



Consejería de Fomento, Ordenación del territorio
y Medio Ambiente del Principado de Asturias
Dirección General de carreteras y transportes terrestres
C/Coronel Aranda nº 2
33005 Oviedo

Avilés, 30 de noviembre de 2011

El Grupu D'Ornitología Mavea, con CIF G-33352717, con domicilio a efecto de notificaciones en la calle Juan XXIII nº12, 3ºD de Avilés, y actuando en su representación César Manuel Álvarez Laó con DNI X, en calidad de presidente,

En relación al **Documento de estudio informativo y de impacto ambiental de accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés**, publicado en el BOPA nº 248, de 26-X-2011,

Presenta las siguientes alegaciones:

1.- INVIABILIDAD DE LA ALTERNATIVA 4.

1.1 PROYECTO DE RECUPERACIÓN

Este grupo ornitológico presentó en febrero de 2011, ante la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, una propuesta para la recuperación de las Marismas de Maqua. Esta propuesta fue respaldada ya desde el primer día por más de una docena de entidades, número que fue creciendo hasta llegar a las 24 entidades actualmente.

Si bien en la página 96 del Estudio de Impacto Ambiental se cita que *“algunos colectivos sociales están elaborando y promoviendo un ambicioso proyecto de recuperación ambiental que busca restaurar los hábitats originales de las antiguas marismas de Maqua (lo que supondría un gran beneficio para las aves acuáticas) y cuyo ámbito se vería comprometido por esta alternativa, ya que atraviesa parte de los terrenos que se pretende restaurar.”* entendemos que esta afirmación está muy lejos de reflejar la realidad de lo que realmente está sucediendo.

Lo cierto es que son 24 entidades de diversa índole los que se han constituido en **Plataforma por la recuperación de las marismas de Maqua**, con el apoyo además de varios grupos políticos de los Ayuntamientos de Avilés y de Gozón.

Nos consta además, porque estamos colaborando en ello, que la Demarcación de Costas ya ha iniciado, a través del INDUROT, los trabajos de preparación del proyecto de restauración de las marismas.



De ello se debe deducir que la Alternativa 4 de las que se barajan en el estudio para la nueva carretera de acceso a la margen izquierda del Puerto de Avilés, debe darse por inviable ya que su trazado pasa por terrenos de Maqua, de dominio público marítimo terrestre, para los cuales **el propio órgano gestor está preparando un proyecto de restauración que va en sentido opuesto a la construcción de una carretera.**

Adjunto se presenta el documento completo de justificación para la recuperación de las marismas de Maqua, que explica de forma mucho más completa y precisa la importancia y el potencial de la zona de lo que se hace en el Estudio de Impacto Ambiental que ahora se nos presenta.

1.2 VIADUCTO SOBRE LA BOCANA DE LA RÍA

El puente que prevé esta alternativa, a una altura de más de 70 metros y con pendientes realmente grandes, supone un impacto visual absolutamente fuera de lugar, inadmisibles.

En el EIA ya se recoge que el Monumento natural de la Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero se encuentra dentro de la zona de máximo impacto visual; además el resto de espacios protegido del entorno (LIC, ZEPA, Paisaje Protegido y Monumento de El Espartal) se verían igualmente afectados; además, repercutiría negativamente sobre algunas especies de alto interés de la ZEPA Cabo Busto-Luanco.

A esto habría que añadir que el viaducto sobre la bocana de la ría se sitúa en la franja costera, dentro de terrenos afectados por el POLA (franja costera de 500 metros)

Resulta cuando menos sorprendente que se diga *“las amplias zonas que se extienden hacia el mar indican del mismo modo la accesibilidad visual teórica, si bien la falta de datos propicia su desvanecimiento, y su interés para el análisis paisajístico y visual puede considerarse intrascendente”*. El faro de Avilés está más bajo que este viaducto y sirve de referencia muchas millas mar adentro. Por lo tanto, haya o no datos concretos, no puede considerarse intrascendente su efecto visual hacia el mar, menos aún cuando todo parece indicar que el tráfico de cruceros va a ir en aumento.

En realidad, el acantilado desde el que saldría el viaducto es visible también desde la zona del Museo de Anclas, en el extremo opuesto de la playa de Salinas y desde varios kilómetros hacia el NW.

