



A LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ASTURIAS

Plaza de España 3, Oviedo

ASUNTO: ALEGACIONES Y OBSERVACIONES SOBRE "Acceso Norte a Oviedo". Provincia de Asturias.
Clave: EI4-O-0023

Alternativa Verde por Asturias EQUO, CIF G74456377, y actuado en su representación D. David Díaz Delgado (NIF 11.412.539-P) en calidad de representante legal, estando dentro del periodo previsto en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO Núm. 128 del Lunes 30 de mayo de 2022 en el que se somete a Información Pública el Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de "Acceso Norte a Oviedo". Provincia de Asturias. Clave: EI4-O-0023, presentan observaciones y alegaciones que versan sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la actuación y sobre la concepción global de su trazado y alegaciones y observaciones en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental

ANTECEDENTES.- En los Antecedentes que obran en la Memoria del Estudio Informativo se constata que la obra que ahora se somete a información pública tiene su inicio en una Orden de Estudio de **18 de mayo de 1994**. Desde entonces hasta ahora y siguiendo el relato que figura en la Memoria ha habido ya los siguientes hitos:

1º.- INTENTO: "Acondicionamiento –Variante de trazado de la carretera N-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Latores –Cornellana. Asturias", de Clave: EI-1-O-05 y Orden de Estudio de 18 de mayo de 1994, (1º proyecto)

(1º DIA) Resolución formulando la declaración de impacto ambiental del tramo Latores-Trubia-Grado, publicada el 3 de diciembre de 1998

Redacción y ejecución de los correspondientes proyectos de trazado y construcción: tramo Cueto-Latores (proyecto de clave 48-O-3080) y al tramo Latores-Trubia(proyecto de clave 40-O-4320).

2º.- INTENTO: MODIFICACIÓN del tramo en estudio de Latores-Cornellana. La Dirección General de Carreteras, con fecha 21 de octubre de 1997, consideró incorporar el acceso norte a Oviedo y emitir una nueva Orden de Estudio, modificando la vigente EI-1-O-05, para que se ampliara su contenido y se analizaran alternativas de trazado las cuales tendrían su inicio en el futuro enlace de Latores, sobre la carretera N-634, y alcanzase la Vía Naranco, infraestructura que en ese momento la Dirección Regional de Carreteras del Principado de Asturias, estaba desarrollando entre las localidades de Oviedo y Gijón



Así se procedió a: la redacción de la Memoria Resumen para Consultas Ambientales en octubre de 1997; redacción del documento del Estudio Informativo en febrero de 1998 (2º estudio), que contó con una Aprobación Provisional el 6 de febrero de 1998 por parte de la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras. Tras esta aprobación, el Estudio Informativo fue sometido al procedimiento de Información Pública (2º información pública) por período de un mes, a partir del 12 de febrero de 1998; unos meses más tarde, con fecha 16 de septiembre de 1998, la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, remitió a la Dirección General de Carreteras solicitud de Orden de Estudio para la redacción de un Estudio Informativo (3º estudio) restringido al tramo denominado Ronda Noroeste de Oviedo, desgajando este acceso a la ciudad de Oviedo del Estudio Informativo de Clave: EI-1-O-05, Tramo: Latores-Cornellana del eje de la carretera N-634.

3º.- INTENTO: El 27 de octubre de 1998 se emitió una nueva orden de estudio por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de Clave EI4-O-13, para la redacción del Estudio Informativo: “Acceso Oeste a Oviedo”. (3º estudio)

En el año 2001 se inició la redacción del Estudio Informativo del “Acceso Oeste a Oviedo”, (EI4-O-13) y fue sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental la Memoria-Resumen, dispuso un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. (2º Evaluación ambiental)

Aprobado provisionalmente, se sometió conjuntamente el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental al trámite de Información Pública (2º evaluación ambiental) mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 9 de agosto de 2002.

El 12 de abril de 2006 se publicó en el BOE la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo de Clave: EI4-O-13, “Acceso Oeste a Oviedo”. (**2º DIA**)

4º INTENTO: Por Resolución de 3 de agosto de 2017, se aprobó nuevamente la Orden de Estudio “Acceso Norte a Oviedo” de Clave EI4-O-23. (4º estudio) y comienza la tercera Evaluación Ambiental (3º Evaluación ambiental) trámite en el que nos encontramos.

ALEGACIONES:

PRIMERA.-Debería servir, por si mismo, el antecedente expuesto para justificar la **ausencia de la urgencia y falta de necesidad de la declaración de interés general** de la actuación prevista que se encuentra ahora a información pública.

