

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

15829 *Resolución de 3 de julio de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Acceso Norte a Oviedo».*

Antecedentes de hecho

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprueba la Orden de Estudio «Acceso Norte a Oviedo» de Clave EI4-O-23, mediante Resolución de 3 de agosto de 2017, ante la demanda de conexión de los barrios del oeste y norte de Oviedo (San Claudio, Las Campas, La Florida, Vallobín, La Argañosa y Ciudad Naranco), con la Red de Carreteras del Estado.

Con fecha 26 de junio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del estudio informativo «Acceso Norte a Oviedo», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, órgano sustantivo y promotor del proyecto.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza para el nivel de detalle del proyecto correspondiente a un estudio informativo, de conformidad con el artículo 11.b) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Se lleva a cabo sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por este, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas, así como los informes adicionales y la documentación complementaria aportada por el promotor.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, ni otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

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 y A-66, así como con la autovía del Principado de Asturias AS-II, 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.

El proyecto se desarrolla íntegramente en el Concejo de Oviedo, en el Principado de Asturias. El ámbito de estudio tiene su origen en la autovía A-63 y/o la carretera N-634, entre el km 3,5 y el km 8,5 aproximadamente de la A-63 y su conexión final, en el acceso norte a la ciudad de Oviedo, por medio de la AS-II, entre la glorieta de Luis Oliver y el km 3,5 aproximadamente de dicha autovía.

El estudio informativo, junto con el estudio de impacto ambiental, están a disposición del público y pueden consultarse en el siguiente enlace:

<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/anuncio-de-la-demarcacion-de-carreteras-del-estado-en-asturias-por-el-que-se-somete-informacion-publica-el-estudio-informativo-asi-como-el-estudio-de>

2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 2 de diciembre de 2019, esta Dirección General emite resolución por la que se formula el alcance del estudio de impacto ambiental, el cual se remite al promotor, junto con las contestaciones recibidas durante el trámite de consultas.

Conforme al artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fechas 30 y 31 de mayo de 2022, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publica en el BOE y en el diario La Nueva España, respectivamente, el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias por 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».

Simultáneamente, y en virtud del artículo 37 de la citada ley, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, durante al menos treinta días. El anexo de esta resolución resume el resultado de dichos trámites.

Con fecha 26 de junio de 2023, se recibe el expediente en esta Dirección General, incluyendo el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental (EsiA), las consultas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada.

Realizado el análisis técnico, con fecha 31 de julio de 2023, se requiere al promotor información adicional, de conformidad con el artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental.

Dado el alcance de la información adicional requerida, el 22 de septiembre de 2023, el promotor manifiesta la imposibilidad de completar el expediente en el plazo de tres meses, por lo que, en virtud del artículo 22.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, solicita la suspensión del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La suspensión es comunicada al promotor el 27 de septiembre de 2023, el cual, con fecha 13 de diciembre de 2024, remite la documentación adicional requerida.

Con fecha 26 de febrero de 2025, se solicita a las siguientes administraciones públicas que se pronuncien en relación con la nueva información recibida por parte del promotor, en virtud del artículo 40.5 de la Ley de evaluación ambiental, las cuales responden en las fechas indicadas a continuación:

Consulta artículo 40.5	Respuesta recibida
Área 112 y Protección Civil. SEPA (Servicio de Emergencias). Principado de Asturias.	16 de mayo de 2025.
Ayuntamiento de Oviedo.	16 de mayo de 2025.
Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	27 de agosto de 2025.
Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias.	27 de noviembre de 2025.
Dirección General de Infraestructuras Viarias y Portuarias del Principado de Asturias.	No.
Dirección General de Medio Ambiente del Principado de Asturias.	27 de agosto de 2025.
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	16 de mayo de 2025.

3. Análisis técnico del expediente

a) Análisis de alternativas.

El EsIA incluye un análisis multicriterio en el que se valoran cuatro alternativas consideradas desde los siguientes factores o aspectos de comparación: funcionales, ambientales, económicos, territoriales y de seguridad viaria.

Alternativa 1: Piedramuelle-Luis Oliver (6.600 m). Tiene su inicio en el enlace existente de la A-63 con la N-634 y discurre hacia el norte dejando al oeste el núcleo de Las Mazas, donde se ha previsto enlazar con el viario urbano que conecta con la carretera AS-371. A partir de este punto, continúa ascendiendo hacia Monte Alto antes de llegar a Las Campas, al Sur de San Lázaro de Panicles, por donde discurre, sobre la franja de reserva del PGOU, de la que se separa ligeramente hacia el norte para bordear el arroyo San Claudio por su margen derecha, buscando no afectar su cauce ni la zona delimitada como hábitat de interés comunitario y, además, minimizar la ocupación en planta del parque Purificación Tomás, habiéndose ubicado un enlace con el viario urbano de la zona de Las Campas-La Florida, en el punto previsto por el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).

Posteriormente gira en dirección nordeste para pasar en túnel (El Naranco), de unos 1.350 m de longitud aproximada, bajo la falda del monte situada al norte del parque. Pasado el tramo en túnel, la traza discurre por el borde urbano del barrio de Ciudad Naranco, de nuevo por la franja de reserva de viario del PGOU. Aquí se han previsto dos conexiones con el viario urbano de Oviedo: el enlace de Ciudad Naranco, y una glorieta a nivel unos 600 m más adelante, punto donde finalizaría la autovía. A partir de aquí se conecta con Luis Oliver por Ernesto Winter Blanco y un nuevo vial paralelo, siendo preciso ampliar el paso bajo el ferrocarril en servicio. Finalmente, se prevé la remodelación de la glorieta de Luis Oliver para dotar a la intersección de mayor capacidad, reordenando sus accesos e incorporando un paso inferior para los movimientos entre la AS-II y la calle Jesús Sáenz de Miera.

Alternativa 2: Piedramuelle-Prados Paredes (8.505 m). El inicio es idéntico a la alternativa 1 hasta pasar el túnel El Naranco. Tras pasar el túnel, el trazado discurre en paralelo al Paseo de Valdeflora, habiéndose previsto un enlace con el viario urbano de la zona de Ciudad Naranco, para volver a ser soterrado en un segundo túnel (Fitoria), de algo más de 1.000 m de longitud, y finalizar en la AS-II. En este punto final se ha previsto un enlace que permite todos los movimientos con la AS-II, excepto el movimiento Luis Oliver-Ciudad Naranco.