De la misma forma, resulta increíble, que se asegure en el EIA que el *Monumento Natural de la playa de El Espartal* estaría en la zona de menor visibilidad. Esto no es cierto.



A esto hay que añadir que la estructura sobre la bocana de la ría se plantea con un desnivel de 7,8%, que resulta totalmente inapropiado para un vial diseñado fundamentalmente para el tráfico de camiones.

Abundando en la problemática de este puente, hay que tener en cuenta que estaría totalmente desabrigado ante los vientos predominantes del noroeste; es fácil darse cuenta que pasar por ese puente con camiones de 20, 30 o más toneladas, o de gran longitud, con pendiente tan exagerada, en los abundantes días de vientos fuertes, podría ser realmente peligroso.

Por si fuera poco, en el EIA se señalan otros inconvenientes:

- La problemática colocación de un pilar en la ladera inestable del acantilado, cercano además a la pintoresca Peña del Caballo.
- El consumo de combustible, debido precisamente a los fuertes desniveles de esta alternativa, es al menos un 50% superior al de las otras tres alternativas. Esto, aparte de las repercusiones económicas para los posibles usuarios, tendría un efecto grave sobre la contaminación de la zona, con una situación ya bastante complicada por la presencia de empresas altamente problemáticas a la vera de la bocana de la ría.
- El vial de acceso a la parte alta del puente pasa por el medio del pueblo de Nieva.
- Es la única alternativa que afecta directamente a espacios incluidos en la red natura 2000.
- El vial afectaría, al llegar a la zona alta, a *“un tramo de vegetación natural de interés, transformando así un hábitat natural protegido”*.

Es tal el cúmulo de circunstancias adversas, que entendemos que no es exagerado llegar a decir que este viaducto es inadmisibile.

1.3 OCUPACIÓN DE SUELOS

Tal como se recoge en varios momentos en el estudio presentado, y tal como detallamos en el informe que adjuntamos para la justificación de la necesidad de recuperación de las marismas de Maqua, el entorno de la ría de Avilés ha sufrido desde mediados del siglo XX una enorme presión sobre el suelo, con el asentamiento de numerosas industrias, la multiplicación por 5 de la población con lo que ellos supuso en cuanto a la construcción de muchos barrios nuevos, la desecación de unos 14km² de marismas de la ría...



En estos momentos en los que la industria siderúrgica está muy menguada y se buscan alternativas de todo tipo para relanzar la economía de la zona, es necesario dar utilidad a todos los suelos que en su día fueron ocupados y que ahora quedan libres, antes de seguir ocupando y degradando nuevos espacios.

La Alternativa 4 supondría la ocupación de suelos rurales, con matorrales, con un hábitat de interés especial, como es el de las rasas costeras con brezales. Además, llevaría la presión sobre el suelo hacia la zona de la parroquia de Laviana, que hasta ahora se mantiene un poco al margen de la “invasión” urbana.

Lo deseable sería optar por una opción que no ocupara nuevos suelos, que no impidiera el desarrollo de otro tipo de alternativas diferentes a las portuarias e industriales.

1.4 PROYECTOS DE OCIO EN LA ZONA

Además de la restauración de las marismas de Maqua, ya comentadas, tanto el Ayuntamiento de Gozón como la Mancomunidad Turística Comarca Avilés han mostrado su interés por el desarrollo de un turismo de ocio y naturaleza en la zona de Maqua y la península de Nieva (se adjuntan recortes de prensa). También la Autoridad Portuaria ha anunciado el uso del faro de San Juan de Nieva para fines de ocio.

Todo ello se vería claramente perjudicado por la construcción de esta carretera, altamente ruidosa y contaminante. Lo lógico sería que toda la margen derecha de la ría, a partir de las instalaciones de Alcoa, quedaran para usos de ocio y naturaleza, siendo además, como son, zonas integradas en distintas figuras de protección.

1.5 IMPACTO AMBIENTAL Y PELIGROS DE LOS MUROS, TERRAPLENES Y ESTRUCTURAS A SU PASO POR LA PARROQUIA DE LAVIANA y MAQUA.

Otro de los inconvenientes que presenta esta variante es la dificultad de construcción a su paso por la parte alta del pueblo de Zeluán, ya que debería asentarse sobre una ladera muy inestable que recientemente tubo un gran argayo. En el estudio se prevé la construcción de un muro de grandes dimensiones, cuyo impacto visual sería enorme. Más adelante serían necesarios otros muros antes de pasar por encima de la carretera del polígono de Maqua. Además este trazado afectaría de pleno al menos a una vivienda que está situada en esa ladera.