No vamos a negar la existencia de problemas coyunturales generados por la mala planificación urbanística de los barrios concernidos que ha supuesto un crecimiento urbanístico extraordinario sin desarrollar, de forma paralela, una correcta movilidad y desplazamiento de las personas que se iban a asentar en esos barrios pero los problemas existentes no se deben reparar a costa de los fondos estatales porque son, sobre todo, problemas originados por crecimientos urbanos mal definidos y que debieron ser previstos y costeados por los urbanizadores. Por esa razón, ya se denegó la aprobación en su día de uno de los intentos fallidos que la propia memoria resumen señala en sus antecedentes.



Tal como se señala en el Anejo 1, Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se Aprueba la Orden de Estudio(EI4-O-23) de la información expuesta:

Dicho estudio informativo no ha llegado a ser aprobado. La tipología de carretera prevista por el estudio informativo EI4-O-13 para el nuevo acceso consistía en una carretera urbana multicarril.

Tal y como señala la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, el planteamiento del nuevo acceso como carretera urbana multicarril contravendría los criterios establecidos por Orden FOM/3317/2010 (Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento), en lo que se refiere al artículo 6.4 sobre obra de promoción urbanística. Por ello, la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias solicita autorización para redactar un nuevo estudio informativo, en cuya

El artículo 6.4 de la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento dice que:

“4. No se incluirán en los proyectos actuaciones cuya justificación y necesidad se base en la promoción de desarrollos urbanísticos, polígonos industriales, y similares. Este tipo de actuaciones no serán en ningún caso financiadas por el Ministerio de Fomento, que podrá autorizarlas, si cumplen los requerimientos para ello, para su ejecución y financiación con cargo a los promotores de los desarrollos mencionados.”

Se desconoce ahora la justificación del Ministerio para volver a comenzar una obra denegada por no cumplir de forma adecuada la Orden citada.

Según el artículo 4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras apartados 4 y 5:

” 4. Constituyen la Red de Carreteras del Estado las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma.

5. Se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios.*
- b) Constituir acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística que sean declarados de interés general por el Ministerio de Fomento.*
- c) Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.*
- d) Enlazar las comunidades autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.”*



Dice el Preámbulo de la citada ley de carreteras que *“La Constitución española, en sus artículos 149.1.21.ª y 24.ª, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma”*. **No se justifica adecuadamente que concurren tales circunstancias en este expediente.** Y recoge también el Preámbulo que: *“Por otra parte, el notable desarrollo de las redes de carreteras en España impone la necesidad de reajustar las competencias del Estado y de las restantes administraciones públicas sobre determinadas carreteras, de forma que se obtenga una racionalización de la gestión de las redes basada en criterios funcionales. Esta racionalización es esencial para conseguir la imprescindible coordinación entre las actuaciones de cada Administración en sus propias redes, ya que de lo contrario, el solape de funciones hace muy difícil evitar disfunciones y armonizar planificaciones “*

Pues el objeto del estudio de la Memoria tal como se recoge en los textos a información pública es:

“El objeto del Estudio Informativo es buscar una posible solución que dote a los barrios existentes en las zonas oeste y noroeste de la ciudad de Oviedo (San Claudio, Las Campas, La Florida, Vallobín, La Argañosa y Ciudad Naranco) de conexión eficiente con las vías de alta capacidad estatal, autovías A-63 (Oviedo-Cornellana), A-66 (Oviedo-Gijón/Avilés), así como con la autovía del Principado de Asturias, AS-II (Oviedo-Gijón Sur), en similares condiciones a las que disfruta el resto de la ciudad con dichas vías de alta capacidad, así como proporcionar una alternativa a los tráficos pasantes. Dicha circunstancia, además, traerá consigo la mejora en la accesibilidad de la población de estos barrios al Hospital Universitario Central de Asturias (HUCA). “

De todo lo expuesto queda evidenciado que **la obra carece de urgencia y carece de interés general a efectos de su posible financiación a cargo de los Presupuestos Generales del Estado** pues no se trata de una infraestructura integrada en un itinerario de interés general al no formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios, no constituir acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística que sean declarados de interés general por el Ministerio de Fomento, no servir de acceso a los principales pasos fronterizos ni enlaza las comunidades autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

También resulta acreditado que no existe ninguna circunstancia que motive un cambio en la situación existente anteriormente que motivó la adopción del acuerdo por el Ministerio respecto a que se incumpliría el artículo 6.4 de la *Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.*



SEGUNDA.- La movilidad en Asturias no justifica dicha infraestructura:

