

Nuevo tropiezo en uno de los proyectos de los accesos a El Musel

# La tramitación ambiental de Lloreda-Veriña tendrá que reiniciarse

El inusual envío a Transición Ecológica del estudio sin subsanar las carencias detectadas obliga a repetir todos los pasos, incluyendo el periodo de consultas

M. CASTRO / S. F. LOMBARDÍA  
Gijón

Vuelta a la casilla de salida. Esa es la consecuencia de la negativa del Ministerio para la Transición Ecológica a dar de paso la tramitación ambiental del proyecto para desdoblarse la GJ-10 entre el enlace de Lloreda y el semienlace de Veriña, que es una de las actuaciones necesarias para conectar El Musel con la red de carreteras de alta capacidad. El promotor del proyecto tendrá que iniciar un nuevo expediente, según informaron ayer desde el Ministerio para la Transición Ecológica. Eso supone que no bastará con corregir las deficiencias detectadas en el proyecto y aportar la más de media docena de estudios de los que carece. Se tendrá que repetir toda la tramitación, incluyendo un nuevo periodo de consultas para la formulación de alegaciones por parte de administraciones, organismos y entidades interesadas.

No está claro cómo repercutirá eso en los plazos para licitar de nuevo una obra que supone desdoblarse una carretera existente, unas obras que se adjudicaron en 2015 sin ningún reparo medioambiental, y comenzaron a ejecutarse, pero que tuvieron que pararse resolviendo el contrato por los millonarios sobrecostos del contrato a los que hubiera abocado su continuación, al no haber tenido en cuenta la afección a canalizaciones existentes en el trazado.

La tramitación a la que puso punto final una resolución del Ministerio para la Transición Ecológica del pasado 14 de febrero, comenzó el 20 de marzo de 2024, esto es, se prolongó durante casi 11 meses. Las explicaciones de Transición Ecológica chocan con las que el pasado viernes dio el Ministerio de Transportes, desde donde indicaron que las obras se iniciarán este mismo año, y que lo que estaría pendiente en la tramitación ambiental sería tan



Marcos León

## Apuntes

### Los informes que faltan

Impacto en las zonas de acopio de materiales.

Estudio de ruido.

Estudio de inundabilidad.

Afección a la red de abastecimiento de agua.

Estudio de la huella de carbono.

Estudio de afección a la fauna.

Estudio de afección a la flora protegida y de especies invasoras.

Afección al Camino de Santiago.

También hay que corregir fallos e incongruencias en el proyecto elegido.

El proyecto alternativo propuesto es inviable al incumplir la normativa de carreteras.



Imagen de 2019 de las obras de desdoblamiento de la GI-10, cuyo contrato acabó resolviéndose al detectar que el proyecto no había tenido en cuenta las afecciones a servicios y su coste.

solo «una información suplementaria que ha pedido el Ministerio de Transición Ecológica –para la tramitación del preceptivo informe ambiental– en la que ya está trabajando la Dirección General de Carreteras».

### Sin plazos claros

Desde Transición Ecológica, en cambio, se apunta que el expediente tendrá que reiniciarse. No se indican plazos, pero previsiblemente serán mayores que los que requeriría una mera aportación de documentos. Según las fuentes consultadas, resulta inusual que Transportes procediera a la tramitación ambiental del proyecto sin corregir las carencias advertidas tanto en el plan como en el estudio ambiental por diversos departamentos de Transición Ecológica y del Principado.

Para empezar, el estudio ambiental presentado incluye sólo una

alternativa viable, dado que la otra que aporta para comparar es prácticamente la misma, pero desfasada, incumpliendo la actual normativa de carreteras, a la que sí se amolda el trazado seleccionado.

No obstante, el proyecto incluye errores e incongruencias. Uno de ellos, que el gálibo de un paso inferior no cumple la normativa por 30 centímetros. Otro, que en un apartado indica que las obras generarán un excedente de tierras y en el inmediato posterior que habrá carencia de tierra de la que será necesario provisionarse.

En cuanto a la carencia de estudios ambientales, Transición Ecológica echa en falta los siguientes: un análisis de potenciales impactos en las zonas de almacenamiento y gestión de materiales durante la obra –la resolución del Ministerio apunta que una de las zonas previstas para el aprovisionamiento de tierras se

tendrá que sustituir por otra al afectar a la zona de protección de aves de San Andrés de los Tacones–; un estudio de ruido; un estudio de inundabilidad; un estudio de posibles afecciones a la red de abastecimiento de aguas; un estudio sobre la huella de carbono; un estudio de afección a la fauna; un estudio sobre afección a flora protegida y otro sobre especies invasoras; alternativas para los peregrinos al afectar a un tramo del Camino de Santiago.

Así las cosas, Transición Ecológica ha resuelto el expediente iniciado en marzo de 2024 indicando que no puede pronunciarse al respecto por las carencias detectadas en la información que se aportó. «Considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, esta Dirección General concluye que el documento ambiental presenta carencias que no permiten determinar los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, ni la necesidad o no de que el proyecto sea sometido a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria al no disponer de elementos de juicio suficientes», señala la resolución.

### «Una vergüenza», valora Martínez Salvador

Desde la Consejería de Fomento del Principado se remitieron ayer a las declaraciones efectuadas el pasado viernes por el consejero, Alejandro Calvo, quien reclamó que «el Mitma (Ministerio de Transportes) resuelva cuanto antes las dificultades que hayan surgido en esa tramitación ambiental; porque estamos hablando de un proyecto muy importante que no admite más demoras y tiene que licitarse, como se había comprometido, este año».

Ayer sí habló el portavoz del gobierno local, Jesús Martínez Salvador, quien señaló que «es una vergüenza» el nuevo retraso en el proyecto «al final una semana más vemos que no se desatascó esta cuestión y no tenemos ninguna certeza sobre el desarrollo de esta ejecución y tenemos que repetir lo que ya hemos dicho: que tienen que ponerse de acuerdo los dirigentes socialistas del Principado con los dirigentes socialistas del Gobierno de España. Mientras tanto, es Gijón quien sigue pagando el pato de esta gestión siempre infructuosa con inversiones pendientes en la ciudad», agregando que «ahora parece ser que el proyecto tenía numerosos defectos. Lo vemos con mucha preocupación y no nos queda más que pedir rápido una solución y que se pongan de acuerdo de una vez». ■

SABEMOS QUE LA MEJOR PALABRA ES UNIÓN

✦ Empresas ✦ Empleos ✦ Deporte ✦ Cultura

+ UNIÓN para poder ofrecerte los mejores productos financieros



40 Aniversario

Unión Financiera Asturiana  
Desde 1984

TLF. 985 277 427

WWW.UNIONFINANCIERA.ES

UNIONFINANCIERA.ASTURIANA UNFINANCIERA