Alternativa 3: San Claudio-Luis Oliver (6.417 m). Se inicia en la A-63 mediante un nuevo enlace y discurre por la franja de reserva viaria del PGOU de Oviedo en sus primeros 3.300 m de trazado. Se ha previsto un enlace (La Lloral) con la carretera AS-371, en las cercanías de la intersección de la citada carretera con la de San Claudio, al norte de La Lloral, y otro posterior, con el viario urbano de la zona de Las Campas-La Florida, en el punto previsto por el PGOU. Pasado este segundo enlace, el trazado gira en dirección nordeste para pasar en túnel El Naranco, de unos 1.350 m de longitud aproximada, bajo la falda del monte situada al norte del parque. Pasado el tramo en túnel hasta el final de la alternativa, el trazado es idéntico a la alternativa 1.

Alternativa 4: San Claudio-Prados Paredes (8.322 m). En la parte inicial de la alternativa, hasta el final del túnel El Naranco, el trazado es idéntico al de la alternativa 3 y, a partir de aquí, idéntico a la alternativa 2.

El análisis multicriterio concluye considerando la alternativa 4 como la más beneficiosa en sentido global, y la propone como opción recomendada para el trazado de esta infraestructura.

El Ayuntamiento de Oviedo, la Dirección General de Infraestructuras Viarias y Portuarias, la Dirección General de Medio Ambiente y la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias consideran que los parámetros de diseño son muy estrictos y, por tanto, hay gran ocupación del suelo y movimientos de tierra, sobre todo en los enlaces, por lo que proponen que las intersecciones se proyecten a nivel.

De igual modo, numerosos particulares y asociaciones consideran que la solución planteada en el estudio informativo no es la más adecuada para resolver los problemas de tráfico de la zona norte y noroeste de la ciudad de Oviedo, proponiendo soluciones de menor envergadura y más adaptadas al entorno urbano.

En las respuestas a las alegaciones indicadas, el promotor justifica la adopción de un tipo de carretera de doble calzada, que será autovía y no multicarril debido a que, con los niveles de tráfico previstos, superiores a los 5.000 vehículos diarios, y atendiendo a las recomendaciones de la Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios publicada por la Dirección General de Carreteras, los nudos deberán ser a distinto nivel.

A la vista de todo lo anterior, este órgano ambiental solicita al promotor que elabore un nuevo estudio de alternativas, teniendo en cuenta las indicaciones incluidas en el documento de alcance remitido «..., el EsIA presentará un número suficientemente amplio de alternativas técnica y económicamente viables, incluyendo la alternativa 0 o de no actuación, tanto de soluciones de trazado como de tipología de carretera, ...» y las alternativas propuestas en las distintas alegaciones, en especial aquellas que planteaban intersecciones a nivel y con parámetros de diseño menos estrictos.

Con fecha 13 de diciembre de 2024, el promotor remite un nuevo análisis multicriterio que considera, además de las cuatro alternativas del EsIA, la alternativa 0 y una nueva alternativa, denominada alternativa 5, consistente en transformar en carretera multicarril (tipo C-60) la solución propuesta en el EsIA (alternativa 4), sustituyendo los enlaces intermedios (La Lloral, La Florida y Ciudad Naranco) por intersecciones a nivel tipo glorieta.

La alternativa 0 no es la mejor valorada en el análisis realizado por el promotor, que señala que no da solución a los problemas de accesibilidad a los barrios de noroeste de Oviedo (San Claudio, Las Campas, La Florida, Vallobín, La Argañosa y Ciudad Naranco), principal objeto de la actuación, siendo la más desfavorable en los aspectos funcional y de seguridad viaria. Por otra parte, el promotor descarta la alternativa 5, solicitada por informes de organismos oficiales y alegaciones, al no estar entre las mejor valoradas, y además la considera inviable operativamente, ya que el nivel de capacidad no es aceptable ni para el año 2028, previsto para la puesta en servicio, pues los nudos intermedios de La Florida y Ciudad Naranco, planteados como intersecciones a nivel tipo glorieta, se colapsan por tráfico con la intensidad prevista en dicho año, y el nudo de La Lloral no alcanza un nivel de servicio aceptable en el año horizonte, 2058.

En virtud de ello, el promotor mantiene que la alternativa 4 es la más beneficiosa en sentido global, siendo la mejor valorada en cuanto a los criterios de evaluación funcionales, económicos, territoriales y de seguridad viaria, y la considera compatible medioambientalmente con la ejecución de las medidas de prevención, corrección y compensación propuestas en el EsIA.

El Ayuntamiento de Oviedo, en su escrito de 15 de abril de 2025, informa que las nuevas alternativas planteadas no dan respuesta a las alegaciones presentadas en trámites precedentes, ya que se mantiene la alternativa 4 propuesta con anterioridad. La infraestructura supone una barrera entre la ciudad y el monte Naranco, se mantienen las afecciones al suelo, se reducen los espacios libres y zonas verdes, no se tienen en cuenta los monumentos prerrománicos como procede por su condición de monumento nacional desde 1885 y patrimonio mundial de la humanidad por la Unesco desde 1985. Además, se consume excesivo suelo «no urbanizable», no se valora la posible construcción de túneles en las zonas de Ciudad Naranco y La Lloral, según se había solicitado desde el Ayuntamiento, y el aspecto ambiental se trata de manera tangencial y no es prioritario en la búsqueda de soluciones. Por tanto, se entiende que no se ha tenido en cuenta el planteamiento de ese Ayuntamiento, que es el principal afectado por la actuación.

La Dirección General de Medio Ambiente del Principado de Asturias, en su informe de 8 de agosto de 2025, señala que, desde el punto de vista ambiental, la solución propuesta por la Dirección General de Infraestructuras Viarias y Portuarias del Principado de Asturias, en su informe de diciembre de 2021, redundaría de forma más favorable,