En Asturias existe una **Ley del Principado de Asturias 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible** vigente desde finales del año 2018 que tiene por objeto (artículo 5), entre otras cuestiones “ *b) Mejorar la calidad ambiental y la salud de la población reduciendo la contaminación ambiental, incluyendo la acústica, asociada al transporte.*”, “*d) Mitigar el cambio climático por medio de la disminución del volumen de gases de efecto invernadero emitidos por vehículos motorizados.*”, “*g) Promover y adoptar medidas de protección de los medios de transporte más ecológicos y de racionalización del uso del vehículo privado, como el coche compartido o el coche multiusuario.*”, “*h) Incrementar el uso del transporte público de viajeros mediante la promoción e impulso de la intermodalidad tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías, y el mejor aprovechamiento de los medios de transportes públicos disponibles, con independencia de la Administración pública competente de los mismos, a través de la adecuada coordinación de modos y sistemas tarifarios integrados. De igual modo potenciar la mejora de las condiciones de prestación del servicio y la introducción de nuevas tecnologías, que lo haga atractivo y competitivo respecto al vehículo privado.*” o, apartado 2, “*b) Disminuir la congestión de vehículos introduciendo en el planeamiento urbanístico unas condiciones mínimas de accesibilidad a los núcleos urbanos y al centro de las ciudades que disuadan del uso poco racional del vehículo privado motorizado, de tal forma que los transportes sostenibles dispongan de infraestructuras viarias, peatonales y equipamientos adaptados a sus necesidades.*” y “*c) Disponer de aparcamientos disuasorios para vehículos privados motorizados en los accesos a las ciudades y en la proximidad de estaciones de transporte, a fin de evitar su uso indiscriminado hasta el centro.*” es decir, aprobamos unas normas de obligado cumplimiento y hacemos lo contrario a lo que dicen las mismas, invertir en una infraestructura que solo facilita el uso del vehículo por la ciudad.

La Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias prevé una inversión de más de 19 millones de euros para la transformación de la movilidad en entornos metropolitanos (caso de Oviedo) en sentido opuesto a la construcción de nuevas infraestructuras como la ronda norte estando previstas en cambio dos medidas concretas que afectan a la conexión de la estación de ferrocarril y autobuses y a la mejora de la movilidad en el HUCA.

El Plan Para La Movilidad Multimodal En El Área Metropolitana Del Principado De Asturias. 2018/2030 lógicamente tampoco recoge la necesidad de una infraestructura como la que se encuentra ahora en información pública siendo, al contrario, sus objetivos: “*☐ Disminuir la congestión por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y sostenible; ☐ Integrar las políticas de desarrollo sostenible urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice la accesibilidad a las viviendas, centros de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, lúdico, ... con el menor impacto ambiental y de forma más segura posible;☐ Moderar y controlar el tráfico de vehículos privados, calmado del tráfico.☐ Favorecer los grandes flujos de desplazamiento mediante modificación de itinerarios, vías reservadas, aparcamientos disuasorios, etc.*”

La **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética**, establece la obligación de promover una movilidad sin emisiones y el deber de consideración del cambio climático en la planificación y gestión territorial y urbanística, así como en las intervenciones en el medio urbano, en la edificación y en las infraestructuras del transporte. También prevé la creación de **zonas de bajas emisiones** y, para ello, *“Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:*

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023, b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.....” entendiéndose por zonas de baja emisión *“el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.”*

En las directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaborada por el **Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico** se recoge que:

“La pirámide de movilidad reclama invertir los recursos dedicados, reivindicando la jerarquía de prioridades por modos, en el siguiente orden:

- 1) peatones;
- 2) ciclistas;
- 3) transporte público;
- 4) distribución de mercancías;
- 5) vehículos con alta ocupación y movilidad compartida;
- 6) automóviles particulares.

Cuando hablamos de recursos, no sólo se trata de la inversión presupuestaria de las administraciones públicas, sino también del espacio público en nuestras ciudades. Actualmente, la mayor parte del espacio se dedica a los vehículos motorizados y por tanto, **se debe intentar invertir este planteamiento también en el reparto de la superficie viaria y dando prioridad a los modos más eficientes y sostenibles en caso de que los diferentes modos entren en conflicto.**





El modelo económico debe comparar la situación base (el escenario “no hacer nada”) con la situación esperada tras la implantación de la ZBE. Entre los beneficios y costes a considerar se encuentran:

Beneficios:

- Mejora de la calidad del aire y el ruido: monetización de los ahorros en el sistema sanitario.
- En la reducción de gases de efecto invernadero: monetización de los recursos naturales preservados y de la mitigación de efectos del cambio climático.
- En la congestión del tráfico: monetización del tiempo recuperado, en términos productivos.

Costes:

- Costes de implementación: planificación e infraestructura.
- Costes de funcionamiento: gestión y mantenimiento.
- Costes de renovación de vehículos.
- Costes de cambios de comportamientos (por ejemplo, derivados de rutas alternativas)
- Incentivos y ayuda

Pues bien, **nada de eso se ha tenido en cuenta en la documentación expuesta**, es decir, **en Oviedo no existe ninguna zona de baja emisión en funcionamiento a día de hoy**, 7 de julio de 2022 pero además no se estudia en la información del ministerio lo que la instalación de esas zonas supondrá sobre el tráfico de vehículos ni se tiene en cuenta para nada cómo influirá la puesta en funcionamiento de esas zonas con la intensidad de tráfico previsto en los datos y estadísticas que ofrece la información sometida ahora a información pública.

El Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2015-2030 (PIMA) prevé:

- Accesos al HUCA y Oviedo
- Acceso al HUCA desde la AS-II
- Penetración de la A-66 a en Oviedo
- Remodelación y mejora funcional de la glorieta de Luis Oliver, en Oviedo

Pero **ninguna intervención en esa zona para mitigar los problemas a que alude el estudio informativo.**

TERCERA.- Demografía

Dice el **Observatorio del Transporte y Logística en España** en un informe de Enero de 2020 con la colaboración del Ministerio de Transportes que:

*“Los cambios en los hábitos de consumo no son la única transformación remarcable de nuestra sociedad desde el punto de vista de la movilidad. El aumento de la esperanza de vida y el **envejecimiento de la población** es otro factor determinante. De hecho, en 2018 y por primera vez en la historia, las personas de 65 años o más superaron en número a los niños menores de cinco años en todo el mundo. Según Naciones Unidas¹⁷, en 2050 una de cada seis personas tendrá más de 65 años (16%), cuando en la actualidad es una de cada 11 (9%). En el caso concreto de Europa se estima que en 2050 el 25% de la población podría tener 65 años o más. En España, el 19,2% de la*

población tenía en 2018 una edad de 65 años o más, siendo la edad media de la población de 43,1 años, 10 años superior a la edad media de la población en el año 1978. Y según las previsiones del INE, para 2033 un cuarto de la población española será mayor de 65 años. Por lo que respecta a la movilidad de las personas de mayor edad, se trata de un colectivo que en general utiliza poco el coche propio y, consecuentemente, tiene una mayor disposición a caminar y a utilizar el transporte público”

Existen enlaces oficiales con datos similares¹

Aun con esta evidencia en contra del incremento poblacional, el estudio considera un incremento neto de habitantes en la zona de estudio, aunque muy modesto (Tabla 60 Anejo 3)

Tabla nº 60. Crecimiento de las variables socioeconómicas

Año	PIB		Población	
	Abs	%	Abs	%
2019	1.192.33		219.686	
2020	1.096.95	-8,00%	219.974	0,13%
2021	1.149.60	4,80%	220.262	0,12%
2022	1.170.97	1,86%	220.531	0,11%
2023	1.192.33	1,82%	220.781	0,10%
2024	1.211.32	1,59%	221.005	0,09%
2025	1.229.65	1,51%	221.207	0,08%
2026	1.247.32	1,44%	221.384	0,07%
2027	1.264.35	1,37%	221.542	0,06%
2028	1.280.75	1,30%	221.677	0,05%
2029	1.296.53	1,23%	221.792	0,04%
2030	1.311.71	1,17%	221.883	0,03%
2031	1.326.30	1,11%	221.946	0,01%
2032	1.340.31	1,06%	221.976	0,00%
2033	1.353.76	1,00%	221.974	0,13%
2034	1.366.67	0,95%	221.973	0,12%
2035	1.379.05	0,91%	221.971	0,11%
2036	1.390.92	0,86%	221.971	0,10%
2037	1.402.29	0,82%	221.971	0,09%
2038	1.413.18	0,78%	221.971	0,08%

Que no queda debidamente justificado en base a la evidencia anteriormente mencionada, sólo se menciona en la página 75 de dicho anejo 3:

*“La incorporación de los **nuevos desarrollos urbanísticos**, según el Plan General de Ordenación Urbana de Oviedo, que plantea la urbanización de zonas dentro del corredor. El crecimiento previsto de las matrices de movilidad se ha distribuido espacialmente en función de este planeamiento urbanístico, de manera que las matrices finales obtenidas tienen un incremento de movilidad superior en el corredor de la nueva infraestructura”*

Entrando nuevamente en contradicción con el punto 6.4 de la Orden FOM/3317/2010, tal como se ha expuesto en la alegación PRIMERA.

¹ <https://www.idepa.es/conocimiento/asturias-en-cifras/demografia>; Asturias, en alerta demográfica: tendrá casi 90.000 habitantes menos en 2033: <https://www.elcomercio.es/asturias/asturias-alerta-demografica-20200209025847-nt.html>

CUARTA.- El estudio presentado incumple el objeto de la OM E14-O-23 que rige la contratación del citado estudio y ello supone un quebranto para el estado.