Si seguimos con el trazado, se observa que la carretera va sobre montículo de tierra con terraplenes; dada la altura necesaria para la estructura sobre la carretera sobre el vial de Maqua, el impacto visual sería altísimo ya que el efecto es de una muralla que corta el paisaje en mitad de las antiguas marismas de Llodero. Sería por tanto un impacto visual absolutamente indeseable, tanto desde el Monumento Natural como desde los pueblos de Llodero y Nieva.



1.6 TERRENOS DE LA E.D.A.R.

Es incomprensible que unos terrenos que fueron dejados expresamente en reserva de posibles futuras ampliaciones de la EDAR, se plantee que sean utilizados para una carretera cuando aún no está la propia EDAR al 100% de funcionamiento (recordamos que aún no se reciben las aguas del colector de la margen derecha de la ría).

1.7 IMPACTO SOBRE LOS VECINOS DE ZELUÁN.

Si se llegara a construir este vial, el ruido y la contaminación a la que se verían sometidos los vecinos del pueblo de Zeluán resultaría insoportable, aparte de los inconvenientes de los muros y terraplenes que rodearían el pueblo.

2.- SOBRE LA ALTERNATIVA 3.

2.1 Falta de claridad y contradicciones en la explicación de la alternativa 3.

Una de las cosas que nos llama especialmente la atención al leer detenidamente la información que muestra tanto el EIA como otros documentos que se presentan a estudio, es la falta de claridad en el tratamiento del túnel.

En la página 69 del EIA dice textualmente:

“Su trazado es descendente hasta alcanzar una cota que permita cruzar la avenida Conde Guadalhorce y la ría de Avilés con gálibo suficiente”. Parece claro que se trata entonces de un túnel. Sin embargo, a continuación dice: *“El falso túnel se inicia en el PK 0+695 y finalizaría en el PK 2+155 una vez superado el Centro Niemeyer y la futura isla de la innovación”.* En los siguientes párrafos sigue insistiendo en la idea de falso túnel.

Más adelante, en el último párrafo antes del punto 4.3.1 dice: *“La alternativa presenta un túnel que discurre bajo la ría de Avilés y bajo la acción de la actividad portuaria”*

En el resumen mostrado en la tabla del punto 4.3.1.- dice *“Longitud de túnel 1.460 m.; Falso túnel: NO”.*

En la página 7 del Documento de Síntesis, sucede lo mismo, hablando en unas ocasiones de túnel y en otras de falso túnel.

En las páginas 2 y 3 del Anejo nº 3 (Definición de las opciones estudiadas) dice textualmente

2.1.3.- Corredor Nª3 Túnel bajo la ría de Avilés

“Este corredor, tiene su inicio... Posteriormente se inicia su soterramiento en túnel con el cual se cruza la ría de Avilés hasta conectar con la actual Travesía de Yunque en el Polígono Industrial de las Arobias”.



En principio, todo parece indicar, a la vista de las imágenes mostradas y las explicaciones que se dan, que se trata de un túnel bajo la ría y bajo la zona del puerto deportivo. Seguramente los extremos de este túnel podrían tener una zona de falso túnel en su salida a superficie. Y parece que así debe ser, porque en la página 11 del Anejo nº 4, se muestra el cuadro de la valoración económica de la alternativa 3. En dicho cuadro se hace una valoración de las estructuras y túneles de la siguiente manera:

<i>Estructura E-1</i>	<i>120 m.</i>
<i>Túnel bajo la ría de Avilés en zona de afección mareal</i>	<i>960 m.</i>
<i>Falso túnel doble calzada</i>	<i>540 m.</i>
<i>Estructura ramal salida</i>	<i>60 m.</i>

Quizá pueda parecer algo sin mayor trascendencia, pero es en realidad algo fundamental para la definición del proyecto. Es igualmente fundamental para poder valorar el impacto ambiental de la obra, ya que las pautas para la construcción de un túnel y un falso túnel son totalmente diferentes y su afección a la superficie del suelo bajo el que discurriría, serían muy diferentes.