particularmente en entornos muy apreciados por la ciudadanía ovetense para el disfrute de su tiempo libre, como son el parque de «Purificación Tomás» y la «Pista Finlandesa» o «Paseo de Valdeflora». En relación con las alternativas estudiadas en el EsIA, la alternativa 5 sería, tras la alternativa 0, más favorable ambientalmente que el resto de alternativas planteadas. Indica que, dado el amplio margen de interpretación que permiten tanto la Orden de encargo del estudio informativo de 3 de agosto de 2017, como la normativa técnica de Carreteras, debería haberse contemplado la alternativa 5 desde una perspectiva diferente en cuanto a los criterios «niveles de servicio» y «riesgo de alcances por retenciones por falta de capacidad» que se ponderan con 0 puntos en el análisis multicriterio. Además, señala que el EsIA reconoce que cualquiera de las alternativas estudiadas para el Acceso Norte a Oviedo mejoraría la seguridad viaria del conjunto, respecto a la opción de no desarrollar ninguna, siendo muy similares todas ellas. Concluye reiterándose en lo informado anteriormente, con fecha 12 de julio de 2022, donde daba prioridad a la solución técnica que implicase menor ocupación del suelo, y por tanto menor incidencia e intrusión visual y paisajística, permitiendo minimizar los efectos adversos sobre la población dado el carácter marcadamente urbano del ámbito que se vería afectado por su ejecución. En este sentido, considera razonable la extensión de la solución de las glorietas a nivel al resto de las alternativas planteadas, y, en su caso, para todos los enlaces, incluidos los de San Claudio y Piedramuelle.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

b.1 Atmósfera y cambio climático.

Durante las obras, se prevé un deterioro de la calidad del aire provocado por la generación de polvo y partículas en suspensión, así como por la emisión de gases de combustión originados por el funcionamiento de la maquinaria pesada, los movimientos de tierra, las actividades extractivas y el tránsito de camiones. Se estima la emisión de 82.842 toneladas de CO₂ equivalente en esta fase.

El promotor propone la realización de riegos en los meses más secos y la revegetación temprana de las superficies desnudas una vez finalizada la conformación de taludes, para minimizar la erosión.

Durante la explotación, las alteraciones atmosféricas y sobre el cambio climático vendrán determinadas por las emisiones derivadas del flujo de vehículos sobre la nueva infraestructura. Además, aumentarán los niveles de ruido y la contaminación lumínica.

El promotor propone instalar pantallas acústicas para asegurar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de ruido y optimizar el diseño del alumbrado para minimizar la contaminación lumínica.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) informa que no se deben ubicar vertederos e instalaciones auxiliares en zonas arboladas, con objeto de preservar estos importantes sumideros de carbono, recomendando que los propios vertederos de inertes restaurados asuman esta función. También, condiciona el diseño geomorfológico al tendido de los taludes (2H:1V en terraplenes y 3H:2V en desmontes), la ampliación de bermas y la protección de taludes mediante revegetación con especies autóctonas resistentes a la escasez hídrica para evitar la erosión.

b.2 Geología.

La zona de estudio se enmarca en la Zona Cantábrica del Macizo Ibérico y presenta dos dominios geológicos y geomorfológicos diferenciados. Por un lado, el dominio de edad paleozoica da lugar a relieves escarpados y prominentes, cuyo mayor exponente es la sierra del Naranco, una formación que supera los 600 m de altitud y domina la zona norte. Por otro lado, el dominio de edad Mesozoica-Cuaternaria genera un relieve suave y alomado que conforma la depresión de Oviedo, territorio predominantemente llano sobre el que se desarrolla la ciudad y del que apenas sobresalen cerros de baja altitud.

En el entorno de la salida del túnel de Fitoria existe un riesgo geológico de deslizamientos calificado en el EsIA con una peligrosidad media-alta, debido a la presencia de laderas inclinadas y zonas de cabalgamiento. La cartografía geológica aportada por el promotor localiza una masa deslizada sobre materiales terciarios a unos 60 m del emboquille de salida del túnel, provocada por una modificación del terreno al haberse realizado una excavación al pie de la ladera, en la zona donde el proyecto prevé ubicar el vertedero 10.

Durante la construcción, los principales impactos previstos sobre la geología, la geomorfología y el suelo derivarán de los movimientos de tierra y de la gestión de los excedentes hacia vertederos. El impacto sobre la morfología del terreno ha sido calificado como severo por el promotor, dado el gran volumen de materiales a movilizar y depositar, estimándose un volumen de material a vertedero de 1.640.558,23 m³ y una necesidad de aporte de préstamos procedentes de cantera de 105.941,30 m³, lo que supone una enorme alteración geomorfológica.

Respecto a la estabilidad geotécnica, la apertura de los túneles de El Naranco y Fitoria generará riesgos de subsidencia y asentamientos superficiales que podrían comprometer edificaciones e iglesias prerrománicas.

Sobre la edafología, se producirá la pérdida de la calidad de los suelos por la destrucción directa de su estructura natural debido a la ocupación, la compactación por el trasiego de maquinaria pesada y el establecimiento de instalaciones temporales. Adicionalmente, existirá un riesgo directo de contaminación del suelo por vertidos accidentales.

El promotor propone como medidas un control de estabilidad en desmontes y vertederos mediante acondicionamientos morfológicos, diseños geométricos adaptados a la litología y elementos de contención, lo cual se complementará con una monitorización geotécnica exhaustiva en la excavación de túneles para prevenir subsidencias. Ubicará los parques de maquinaria en superficies llanas e impermeabilizadas, estando equipados con sistemas de contención y balsas de decantación para evitar cualquier contaminación del sustrato edáfico. Además, realizará el decapado, acopio y mantenimiento de la tierra vegetal en caballones de hasta 1,5 m para su futura reutilización.

Durante la explotación, se consolidará de manera irreversible la ocupación permanente del suelo bajo la plataforma viaria, el sellado e impermeabilización del terreno, y la alteración de la topografía original por la persistencia de los desmontes, terraplenes y vertederos definitivos. El impacto por el cambio en los usos productivos del suelo adquiere un carácter definitivo, valorado por el promotor como moderado al ser compensado administrativamente mediante las correspondientes expropiaciones. Además, persistirá un riesgo latente de contaminación edáfica en los márgenes de la vía.

El promotor propone medidas enfocadas tanto en la estabilidad, la prevención de la erosión y la integración morfológica, como en la restauración fisiográfica de taludes y vertederos. Asimismo, realizará la instalación y mantenimiento de un sistema de drenaje perimetral para recoger la escorrentía viaria, evitando así la erosión hídrica y el arrastre de contaminantes hacia los suelos adyacentes.