Pag 2-3 E14-O-23:

En consecuencia, y de acuerdo con la propuesta remitida en este sentido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, **RESUELVO:**

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias sea redactado el siguiente estudio:

Tipo:	Estudio Informativo
Título:	Acceso norte a Oviedo
Clave:	E14-O-23
Situación:	Posibles corredores entre la autovía A-63, carretera N-634 y carretera AS-II, en la zona noroeste de la ciudad de Oviedo
Longitud aproximada:	7,0 km
Clase:	Mejora de accesos

Objeto del estudio:

Definir y comparar, en líneas generales, diferentes alternativas de trazado para resolver los problemas de los accesos por carretera en la zona norte de la ciudad de Oviedo. El estudio informativo servirá de base al expediente de información pública y al trámite de evaluación de impacto ambiental, con objeto de poder seleccionar la alternativa más adecuada (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).

Contenido:

El estudio informativo deberá contener los documentos indicados en el artículo 25 del Reglamento General de Carreteras (Real Decreto 1812/1994). Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios, así como lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Características:

Dado el complejo contexto en el que se desarrollará la actuación, resulta imposible fijar en este momento las características definitivas de la nueva carretera, debiendo ser el estudio informativo el que proponga las más recomendables, previa justificación y de acuerdo con los criterios de la Dirección General de Carreteras para otras actuaciones similares en la Red de Carreteras del Estado.

Si estuviera indicado, se podrá establecer una distinción entre aquellos tramos que, por sus características, puedan ser tratados como carreteras interurbanas (para cuyo diseño se aplicará la Norma de Trazado 3.1-IC), de aquellos otros netamente urbanos que tendrían una definición geométrica acorde con las limitaciones del medio, tanto topográficas, como geotécnicas, o por consolidación urbana del territorio; debiendo prestar especial atención en el diseño de las transiciones en los puntos de ruptura entre los diferentes tramos.

Justificamos esta afirmación en que el estudio presenta cuatro alternativas de ronda completa formato autovía, si bien la orden ministerial deja claro que: *“Dado el complejo contexto en el que se desarrollará la actuación, resulta imposible fijar en este momento las características definitivas de la nueva carretera, debiendo ser el estudio informativo el que proponga las más recomendables, previa justificación y de acuerdo con los criterios de la Dirección General de Carreteras para otras actuaciones similares en la Red de Carretera del Estado”*

En cambio, **el estudio no pasa a comparar ninguna alternativa basada en viales urbanos**, aunque ya se había estudiado en E14-O-13 y se permite en el mismo usarlo como base. También existe en el PGOU de Oviedo viales urbanos proyectados que sirven de acceso Norte y, por tanto, **deberían haber sido incluido en las alternativas y estudiado el tráfico previsto no solo con la alternativa 0, sino con la alternativa 0 y esas obras realizadas**. Dichas obras serían la vía rápida de la Pixarra (vial urbano de acceso del barrio de la Florida/Las Campas a la autovía A-63 en Santa Marina del Piedramulle), y las mejoras de los accesos de Ciudad Naranco en Nicolas Soria y Glorieta Luis Oliver.

Por tanto, **exigimos que el estudio sea completado cómo se ha pedido con las alternativa de realizar los viales urbanos arriba mencionadas** en igualdad de tratamiento de todos los aspectos. Dicha petición de igualdad de tratamiento de esta otra alternativa (0+actuaciones urbanas) se sustenta además en el **punto 6 de la orden** (y que también se recoge en el propio EsIA pag 7, punto 1.4.2, pero que luego no desarrolla ni se cumple):

6. Se realizará un estudio de tráfico de acuerdo con las prescripciones y recomendaciones técnicas contenidas en la Nota de Servicio 5/2014 de la Subdirección General de Estudios y Proyectos.

El estudio de tráfico incluirá:

- Reparto de tráficos entre el nuevo acceso y la red viaria existente, en base al cual se deducirá la rentabilidad de la actuación y el momento necesario de puesta en servicio.
- Justificación de la sección transversal de la nueva carretera, de acuerdo con las intensidades de tráfico previstas.
- Estudio de influencia de las soluciones propuestas en la red interior de Oviedo.
- Determinación de si prevalece la función de circunvalación o la de acceso y el carácter urbano o interurbano, ya sea para la totalidad de la carretera o diferenciando tramos. En base a lo anterior, se definirá: la tramificación, funcionalidad de cada tramo, denominación, limitaciones de accesos y distancias límite de edificación.



QUINTA.- El dimensionamiento de la infraestructura (en autovía y no en carretera urbana) se hace en base a unos **criterios de crecimiento de demanda de la misma del 2%** no justificados en vista de la **evolución poblacional y de las propias proyecciones de tráfico del Principado de Asturias** mencionadas en el punto SEGUNDO, que no se mencionan en el estudio.