En la página 90 y sucesivas del Anejo nº 7, dentro del apartado de Estudio y Valoración ambiental de las alternativas, siempre se hace el tratamiento de la obra como si fuera un falso túnel en toda su longitud, lo cual es un error de bulto, un error de tratamiento que modifica sustancialmente la valoración del impacto ambiental en la práctica totalidad de apartados.

Entendemos que este error, repetido en numerosas ocasiones a lo largo de la extensa documentación presentada, no puede ser casual, sino fruto de un interés por tergiversar la realidad, en contra de la alternativa 3. Por ello, entendemos que es motivo suficiente para rechazar el informe de impacto ambiental y todo el estudio presentado.

2.2.- Errores de apreciación en la valoración de impacto ambiental de la alternativa 3.

Geología

“Para la valoración del impacto sobre la geología se tendrá en cuenta como factor principal el movimiento de tierras”

Esto es un error grueso, por cuanto no tiene en cuenta el tipo de tierras, su interés geológico y/o morfológico, etc.

El hecho de que la alternativa 3 sea la que más tierras exija mover no quiere decir que tenga mucha influencia sobre la geología; en realidad los terrenos removidos son básicamente depósitos fluviales enterrados bajo zonas industriales o urbanas, por lo que el impacto debe considerarse **bajo**.



Sin embargo para la alternativa 4 se considera un efecto bajo, cuando hay que colocar la base del enorme puente sobre la bocana de la ría sobre un acantilado inestable, con una pilastra situadas en la base del mismo acantilado. La valoración debería ser al menos de **media**.

Edafología

Se basa solo en la ocupación de suelos de vega, suelos expuestos a fenómenos de inundación. De forma sorprendente, la valoración que se da en este aspecto a la alternativa 1 es de “Medio”, cuando afecta en varios momentos de su recorrido a la vega del río Raíces, incluidas algunas zonas de aliseda pantanosa. La valoración en este caso, entendemos que subestima la realidad.

Además, dar una valoración de Muy alto a la influencia sobre este aspecto de la alternativa 3, entendemos no tiene soporte alguno.

Hidrología

“Afectaciones por ocupación de los cauces, la ría o la vega y por los posibles aportes sólidos de los movimientos de tierra”

Nuevamente sorprende la baja valoración sobre la alternativa 1, subestimando la probable afectación sobre el río Raíces y sobre el que el estudio denomina río Tiyuerto, que suponemos que será el arroyo de La plata.

Los efectos de impacto en este aspecto en la alternativa 3 se basan en la siguiente afirmación: *“El falso túnel implicará la generación de turbiedades y la remoción de lodos que conllevarán un menoscabo de la calidad del agua del río”*.

Al respecto, decimos:

- a) No se trata de un falso túnel sino de un túnel bajo la ría, por debajo de los niveles mareales y de la actividad portuaria.
- b) No se produce ninguna alteración en el medio que pueda suponer turbiedad en el agua.
- c) Probablemente la construcción del túnel sea la parte que menos pueda afectar a la calidad del agua.

Por tanto, la valoración de impacto ambiental en este aspecto es totalmente equivocada. No solo **no es Muy alto sino más bien muy bajo o inapreciable**.

Vegetación

Entendemos que en este apartado la valoración para la alternativa 3 (pagina 92 del EIA) debería ser “Inapreciable”, por cuanto las unidades tenidas en cuenta para la valoración no se ajustan a la realidad. Las únicas comunidades vegetales afectadas podrían estar ubicadas en la zona de salida del túnel en el Polígono de la Arobias, pero allí no hay jardines, ni zarzales. Además, la posible afectación a la lámina de agua de la ría (que en realidad no existe) no afectaría a vegetación alguna.



Fauna

Sorprende en la información que se ofrece sobre este aspecto que la valoración del impacto para la alternativa 3 es *Muy Alto*. Esta valoración se basa nuevamente en unas supuestas turbiedades que se podrían generar en la construcción de un falso túnel (que en realidad es un túnel) *“susceptibles de afectar al ecosistema estuarino y especialmente a las comunidades bentónicas, a la ictiofauna y a los importantes contingentes de aves limícolas y de otras aves acuáticas que recalán en la ría de Avilés.”*

No hay falso túnel, sino túnel, y no se generarán turbiedades, por lo que la afección a la fauna sería prácticamente inexistente; **debería considerarse por tanto un impacto Inapreciable para esta alternativa.**

Paisaje

Una vez más, nos encontramos con que los datos utilizados y la valoración para la alternativa 3 no se ajustan a la realidad.