El Ayuntamiento de Oviedo, en su informe de 11 de julio de 2022, advierte que la velocidad de proyecto (100 km/h) y las previsiones de tráfico están sobredimensionadas, lo que requiere una ocupación de suelo excesiva e impactos graves por grandes movimientos de tierras. Estos impactos se aprecian de forma especial en los enlaces de La Florida y Ciudad Naranco, por su proximidad a los barrios residenciales de La Florida y Prados de la Fuente, afecciones al suelo no urbanizable de especial protección del monte Naranco y a la Pista Finlandesa. Por otra parte, señala que el EsIA presenta una carencia importante al no evaluar específicamente los riesgos geológicos que la excavación de los túneles podría generar sobre los monumentos prerrománicos de Santa María del Naranco y San Miguel de Lillo, siendo imprescindible realizar un análisis exhaustivo de las posibles afecciones a este patrimonio, especialmente considerando la complejidad geológica del entorno. La zona está compuesta por margas, arcillas y

areniscas del Terciario, materiales que ya han provocado problemas de estabilidad en infraestructuras cercanas, como en los taludes de la AS-II y del ferrocarril en la zona de La Corredoria, a lo que se suma la escasa montera prevista en determinados tramos.

El promotor aporta información adicional, en la que se incluye un análisis inicial de la geología y la hidrogeología, de vibraciones y de subsidencia entre otros aspectos, así como el estudio de la alternativa 0 de no actuación y una nueva alternativa, la 5.

El Ayuntamiento de Oviedo, en su informe de 15 de abril de 2025, señala que las nuevas alternativas planteadas no dan respuesta a las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Oviedo en trámites precedentes, ya que se mantiene la alternativa 4 seleccionada por el promotor con anterioridad. También reitera que no se tienen en cuenta los monumentos prerrománicos como procede por su condición de monumento nacional desde 1885 y patrimonio mundial de la humanidad por la Unesco desde 1985.

b.3 Hidrología.

El área de actuación se encuadra dentro de la demarcación hidrográfica del Cantábrico, concretamente en la cuenca del río Nalón. La red hidrográfica superficial está protagonizada por el arroyo de San Claudio y el arroyo del Llano, sumados a otros cauces menores o canalizados como el arroyo de Pontón de Vaqueros.

Desde la perspectiva hidrogeológica, el sistema se compone de acuíferos superficiales y de acuíferos profundos.

La cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) constata la presencia de zonas con riesgo de inundación en el área de estudio, asociadas principalmente a las vegas del arroyo de San Claudio para periodos de retorno (T) de 10, 50, 100 y 500 años.

Durante las obras, las principales afecciones sobre los recursos hídricos se producirán por los movimientos de tierra, la excavación de túneles, la cimentación de estructuras y el trasiego de maquinaria. Existe riesgo de contaminación de las aguas superficiales por el potencial arrastre de sólidos en suspensión y los vertidos accidentales de aceites, hidrocarburos o lechadas de hormigón hacia la red de drenaje. Además, se podrían producir afecciones sobre los acuíferos, ya que las excavaciones profundas, en particular la perforación de los túneles, pueden interceptar el nivel freático o flujos preferentes en zonas de fractura, generando un efecto drenaje que podría rebajar temporalmente los niveles hídricos locales e incidir sobre manantiales existentes.

El promotor propone medidas como la instalación de balsas de decantación y barreras de sedimentos para evitar vertidos a la red fluvial y controles analíticos periódicos de la calidad del agua en puntos estratégicos. Asimismo, delimitará e impermeabilizará las zonas de maquinaria y residuos peligrosos. Por último, monitorizará el nivel freático para detectar cualquier descenso mediante un inventario y un programa de lecturas de pozos y fuentes, prestando especial vigilancia a la fuente La Cueva.

Durante la explotación se podría producir la contaminación de las aguas por el lavado de la calzada. Respecto a la morfología fluvial y el riesgo de inundación, la alternativa seleccionada incluye el Viaducto de San Claudio. Aunque los estribos de este viaducto se ubican fuera de la zona de flujo preferente (T=100 años), las pilas interceptan la llanura de inundación. No obstante, el modelizado hidráulico preliminar para la avenida de 100 años determina una sobreelevación de la lámina de agua de 3 cm aguas arriba, por lo que el promotor clasifica el impacto como moderado, con un nivel de riesgo catalogado como bajo y asumible.

En el ámbito hidrogeológico, se generará una impermeabilización superficial del terreno que reducirá las tasas de recarga directa. A su vez, los túneles pueden actuar como drenes permanentes del macizo rocoso, alterando la circulación subterránea natural si no se impermeabilizan adecuadamente.

El promotor propone el diseño de una red de drenaje longitudinal y transversal destinada a garantizar la continuidad de los flujos y evitar riesgos de erosión o taponamiento. Este sistema integrará balsas de decantación impermeabilizadas y equipadas con separadores de hidrocarburos. Durante la redacción del proyecto de

construcción realizará un estudio hidrogeológico detallado de los túneles, incluyendo modelizaciones y estudios geotécnicos, para estimar caudales de infiltración y diseñar un sistema de sostenimiento e impermeabilización que evite el descenso del nivel freático.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico alerta sobre el elevado caudal de infiltración previsto en la excavación del túnel de Fitoria y la posible aparición de flujos en fallas del túnel de El Naranco. Señala que el proyecto de construcción deberá contener un estudio hidrogeológico de detalle, apoyado en una campaña geotécnica específica, para evaluar la alteración de los acuíferos. Además, indica que se deberán impermeabilizar de forma óptima las zonas de fractura de los túneles y realizar un seguimiento exhaustivo de manantiales y pozos, prestando especial atención a las inmediaciones de la fuente La Cuevona.

En relación con el riesgo de inundación, la citada Confederación advierte que la actuación proyectada intercepta el Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) del arroyo de Llápices (o Maxuca) y la llanura de inundación del arroyo San Claudio. Por ello, indica que se debería realizar un modelo hidráulico de detalle en el proyecto constructivo que demuestre que no se incrementa la vulnerabilidad frente a las avenidas de 100 y 500 años ni se empeora la inundabilidad del entorno. Asimismo, prohíbe rectificar o canalizar cauces y concentrar el drenaje de varios cursos no permanentes en una única estructura transversal.

La Agencia de Seguridad Alimentaria, Sanidad Ambiental y Consumo del Principado de Asturias condiciona la ejecución del proyecto a que se asegure la protección de las masas de agua, tanto subterráneas como superficiales, frente a la contaminación. Además, señala que se deberá garantizar el abastecimiento continuo de agua de consumo a la población, instando a tomar actuaciones inmediatas si existiese cualquier riesgo para la salud pública.

La Viceconsejería de Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias informa que las actuaciones de restauración y reposición de los cauces fluviales afectados se deberán diseñar y ejecutar priorizando la sistemática de los manuales oficiales, haciendo mención expresa a los «Manuales de Restauración y Buenas Prácticas en la recuperación de ríos y riberas».