En el apartado 6.6 del Anejo 3 se incluye un pequeño apartado con unos escenarios de crecimiento más negativos, pero en este apartado el escenario más negativo es del 0.8% de crecimiento anual totalmente alejado con los objetivos planteados en el plan del Principado. Y no se llevan estos distintos escenarios al apartado 7 donde se justifica la capacidad y dimensión que debe tener la infraestructura en el caso de escenario más negativo o incluso de decrecimiento del tráfico, sólo teniendo en cuenta la situación base de crecimiento del 2%, que no se razona justificadamente ni se sustenta en cálculos o formulas basadas en ningún trabajo científico. Es más, el propio estudio de tráfico, recoge decrecimientos de tráfico en el periodo 2006-2017 en el entorno de carreteras del estado y del Principado, con pocas estaciones que aumenten su tráfico.

Entendemos por tanto que **se incumple el objetivo presentado de justificar la necesidad del tipo de vía presentado** y además no se permite al ciudadano/ministerio valorar en igualdad de condiciones distintas alternativas de capacidad en función de escenarios distintos de crecimiento, igual de plausibles que el 2% de crecimiento de tráfico anual asumido para todo el estudio, incompatible con la evidencia pasada y con objetivos de movilidad sostenible de los gobiernos estatal, regional y europeo.

SEXTA.- La propuesta sometida a información pública es **contraria a los objetivos europeos plasmados en la Estrategia europea a favor de la conservación de la biodiversidad y de las normas protectoras del clima:**

Vemos en la **COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES** que fija la **Estrategia de la UE sobre la biodiversidad de aquí a 2030** y cuyo objetivo principal es “Reintegrar la naturaleza en nuestras vidas” que:

“La naturaleza es tan importante para nuestro bienestar físico y mental como para la capacidad de nuestra sociedad de hacer frente al cambio global, a las amenazas para la salud y a las catástrofes. Necesitamos que la naturaleza esté presente en nuestras vidas.”

“La protección de la biodiversidad está totalmente justificada desde el punto de vista económico. La industria y las empresas dependen de genes, especies y servicios ecosistémicos como insumo crítico para la producción, en particular de medicamentos. Más de la mitad del PIB mundial depende de la naturaleza y de los servicios que esta presta, y tres de los sectores económicos más importantes, a saber, la construcción, la agricultura y los alimentos y bebidas, son fuertemente dependientes de ella”

“A pesar de este imperativo moral, económico y medioambiental, la naturaleza se encuentra en un estado de crisis. Los cinco principales factores directos de la pérdida de biodiversidad⁹—los cambios en los usos del suelo y del mar, la sobreexplotación, el cambio climático, la contaminación y las especies exóticas invasoras—provocan la rápida desaparición de la naturaleza. Somos testigos de



esos cambios en nuestra vida cotidiana: bloques de cemento que se erigen en espacios verdes, vida silvestre que desaparece ante nuestros propios ojos y un número de especies en peligro de extinción mayor que en ningún otro momento de la historia de la humanidad. En las últimas cuatro décadas, la población mundial de especies silvestres se ha reducido en un 60% como consecuencia de las actividades humanas. Y casi tres cuartas partes de la superficie de la Tierra se han visto alteradas, lo que ha confinado a la naturaleza en un rincón cada vez más pequeño del planeta”

“La pérdida de biodiversidad y el colapso de los ecosistemas se encuentran entre las mayores amenazas a las que se enfrenta la humanidad ante la próxima década. También ponen en peligro los cimientos de nuestra economía, y los costes que conlleva la inacción son elevados y está previsto que aumenten. Entre 1997 y 2011, se estima que el mundo perdió entre 3,5 y 18,5 billones EUR al año en servicios ecosistémicos debido al cambio en la ocupación del suelo, y entre 5,5 y 10,5 billones EUR al año por la degradación de la tierra. En concreto, la pérdida de biodiversidad se traduce en una reducción de los rendimientos de las cosechas y de las capturas pesqueras, un aumento de las pérdidas económicas debidas a inundaciones y otras catástrofes, y la pérdida de nuevas fuentes potenciales de medicamentos “

“La presente estrategia establece el modo en que Europa puede contribuir a conseguir ese objetivo. Uno de los hitos en ese camino es su objetivo de garantizar que, de aquí a 2030, se vaya recuperando la biodiversidad de Europa en beneficio de las personas, el planeta, el clima y nuestra economía, en consonancia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y con los objetivos del Acuerdo de París sobre el Cambio Climático. Encara los cinco factores principales de la merma de biodiversidad, establece un marco de gobernanza reforzada para colmar las lagunas existentes, garantiza la plena aplicación de la legislación de la UE y aúna todos los esfuerzos en curso. La presente estrategia es emprendedora e incentivadora tanto en teoría como en la práctica. Refleja el hecho de que para proteger y recuperar la naturaleza va a ser necesario algo más que legislación. Exigirá la adopción de medidas por parte de los ciudadanos, las empresas, los interlocutores sociales y la comunidad investigadora y de conocimiento, así como asociaciones sólidas entre los niveles local, regional, nacional y europeo. La presente estrategia está en consonancia con las ambiciones y el compromiso establecidos en las orientaciones políticas de la presidenta Von der Leyen y en el Pacto Verde Europeo “

“Para ello será necesario reducir las presiones sobre los hábitats y las especies y garantizar la sostenibilidad de todos los usos de los ecosistemas. También habrá que apoyar la recuperación de la naturaleza, limitar el sellado del suelo y la expansión urbana y hacer frente a los problemas de la contaminación y las especies exóticas invasoras. “

“2.2.8. Ecologizar las zonas urbanas y periurbanas.