En la página 24 de la Memoria, en la página 7 del Documento de Síntesis y en la página 12 del Anejo3 se dan unos datos concretos:

Estructuras:	1
Longitud de estructuras:	120 m.
Túnel	SI
Longitud de túnel	1460m.

Sin embargo, los datos que se ofrecen en la página 100 del EIP (Anejo 7) para valorar el impacto de la alternativa 3 son:

Estructuras:	2	180 ml.
Túnel	1	1520 ml (falso túnel)

La valoración final es de un impacto medio.

Nuestra pregunta es: ¿cómo puede afectar al paisaje una infraestructura que está soterrada? Es absurdo.

Se utilizan datos erróneos y además se dan argumentos peregrinos para llegar a una conclusión de impacto sobredimensionada.



Patrimonio cultural

Los argumentos y la valoración sobre la alternativa 3 vuelven a estar alejados de la realidad. Todo el argumento utilizado es una suposición, cuando menos muy aventurada: *“Esta alternativa implica el cruce de la ría de Avilés mediante un falso túnel (¿?), lo que conllevará la posibilidad de cortar escolleras decimonónicas o de alterar deposiciones secundarias de materiales romanos, aunque en menor medida, dado el trabajo constante de dragado en la zona”*

No se puede admitir en un EIA hacer una valoración basada en especulaciones. Además especular sobre la presencia de restos romanos, cuando no hay ninguna evidencia en el entorno, ni siquiera en la ciudad, de ningún resto de este tipo, parece un tanto atrevido.

Pero que dicha frase sea suficiente para asegurar que el impacto de la obra sobre el patrimonio cultural es *Medio*, resulta realmente incomprensible, desmedido e inasumible.

Geografía

Este apartado resulta esperpéntico. ¿Cómo es posible afirmar que la opción que discurre soterrada, con las bocas del túnel situadas en zona industrial que ahora mismo no tiene uso alguno, tiene una afectación *Alta* en el periodo de obra, mientras que las alternativas 1 y 2, que discurren al lado de zonas urbanas en un tramo de su recorrido se valoran con un impacto *Medio*?

¿Cómo se puede valorar con un impacto similar la afectación a la geografía y a la población de una opción soterrada y otra opción que pasa justo encima de las casas de Zeluán, atraviesa el núcleo rural de Nieva y además conlleva una muralla de terraplenes en la zona de Maqua?

El cuadro resumen de impactos presentado en el EIA es el siguiente

Resumen de impactos	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
Geología	medio	bajo	alto	bajo
edafología	medio	bajo	muy alto	medio
hidrología	medio	bajo	muy alto	alto
climatología	inaprec	inaprec	inaprec	inaprec
residuos	medio	bajo	alto	bajo
Vegetación	Alto	Muy alto	Muy bajo	Medio
fauna	Muy alto	Alto	Muy alto	Muy Alto
Paisaje	Alto	Medio	Medio	Muy Alto
patrimonio cult.	Muy alto	Alto	Medio	Muy alto
geografía	Medio	Medio	Alto	Alto
sonoridad	Alto	Muy alto	Alto	Alto



Cuando en realidad debería ser más bien algo similar al siguiente cuadro

Resumen de impactos	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
Geología	Medio	Bajo	Alto	Medio
edafología	Alto	bajo	Muy bajo	Medio
hidrología	medio	bajo	Muy bajo	Alto
climatología	inaprec	inaprec	inaprec	inaprec
residuos	medio	bajo	alto	bajo
Vegetación	Alto	Muy alto	Inaprec.	Medio
fauna	Muy alto	alto	Muy bajo	Muy Alto
Paisaje	Alto	Alto	Muy bajo	Muy alto
patrimonio cult.	Muy alto	Alto	Inaprec.	Muy alto
geografía	Medio	Medio	Bajo	Muy alto
sonoridad	Alto	Muy alto	alto	alto