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO requiere que el diseño de la infraestructura no distorsione los flujos naturales del ciclo hidrológico local y solicita redimensionar y aumentar las dimensiones de las obras de drenaje previendo avenidas extraordinarias. Además, condiciona la actuación a la conservación integral de los cauces fluviales interceptados, calificándolos como corredores ecológicos fundamentales para la adaptación de la biodiversidad al cambio climático.

b.4 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario.

La vegetación potencial se corresponde con bosques mixtos de fresnos y robles en los suelos profundos, encinares y rebollares en zonas más secas o silíceas, y formaciones de alisedas centro-orientales en las riberas de los cursos fluviales. La vegetación actual se encuentra fuertemente antropizada, presentando una estructura de mosaico muy irregular. Dominan los prados de siega y los cultivos, intercalados con zonas de matorral (brezales, zarzales, tojales), repoblaciones forestales alóctonas (eucaliptos y pinos) y algunas manchas de frondosas autóctonas (bosques maduros y prebosques) en distinto grado de recuperación.

En relación con la flora y los hábitats de interés comunitario (HIC), el trabajo de campo realizado por el promotor no ha revelado la presencia de especies de flora singular o catalogada que resulten afectadas, aunque sí se advierte una importante colonización por especies alóctonas invasoras. No obstante, el ámbito alberga espacios de valor natural como el parque Purificación Tomás y varios HICs:

- HIC 4030: Brezales secos europeos.
- HIC 4020*: Brezales húmedos atlánticos de *Erica ciliaris* y *E. tetralix*.

- HIC 4090: Brezales oromediterráneos.
- HIC 91E0*: Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.

Durante las obras, se producirá la eliminación directa de la cubierta vegetal a causa de las labores de desbroce y los movimientos de tierra necesarios para la construcción de la plataforma viaria, las pistas de acceso, los vertederos y las instalaciones auxiliares.

Las actuaciones supondrán la afección a 2.317,23 m² del parque Purificación Tomás y la ocupación directa de 8.415,67 m² de HICs prioritarios. En concreto, se interceptará el HIC 91E0* en los cruces con el arroyo de San Claudio, el arroyo Matarrumio y la vaguada del arroyo Vertedero, y el conjunto de HIC 4020*/4030 en el entorno del monte La Capilla. Adicionalmente, el trasiego de maquinaria incrementará el riesgo de dispersión de especies exóticas invasoras y el riesgo de incendios.

El promotor propone medidas como el jalonamiento de la zona de ocupación, empleando delimitaciones rígidas en los límites con áreas de alto valor ecológico (HIC y parque Purificación Tomás) y flexibles en el resto de la traza, junto con la protección del arbolado periférico mediante el entablillado de sus troncos hasta los 2 m de altura. Además, se llevará a cabo el decapado y conservación de los primeros 30 cm de tierra vegetal para su posterior reutilización en la revegetación. Asimismo, propone la erradicación de especies exóticas invasoras previa al desbroce general para impedir su expansión. Finalmente, se ejecutarán medidas por las afecciones a los HIC, tales como la limpieza de cauces y vaguadas, plantaciones de mejora en zonas colindantes y acciones de concienciación ambiental.

Durante la explotación, se consolidará la pérdida definitiva y permanente de la vegetación que queda cubierta por la autovía. Asimismo, la persistencia del tráfico rodado convertirá a la nueva infraestructura en un vector longitudinal continuo para la posible dispersión de propágulos y semillas de especies exóticas invasoras a través de los taludes, márgenes y medianas.

Las medidas propuestas por el promotor contemplan la restauración vegetal y morfológica de las áreas alteradas temporalmente mediante la descompactación, el extendido de 30 cm de tierra vegetal y la posterior siembra (manual o mediante hidrosiembra). Además, se plantarán bosquetes de especies autóctonas y se restaurarán los entornos fluviales interceptados empleando especies de ribera, con el objetivo, entre otros, de reponer el HIC 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*. Finalmente, se realizará un seguimiento fitosanitario de las zonas revegetadas, el cual incluirá resiembras en caso de ser preciso y un control continuo para erradicar especies exóticas invasoras.

La Viceconsejería de Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias constata la interceptación del HIC 91E0*, el HIC 4020* y el HIC 4030 en los enlaces de Las Mazas y del Naranco y establece condiciones técnicas al proyecto de restauración paisajística.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico señala que las obras se deberán ejecutar minimizando cualquier afección a la vegetación de ribera y a las márgenes de los cauces y condiciona la finalización de los trabajos a la obligatoriedad de restaurar íntegramente las riberas y proteger las márgenes afectadas, garantizando que el cauce recupere sus condiciones ecológicas iniciales. Además, señala que deberá realizarse un control para evitar la dispersión de especies de flora alóctonas invasoras durante los movimientos de tierras y la ejecución del proyecto.

El Ayuntamiento de Oviedo detecta deficiencias graves por el consumo desproporcionado de suelo y la destrucción de hábitats locales de alto valor. En sus alegaciones insta a soterrar el tramo comprendido entre el enlace de La Lloral y Las Campas para salvar de la destrucción al denominado «Monte Alto», un bosque bien conservado y de gran belleza, así como los ecosistemas del arroyo de Ules. Además, denuncia que los enlaces proyectados, como el de Ciudad Naranco y Prados de la Fuente, invaden áreas consolidadas como espacios libres y zonas verdes, mermando gravemente estas dotaciones.

b.5 Fauna.

En cuanto a las especies catalogadas con mayor grado de amenaza o vulnerabilidad frente al proyecto, el inventario resalta la presencia potencial de la salamandra rabilarga (*Chioglossa lusitanica*), la rata de agua (*Arvicola sapidus*), el alimoche común (*Neophron percnopterus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), la libélula europea (*Brachytron pratense*) y diversas especies de quirópteros, como el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*) y el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*).

Durante las obras, el impacto más significativo será la alteración y destrucción directa de hábitats debido al desbroce, la tala de vegetación y los movimientos de tierra. Esta pérdida temporal y permanente de hábitat forzará el desplazamiento de la fauna hacia áreas aledañas. Adicionalmente, se generarán impactos temporales por el aumento del ruido, las vibraciones y el trasiego de maquinaria pesada y personal, induciendo molestias y el alejamiento de las especies más sensibles, así como un incremento en el riesgo de atropellos y mortalidad incidental.