Los espacios verdes urbanos, desde los parques y jardines hasta las cubiertas verdes y las granjas urbanas, ofrecen una amplia gama de beneficios para las personas, así como oportunidades para las empresas y refugio para la naturaleza. Reducen la contaminación atmosférica, acuática y acústica, proporcionan protección contra inundaciones, sequías y olas de calor, y mantienen el vínculo entre los seres humanos y la naturaleza⁵¹. Los recientes confinamientos obligados por la pandemia de COVID-19 han puesto de manifiesto el valor de los espacios verdes urbanos para nuestro bienestar físico y mental. Aunque se ha reforzado la protección de algunos espacios verdes urbanos⁵², ese tipo de zonas suelen salir perdiendo en la competencia por suelo a medida que aumenta el porcentaje de la población que vive en zonas urbanas. La presente estrategia tiene por objeto invertir esas tendencias y detener la pérdida de ecosistemas verdes urbanos. La promoción de



ecosistemas sanos, de la infraestructura verde y de soluciones basadas en la naturaleza debe integrarse sistemáticamente en la planificación urbanística, en particular en las infraestructuras, los espacios públicos y el diseño de edificios y su entorno. A fin de traer la naturaleza de vuelta a las ciudades y recompensar las actuaciones comunitarias, la Comisión hace un llamamiento a las ciudades europeas de 20000 habitantes o más para que elaboren, antes de finales de 2021, ambiciosos planes de ecologización urbana que incluyan medidas para crear bosques urbanos, parques y jardines accesibles y ricos en biodiversidad; granjas urbanas; muros y cubiertas verdes; calles arboladas; praderas urbanas y setos urbanos. Además, deben contribuir a mejorar las conexiones entre espacios verdes, eliminar el uso de plaguicidas y limitar el corte excesivo del césped en espacios verdes urbanos y otras prácticas perjudiciales para la biodiversidad. Esos planes podrían movilizar instrumentos políticos, reglamentarios y financieros. “

Sin embargo, **vemos que la propuesta que se nos traslada se encuentra en el lado opuesto del planteamiento de las estrategias europeas.** No solo deja claramente explicitado que no se prevé una disminución del vehículo privado sino que se basa en su aumento y pretende la conversión de una zona natural, que debería estar preservada de crecimientos urbanos en favor de la salud de los ovetenses, para favorecer sin límites un crecimiento del número de vehículos en la zona cuando las estadísticas demográficas prevén una disminución y un envejecimiento poblacional que hace imposible que el planteamiento que recoge se produzca con un total desprecio de las necesidades de futuro de la ciudadanía ovetense, de su derecho a la salud, a rebajar la contaminación, a disfrutar de espacios sin ruido, donde conectar con la naturaleza y que ven que su espacio más emblemático se verá gravemente afectado por una gran autopista que destrozará el espacio del que ahora disfrutaban con una fuerte oposición social y sin garantizar que se hayan estudiado seriamente todas las alternativas de movilidad para mejorar un problema puntual no previsto, inexplicablemente, al diseñar el crecimiento urbano de la ciudad hacia ese lado. Los tramos de salida del túnel, durante varios kilómetros, afectan a zonas rurales y áreas de esparcimiento, el parque “Purificación Tomás” al oeste y la “pista finlandesa” al este son dos áreas de esparcimiento, deporte y contacto con la naturaleza que se verán afectadas por la nueva autovía. También las zonas rurales al oeste desde San Lázaro de Paniceres a Villamar y San Claudio, y al este de Villamejil a Fitoria. Es posible que alternativas modernas, en las que se evalúen de forma realista otras soluciones conlleve una mejora de la situación que actualmente se produce produciendo menos impacto, menor coste económico y ambiental y un menor rechazo social, no nos explicamos la cerrazón en llevar a cabo una propuesta transnochada, con un coste tan elevado, que perjudica más que soluciona.

