el que se aprueban las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias; Avance de la revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias, de 21 de abril de 2006; y revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias actualmente en redacción.

EFECTOS PREVISIBLES: El PIMA se ajustará a las prescripciones que en materia de ordenación territorial hacen las DROT, de manera que las actuaciones contempladas en el PIMA permitan avanzar hacia el modelo de ordenación territorial propuesto por las DROT.

2.- TROTU: Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (y Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias).

EFECTOS PREVISIBLES: No se prevén efectos que puedan incumplir el articulado impuesto por el mencionado Decreto Legislativo ni por su correspondiente Reglamento.

3.- POLA: Acuerdo de 23 de mayo de 2005, adoptado por el Pleno de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA), relativo a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral Asturiano (POLA).

EFECTOS PREVISIBLES: El PIMA tendrá en cuenta la existencia de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral con la zonificación del Suelo No Urbanizable de Costas que esto supone. En caso de que existan actuaciones ubicadas dentro del ámbito de aplicación del POLA, éstas cumplirán con las determinaciones incluidas en el referido Plan.

4.- PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN MUNICIPAL:

EFECTOS PREVISIBLES: En el momento actual se está llevando a cabo la tramitación urbanística de numerosos planeamientos municipales dentro del Principado de Asturias. Estos Planes Generales deberán ser coherentes con el PIMA objeto del presente Documento Ambiental Preliminar.

11.5. EFECTOS SOBRE LAS NORMAS APLICABLES

1.- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

EFECTOS PREVISIBLES: En los Anexos de la ley se incluyen Hábitats y Taxones (flora y fauna) de Interés Comunitario presentes en el territorio asturiano.

La propuesta del PIMA podría tener efectos sobre Hábitats y Taxones, si bien debido a que en el PIMA sólo se realizan propuestas de actuaciones y no de trazado específico, la definición exacta de la superficie y especies de hábitats que pudieran resultar afectadas requiere del preceptivo análisis de alternativas que en nuestro caso -el de las infraestructuras de transporte terrestre- se acomete en el correspondiente Estudio Informativo.

Por otra parte, tal y como señala la Ley 42/2007, el PIMA se atendrá a la función de los cursos fluviales y de su vegetación asociada como corredores fluviales, constituyendo pues esta función un elemento más que contribuye a la discriminación de actuaciones.

2.- Catálogos Regionales de Especies Amenazadas: Decreto 65/1995, de 27 de abril, y Decreto 32/1990, de 8 de marzo, para flora y fauna, respectivamente.

EFECTOS PREVISIBLES: Como en el caso anterior, en el Principado de Asturias existen especies de flora y fauna protegidas, incluidas en los citados Catálogos Regionales, por lo que su preservación resulta de obligado cumplimiento.

3.- Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, regulado por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo.

EFECTOS PREVISIBLES: Como en el caso anterior, en el Principado existen especies incluidas en el Catálogo Nacional, si bien se suelen detectar en Espacios Protegidos, salvo aquellas de tipo más generalista y adaptadas a la presencia humana, como numerosos paseriformes, por ejemplo. Por tanto, con el preceptivo cumplimiento de la legislación citada, así como de los Planes de Gestión de los Espacios Protegidos cuando así correspondiera, no se esperan efectos significativos sobre especies catalogadas.

4.- Patrimonio Cultural: *Ley 16/85 de 25 de Junio del Patrimonio Histórico Español* y *Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias*

EFECTOS PREVISIBLES: Como en cualquier actuación que conlleve movimientos de tierras, es posible el hallazgo de elementos del patrimonio cultural durante la fase de ejecución. Tanto en este caso como en el de los elementos ya catalogados o conocidos, los estudios técnicos y ambientales imprescindibles para ejecutar cualquier actuación incluyen tanto su inventario exhaustivo, como la propuesta de diferentes alternativas de trazado, y en su caso las acciones que se consideren pertinentes para la salvaguarda de este tipo de patrimonio.

5.- Contaminación acústica: *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus posteriores desarrollos.*

EFECTOS PREVISIBLES: Las actuaciones del PIMA supondrán de forma general una reducción de la contaminación acústica, derivada de la disminución del número de vehículos más ruidosos (vehículo privado, avión) en favor de vehículos menos ruidosos (ferrocarril, autobús). En los casos particulares en los que se produzcan incrementos de contaminación acústica (como en las nuevas actuaciones a desarrollar), se seguirán las prescripciones legales (en cuanto a límites de emisión, etc) para limitar dicha contaminación mediante las medidas protectoras o correctoras necesarias.

6.- Contaminación atmosférica: *Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.*

EFECTOS PREVISIBLES: De igual manera que en lo relativo a la contaminación acústica, el PIMA persigue como uno de sus objetivos generales la disminución de contaminación atmosférica gracias al trasvase modal de modos de transporte más contaminantes (vehículo privado, avión) en favor de vehículos menos contaminantes (ferrocarril, autobús). En los casos particulares en los que se produzcan incrementos puntuales de contaminación atmosférica (derivados de nuevas actuaciones) que se corresponden con lo recogido en el Anexo IV de la Ley citada al comienzo de este epígrafe (Catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera, en el que se incluye la "pavimentación de carreteras con aglomerados asfálticos", entre otras) se indicarán las medidas correctoras o protectoras necesarias para reducir dichos incrementos.

12. CONCLUSIONES

Como conclusiones del análisis realizado, se incluyen las siguientes:

- El Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2013-2024 constituye un documento cuyas características hacen necesario su sometimiento al trámite ambiental de planes y programas recogido en la *Ley 9/2006 de 28 de abril sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.*
- El desarrollo del Plan no solamente es compatible con la conservación de los valores medioambientales presentes en el Principado de Asturias, sino que los medios empleados para alcanzar los objetivos del Plan, en concreto el incremento de la movilidad sostenible, permitirán una mejora de dichos valores medioambientales (en la forma de reducción de emisiones contaminantes atmosféricas y acústicas). La cuantificación de dicha mejora será uno de los indicadores de seguimiento recogido por el Plan.
- No obstante lo anterior, el Plan generará una serie de efectos ambientales sobre el medio físico, natural y humano, algunos de ellos negativos. El Plan contendrá el análisis preliminar de dichos efectos y la estimación de las medidas correctoras y protectoras necesarias, a partir de las prescripciones que recoja el Documento de Referencia que emita el órgano ambiental, incluso dentro del Informe de Sostenibilidad Ambiental que se redacte como parte del Plan en su caso.

Oviedo, septiembre de 2013

Autor del Documento Ambiental Preliminar

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo: Marcos Maderuelo Álvarez

Colegiado nº 16.470