Las medidas propuestas por el promotor incluyen la restricción del calendario de obras, prestando especial atención a los periodos reproductivos de los quirópteros cavernícolas y del halcón peregrino (del 15 de febrero al 15 de junio). Además, se contempla la instalación de jalonamiento y cerramientos en los límites de las zonas de mayor valor ecológico para prevenir la ocupación accidental y la destrucción de refugios. Finalmente, se colocarán dispositivos de escape, como rampas rugosas, en zanjas y arquetas para evitar el atrapamiento y muerte de pequeños vertebrados.

Durante la explotación, el principal impacto será el efecto barrera generado por la presencia física de la infraestructura y el flujo continuo de vehículos, lo que limitará los movimientos de dispersión y las migraciones locales de la fauna terrestre. Por otro lado, la iluminación prevista en los enlaces y gloriets supondrá un impacto lumínico continuo.

Las medidas para la protección y permeabilidad de la fauna incluyen la adaptación de las obras de drenaje transversal (ODT) como pasos para vertebrados y la instalación de un cerramiento cinegético perimetral de 2 m de altura, parcialmente enterrado y con un refuerzo en la base contra jabalíes. Asimismo, se implementará un sistema de iluminación de bajo impacto que dirigirá la luz a la plataforma viaria, evitando emisiones inferiores a 500 nm para no alterar los hábitats adyacentes. Finalmente, se dispondrán pantallas vegetales y refugios en los accesos a los pasos y bajo los viaductos con el objetivo de guiar a la fauna y amortiguar las molestias acústicas y lumínicas causadas por el tráfico.

La Viceconsejería de Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias formula observaciones orientadas a mitigar el efecto barrera de la autovía y mejorar la conectividad y permeabilidad territorial y condiciona el diseño de todas las estructuras de paso y vallados a la aplicación de las «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales» del MITECO.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO insta a salvaguardar la permeabilidad del territorio para evitar la fragmentación de las poblaciones de fauna, solicitando que el proyecto no contravenga las directrices de la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas. Condiciona el diseño de la infraestructura a la construcción de pasos específicos para la fauna y a la adecuación de las ODT, para que resulten practicables y seguras para el paso de vertebrados terrestres, debiendo diseñarse según lo establecido en las «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales» del MITECO. Finalmente, para complementar la adaptación de la biodiversidad, solicita que el proyecto estudie y valore la inclusión de opciones orientadas a la mejora del hábitat faunístico, tales como la creación de ecotonos, la restauración de corredores biológicos secundarios y el establecimiento de zonas de microrreservas.

b.6 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

El área de estudio no intercepta ni se localiza en el interior de ningún espacio natural protegido o perteneciente a la Red Natura 2000.

Los espacios protegidos más próximos al ámbito de actuación son la reserva natural parcial de la Cueva de las Caldas, situada a más de 300 m, y la zona especial de conservación (ZEC) Río Nalón (ES1200029), ubicada a una distancia de entre 1,1 y 2,2 km de los límites del área de estudio. Asimismo, la ZEC Cuencas Mineras se emplaza a más de 17 km de distancia.

El EsiA concluye que ninguna de las alternativas de trazado generará afecciones directas ni indirectas sobre los espacios de la Red Natura 2000 ni sobre la reserva natural parcial de la Cueva de las Caldas durante la fase de construcción.

Durante la explotación, el promotor descarta cualquier repercusión significativa sobre los espacios de la Red Natura 2000. El EsiA justifica la ausencia de afecciones argumentando que la infraestructura no provocará la fragmentación del espacio protegido, no ocupará sus vegas, no alterará morfológicamente el río o sus afluentes, y no supondrá riesgo de proliferación de especies vegetales exóticas invasoras dada la lejanía de la nueva carretera.

La Viceconsejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias corrobora que en el área de estudio no se localiza ningún espacio natural protegido ni ningún lugar incluido en la Red Natura 2000.

b.7 Patrimonio cultural.

De acuerdo con el inventario del patrimonio cultural realizado para el área de estudio mediante revisión bibliográfica y prospección de campo, en el ámbito de actuación se han identificado diversos elementos de interés patrimonial, arqueológico y etnográfico:

Denominación	Tipología	Catalogación
Camino de Santiago.	Vía histórica.	Patrimonio Mundial UNESCO. BIC (Decreto 63/2006).
Castro Monte Alto.	Asentamiento fortificado.	I.P.C.A. n.º 28 Resolución BOPA (Ficha 54 Inventario arqueológico).
Santa María del Naranco/San Miguel de Lillo.	Monumentos altomedievales.	Patrimonio Mundial UNESCO. BIC Bienes Interés Cultural. (Decreto 50/2009).
Acueducto de los Pilares.	Infraestructura hidráulica.	B.I.C. (Real Orden de 26 de noviembre de 2015 y Decreto 18/2016).
Castro de La Cogolla de Fitoria.	Asentamiento fortificado.	I.P.C.A. n.º 4 Resolución BOPA (Ficha 4 Inventario arqueológico).
Nido de ametralladoras de Fitoria.	Construcción bélica.	I.P.C.A. (Resolución de 4 de enero de 2013).
Cierres parcelarios La Cruz.	Estructuras murales pétreas.	No catalogado.
Material lítico de Villamar.	Hallazgo lítico prehistórico aislado.	No catalogado.
El Barbadiellu.	Hallazgos líticos prehistóricos.	Ficha 31 Inventario arqueológico (no incorporado al IPCA).
Casa La Pachuca.	Edificación tradicional.	No catalogado.
Caserío Ramón de Lis.	Conjunto tradicional.	No catalogado.
Lavadero Fitoria.	Lavadero.	No catalogado.

Durante la construcción, se producirán afecciones directas e indirectas sobre varios elementos patrimoniales:

– Camino de Santiago: Es el único BIC interceptado físicamente por la traza del proyecto (en la zona de San Lázaro de Panícres), seccionando la vía histórica de forma diagonal.

– Acueducto de los Pilares: Aunque la traza discurre en túnel, afecta a sectores periféricos del entorno de protección del BIC, pasando a una distancia muy reducida (inferior a 10 m) de los restos del acueducto.

– Nido de ametralladoras de Fitoria: La necesaria ampliación de la plataforma de la autovía AS-II (entorno del p.k. 7+870) ocupará parcialmente su ámbito de protección, localizándose el desmonte a escasa distancia (inferior a 5 metros) de la estructura.