El **rechazo social**² queda explicitado a través de los medios de comunicación que lo recogen. También queda reflejado en el propio EsIA, en la encuesta del apéndice 16. Página 55:

2 https://www.rtpa.es/noticias-asturias:Concentracion-en-rechazo-a-la-ronda-norte-de-Oviedo_111517660475.html

<https://www.lavozdeasturias.es/noticia/oviedo/2022/06/08/nueva-protesta-contra-ronda-norte-exigir-puente-nicolas-soria/00031654681925692183534.htm>

<https://www.elcomercio.es/oviedo/monte-naranco-ronda-norte-rechazo-20210722000624-ntvo.html>



“En cuanto a la integración de la actuación, los resultados globales manifiestan que ésta es valorada como “muy baja” en una proporción que varía entre el 72,1 y el 45,7% de los encuestados.”

Con puntos sensibles como el entorno de la pista finlandesa (afectado en cualquiera de las alternativas propuestas) con rechazos de casi el 80% de los encuestados (muy baja/baja):

Punto 2a. Entorno de la Pista Finlandesa (Este). Alternativas 1 y 3	Muy alta	221	4,5%
	Alta	275	5,6%
	Media	387	7,9%
	Baja	469	9,6%
	Muy baja	3.535	72,1%
	NS/NC	18	0,4%
Total		4.905	100,0%
Punto 2a. Entorno de la Pista Finlandesa (Este). Alternativas 2 y 4	Muy alta	302	6,2%
	Alta	308	6,3%
	Media	360	7,3%
	Baja	459	9,4%
	Muy baja	3.458	70,5%
	NS/NC	18	0,4%
Total		4.905	100,0%
Punto 2b. Entorno de la Pista Finlandesa (Oeste). Alternativas 1, 2, 3 y 4	Muy alta	367	7,5%
	Alta	412	8,4%
	Media	425	8,7%
	Baja	365	7,4%
	Muy baja	3.317	67,6%
	NS/NC	19	0,4%

SEPTIMA.- El EsIA en su resumen no recoge correctamente las conclusiones del apéndice 12 sobre Cont Atmosférica. En el EsIA se recogen afirmaciones en la pag 171 sobre la alternativa 4 tales como:

“Es la alternativa que implica un menor impacto sobre el factor ambiental de la biodiversidad.”

“Presenta unos incrementos anuales de emisiones de GEI respecto de la alternativa 0 inferiores a los del resto de alternativas, de manera que a partir del año 2032 y hasta 2047 la alternativa 4 es la que menos emisiones GEI tendrá.”

Mientras que en las conclusiones del apéndice 12 (pag 79) se refleja lo siguiente:

“No obstante, a la vista de los resultados de la Tabla nº 85: Resumen de emisiones por compuesto por cada escenario de alternativa, expresadas en t/año, y de la Tabla nº 87:

<https://www.lavozdegalicia.es/temas/Oviedo/115>

<https://www.gronze.com/noticias/ronda-norte-oviedo-una-grave-afectacion-al-camino-primitivo-26631>

<https://www.alternativassosteniblesrondanorte.org/2021/10/>

<https://www.pressreader.com/spain/la-nueva-espana-oviedo-be/20210702/281578063645725>

<https://www.meneame.net/m/actualidad/ronda-norte-oviedo-inocuidad-tuneles>



Diferencias en % con respecto a la Alternativa 0, se puede observar que la implantación de cualquiera de las alternativas analizadas generará un pequeño incremento de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, con respecto al escenario de la Alternativa 0, a partir de los tráficos que serían captados por cada alternativa”

Y aunque es cierto que la citada tabla 85 refleja para todo el periodo 2028-2058 que la alternativa 4 habría generado 3546T de CO2 equivalente menos que la alternativa 0, **no hace en el resumen la consideración de que en la fase de obras se generarían 75095T de CO2 para la alternativa 4** (recogido en la tabla 30 de dicho apéndice 12). Dichas emisiones en la fase de obras son equivalente aproximadamente a las emisiones totales de la zona de estudio en un año en cualquiera de las situaciones en 2028.

Por tanto **la afirmación realizada en las conclusiones del EsIA de que la alternativa 4 tiene menos emisiones GEI a la alternativa 0 es contraria a los datos presentados en el propio estudio y debería justificar su no aprobación por si sola**. Tanto por la falsedad en las conclusiones como por el hecho de que realizar cualquiera de las alternativas va a suponer un aumento en el cambio climático al aumentar las emisiones en, al menos, 70000T de CO2.

En virtud de lo expuesto **SOLICITAMOS:**

que tras la presentación de las alegaciones que anteceden procedan a informar negativamente la declaración de interés general de la actuación y sobre la concepción global de su trazado y alegaciones y observaciones en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, debiendo además, si la tramitación continúa adelante, completar el estudio cómo se ha pedido con las alternativa de realizar los viales urbanos mencionados en igualdad de tratamiento de todos los aspectos como se recoge en el punto 6 de la orden y en el propio EsIA.

En Oviedo a 7 de julio de 2022

David Díaz Delgado
Coportavoz