Todo ello tiene una connotación que parece bastante clara: **una modificación parcial en cada uno de los apartados, de manera que se sobredimensiona el impacto ambiental de una de las alternativas. Al igual que en el apartado 2 de este informe de alegaciones, debemos llegar a la conclusión de que tantas irregularidades en cada una de las valoraciones no puede ser casual, sino que han de tener la clara intención de minusvalorar la alternativa nº 3.**

Con estas valoraciones, la cuantificación final conjunta de impacto ambiental se vería modificada en la forma que se refleja en los cuadros que siguen:

Objetivos	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Geología	3	2	5	2
Edafología	3	2	1	3
Hidrología	3	2	7	5
Residuos	3	2	5	2
Vegetación	5	7	1	3
Fauna	7	5	7	7
Paisaje	5	3	3	7
Patrimonio C.	7	5	3	7
Geografía	3	3	5	5
Sonoridad	5	7	5	5
SUMA	44	38	42	46

Cuadro resumen que aparece en la página 19 del anejo 6.

Esta valoración de impacto ambiental suponen: 5'6, 6'2, 5'8 y 5'5 puntos respectivamente para cada una 4 alternativas para el resumen final de valoración multicriterio (pag. 21 del anejo 6).



El cuadro resumen que se ajustaría a nuestra propuesta sería el siguiente:

Objetivos	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Geología	3	2	5	3
Edafología	5	2	1	3
Hidrología	3	2	1	5
Residuos	3	2	5	2
Vegetación	5	7	0	3
Fauna	7	5	1	7
Paisaje	5	5	1	7
Patrimonio C.	7	5	0	7
Geografía	3	3	2	7
Sonoridad	5	7	2	5
SUMA	46	40	18	49

Esta valoración de impacto ambiental supondría: 5´4, 6´0, 8´2 y 5´1 puntos respectivamente para cada una de las 4 alternativas para el resumen final de valoración multicriterio.

Las personas del Grupo d'Ornitología Mavea que han estudiado y valorado la documentación son Licenciados en Biología y Geología, naturalistas, muchos de ellos con experiencia en estudios de impacto ambiental, y todos ellos conocedores de la zona en profundidad. Por ello entendemos que nuestra opinión al respecto no es una opinión para obviar.

Diferencias tan pequeñas como las encontradas entre las valoraciones sobre las alternativas 1, 2 y 4 son totalmente lógicas y esperables entre varios observadores; no tienen ninguna trascendencia. Por el contrario, las grandes diferencias encontradas para la alternativa 3 no deberían suceder entre estudios fiables realizados por distintos observadores.

Teniendo todo ello en cuenta, sentimos tener que decir lo mismo que en el resumen del punto 2 de este informe de alegaciones: **no puede ser casual, sino fruto de un interés por tergiversar la realidad, en contra de la alternativa 3. Por ello, entendemos que es motivo suficiente para rechazar el informe de impacto ambiental.**



Conclusiones

- 1.- Teniendo en cuenta todas las apreciaciones reflejadas en el punto número 1 de este informe de alegaciones, la alternativa nº 4 debe considerarse como inviable.
- 2.- La información expuesta por la empresa redactora en el EIA presenta graves anomalías, que suponen una tergiversación de la realidad y una valoración totalmente errónea del impacto ambiental que supondría la alternativa nº 3.
- 3.- Teniendo en cuenta las irregularidades detectadas en el EIA, se levanta una gran sombra de duda sobre el resto de aspectos a valorar, especialmente el económico, que nosotros no tenemos capacidad para valorar. ¿estarán también las valoraciones sesgadas para favorecer o perjudicar alguna de las variantes?
- 4.- Este tipo de valoraciones de dudosa credibilidad y basadas sobre informaciones y/o afirmaciones incorrectas son típicas de los estudios que adolecen de tendencia a los intereses del promotor.

Por lo que se **SOLICITA**:

- 1- Se devuelva a los autores el “Estudio de impacto ambiental de accesos a la margen izquierda del Puerto de Avilés”.**
- 2- Se inicie nuevamente este trámite solicitando un estudio más riguroso.**
- 3- Se elimine de las opciones a estudio la alternativa nº 4.**

César Manuel Álvarez Laó
En representación del Grupu d'Ornitoloxía Mavea.