– Monumentos del Naranco y castros: No sufrirán impacto directo en superficie. Las iglesias de Santa María del Naranco y San Miguel de Lillo se encuentran a 270 m y 340 m respectivamente, transitando la autovía bajo un túnel a 90 metros de profundidad, lo que garantiza su integridad. El castro de Fitoria queda a 150 m al sur del túnel.

– Elementos no catalogados: Las obras supondrán la destrucción directa y completa de la casa La Pachuca, así como la afección (parcial o total) del caserío Ramón de Lis y de los cierres parcelarios de La Cruz.

El promotor propone medidas como la representación de los bienes en la cartografía del proyecto, el replanteo en campo, la señalización y balizamiento de los bienes, el control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra, la parada cautelar de las obras en caso de aparición de elementos desconocidos, y la comunicación de los posibles hallazgos.

Durante la explotación, se consolidará de forma irreversible la alteración o pérdida permanente de los bienes etnográficos no catalogados demolidos durante la fase constructiva. El impacto residual sobre el patrimonio se deberá a la presencia de la infraestructura sobre la traza del Camino de Santiago. Como medida correctora para restituir la permeabilidad y la función histórica de esta ruta, el proyecto incluye el diseño y ejecución de una solución constructiva definitiva que garantice el paso y el tránsito del Camino en condiciones adecuadas de seguridad y calidad una vez finalizada la infraestructura.

Respecto a la vulnerabilidad de las estructuras arquitectónicas más sensibles, como los edificios históricos de Santa María del Naranco y San Miguel de Lillo, la evaluación realizada por el promotor concluye que su distancia al trazado, 279 m y 366 m, unida a la profundidad de los túneles, garantizan que no presentarán una especial afección por la transmisión de vibraciones derivadas del flujo continuo de vehículos durante la operatividad de la vía.

El Ayuntamiento de Oviedo, la Dirección General de Medio Natural del Principado de Asturias, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y numerosas alegaciones de asociaciones y particulares destacan la necesidad de velar por la integridad física de dos bienes emblemáticos y representativos del patrimonio cultural asturiano, las Iglesias prerrománicas de Santa María del Naranco y de San Miguel de Lillo catalogadas como patrimonio mundial de la UNESCO.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias señala, durante el trámite de información pública, que las principales afecciones al patrimonio cultural se producen en relación con el conjunto histórico del Camino de Santiago en la zona del enlace de La Florida, y al acueducto de Los Pilares en la zona del enlace de Ciudad Naranco. También, el último enlace y el túnel que se plantea en relación con el mismo demandan extremar las precauciones en relación con los monumentos prerrománicos de Santa María del Naranco y San Miguel de Lillo, aun cuando la distancia de los mismos respecto al trazado proyectado es, respectivamente, de 270 m y 340 m. Igualmente, se constata la afección de la infraestructura a otros bienes patrimoniales como el nido de ametralladoras de Fitoria, el castro de la Cogolla de Fitoria y a elementos no catalogados como cierres pétreos en La Cruz, materiales líticos en Villamar y El Barbadiellu, la ruina de la casa La Pachuca y el caserío de Ramón de Lis.

Esa Dirección General solicita, por tanto, que el diseño de los enlaces de La Lloral y, sobre todo, de La Florida y Ciudad Naranco se estudien mediante intersecciones a nivel y que los parámetros de diseño de la vía se optimicen, minimizando los costes de las alternativas. Además, insta al promotor a presentar propuestas que garanticen la continuidad del Camino de Santiago en la zona de La Florida, asegurando la no

interrupción de esta vía histórica, previéndose, en su caso, además, alternativas de paso durante la ejecución de la infraestructura.

El promotor, en respuesta al informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias, señala lo siguiente:

- Afecciones al Camino de Santiago, se realizará un estudio que se someterá a valoración y aprobación al Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias, donde debe quedar recogido el proyecto de la continuidad, sin interrupciones, del Camino de Santiago, en las condiciones señaladas en el informe que emita el Servicio de Patrimonio Cultural. Asimismo, se proyectarán alternativas de paso durante el período de ejecución de las obras.

- Con respecto a la necesidad de un estudio geológico que garantice que las obras del túnel se realizarán con plenas garantías para la conservación de los monumentos prerrománicos de Santa María del Naranco y San Miguel de Lillo, dicho estudio geológico/geotécnico, a realizar en fase de proyecto de construcción, resolverá tanto la viabilidad del propio túnel, como la no afección a los monumentos prerrománicos.

- En relación con la posible ampliación del túnel de El Naranco para reducir el impacto visual sobre los monumentos prerrománicos, indica que la posición de la boca este del túnel de El Naranco deberá concretarse durante la redacción del proyecto de trazado y construcción, donde se analizará con detalle la ubicación de las bocas de los túneles, con objeto de conjugar las condiciones de seguridad en la circulación y el cumplimiento de la normativa de trazado, con su mejor integración ambiental y paisajística.

- En relación con la solicitud de garantizar la no afección al acueducto de Los Pilares, será en la fase de redacción del proyecto de trazado y construcción, mediante el correspondiente ajuste del trazado del tronco y del enlace de Ciudad Naranco, y vista su ocupación definitiva, cuando se adoptarán las medidas de diseño preventivas que sean necesarias para evitar o minimizar la afección sobre los restos del acueducto de Los Pilares declarados como BIC, con seguimiento a pie de obra por un facultativo competente en patrimonio. Dichas medidas serán sometidas a consideración y aprobación de esa Dirección General de Cultura y Patrimonio.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias, en su escrito de 18 de noviembre de 2025, destaca que:

- La ejecución de cualquiera de las alternativas propuestas generaría un impacto crítico sobre el Camino de Santiago, ya que la construcción del enlace de La Florida, con independencia de la tipología que se adoptara, supondría la destrucción de su trazado en más de medio kilómetro, y la adopción de medidas correctoras, tal que el establecimiento de un nuevo itinerario, que discurriría en paralelo e inmediato a la infraestructura a lo largo de casi 800 m, sin definición formal en los documentos aportados, no revierte la pérdida permanente del trazado histórico, declarado BIC e incluido en la Lista del Patrimonio Mundial, ni recuperaría la calidad de sus condiciones ambientales.

- No se ha evaluado el impacto visual de la infraestructura en relación con San Miguel de Lillo y Santa María del Naranco, bienes igualmente amparados por su declaración BIC e incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial, máxime teniendo en cuenta que el propio EsIA reconoce el alto impacto visual de la infraestructura y los apantallamientos necesarios para mitigar el ruido en un entorno de alta calidad paisajística como es el situado entre los túneles propuestos (el de Fitoria y el del Naranco). Tampoco se ha tenido en cuenta el acuerdo de la Comisión Permanente del Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias, adoptado en su sesión de 8 de julio de 2022, en relación con su requerimiento de que se estudiara la posibilidad de ampliar el tramo en túnel en el ámbito del enlace de Ciudad Naranco a fin de paliar el impacto visual de la infraestructura en relación con los monumentos prerrománicos.

– Cualquier modificación en el entorno de protección de los bienes incluidos en la Lista de Patrimonio Mundial con posterioridad a su inscripción, tendrá que obtener la aprobación del Comité del Patrimonio Mundial, ya que cada uno de los países debe asegurar que el uso de los bienes del patrimonio mundial no perjudique al valor universal excepcional, la integridad y/o la autenticidad del bien, debiendo ser esos usos sustentables desde el punto de vista ecológico y cultural. En este sentido, debería llevarse a cabo el estudio de impacto patrimonial, para ser presentado ante el Comité del Patrimonio Mundial para su evaluación.

– En función de la alternativa que finalmente se pudiera seleccionar, la infraestructura afectaría a la proyección del trazado del acueducto de Los Pilares, declarado BIC, sin que se hayan precisado las medidas correctoras a aplicar, más allá del control arqueológico general.

– En el EslA no se ha tenido en cuenta la fábrica de loza de San Claudio, conjunto histórico declarado BIC por Decreto 54/2009, de 1 de julio, a pesar de que uno de los desmontes necesarios para la construcción del enlace de San Claudio es colindante con el entorno de protección de ese bien.

– Tampoco han sido incluidos en el ámbito de estudio los vestigios de varios molinos situados en las márgenes del arroyo San Claudio, uno de ellos de gran interés por sus molduras decoradas con triglifos y rosetones en metopas, pese a la cercanía a la infraestructura e inmediatez a uno de ellos de una de las superficies propuesta como vertedero.

– Las medidas preventivas, mitigadoras y compensatorias propuestas en cuanto a la afección a bienes del patrimonio cultural se limitan al seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra, cuando las casuísticas de las afecciones son diversas y requieren, por tanto, de la adopción de medidas específicas. Se entiende, no obstante, que en la evaluación ambiental del estudio informativo se aborda soluciones a escala básica, que deberían ser suplementadas y subsanadas, llegado el caso, en el desarrollo del proyecto de trazado y proyecto de construcción.

Por todo lo anteriormente expuesto, la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias concluye que no procede informe favorable del estudio informativo «Acceso Norte a Oviedo».

b.8 Paisaje.

El ámbito de estudio se enmarca en la unidad «Depresión Central Asturiana» del Atlas de los Paisajes de España. El entorno presenta un paisaje antrópico muy transformado por la actividad humana, pero que conserva una elevada calidad y atractivo visual, caracterizado por praderías con edificaciones dispersas, zonas forestales con matorral y repoblaciones.

Durante la construcción, se producirá un deterioro temporal y directo de la calidad paisajística del área debido a los importantes movimientos de tierra, el desbroce de la cubierta vegetal, la presencia de maquinaria y la ocupación de terrenos para las zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs) y vertederos.

Las medidas propuestas por el promotor incluyen el jalonamiento del perímetro de ocupación y el decapado, recuperación y acopio ordenado de la tierra vegetal en caballones de hasta 1,5 m de altura, asegurando su correcto mantenimiento para su posterior reutilización en las labores de restauración. Además, prestará especial atención a la planificación y ubicación de las ZIAs, que deberán situarse en las áreas que presenten una menor fragilidad visual.

Durante la explotación, la presencia física de la nueva autovía consolidará una alteración permanente del paisaje y una intrusión visual irreversible en el entorno periurbano y rural.

El promotor establece medidas para la restauración paisajística como la adecuación fisiográfica de taludes y vertederos, la descompactación y extendido de, al menos, 30 cm de tierra vegetal en dichas zonas, así como en medianas e isletas. Sobre estas

superficies se aplicará hidrosiembra y se plantarán bosquetes de especies arbustivas y arbóreas autóctonas. Por último, se implementarán medidas especiales de integración para las pantallas acústicas de gran altura, valorándose la instalación de jardines verticales con especies trepadoras locales que atenúen su impacto visual y favorezcan su mimetización con el entorno natural.

La Viceconsejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias señala que el diseño propuesto produce una severa intrusión visual y paisajística sobre el entorno periurbano, muy valorado por la ciudadanía por su naturalidad.

El Ayuntamiento de Oviedo señala que la magnitud de los enlaces a distinto nivel generará una gran barrera visual entre la ciudad y la falda del monte Naranco.

b.9 Población y salud.

En el área de estudio se encuentran los siguientes elementos recreativos y patrimoniales:

- El monte Naranco, considerado por la población como el principal pulmón verde y área de expansión natural y de esparcimiento de Oviedo.
- La Pista Finlandesa o Paseo de Valdeflora, ruta intensamente utilizada por miles de ovetenses para el paseo peatonal y el uso de bicicleta.
- El parque Purificación Tomás, periurbano, de 133.000 m² con una gran demanda ciudadana como zona de paseo y recreo.
- El Camino Primitivo de Santiago, de gran valor histórico y ruta de esparcimiento peatonal.
- Áreas verdes y deportivas como el complejo deportivo del Centro Asturiano, la Laguna del Torollu y los ecosistemas de bosque autóctono como el monte Casarín y Monte Alto.

Las obras implicarán un impacto directo por ocupación y desbroce de 2.317,23 m² pertenecientes al parque Purificación Tomás.

Las medidas propuestas por el promotor contemplan la instalación de un jalonamiento perimetral para proteger el parque Purificación Tomás y otras zonas de alto valor ecológico frente a ocupaciones accidentales por la maquinaria durante los movimientos de tierras y desbroces. Además, se llevarán a cabo medidas que abarcan la limpieza de cauces y áreas aledañas, así como plantaciones y diversas actuaciones de mejora ambiental en los espacios colindantes de interés.

Durante la explotación, sobre el parque Purificación Tomás, persistirá un impacto residual derivado de la ocupación permanente y definitiva de los terrenos por la plataforma viaria, unido al previsible incremento de los niveles de ruido ambiental en sus aledaños como consecuencia de la circulación continua de vehículos.

Las medidas propuestas por el promotor consisten en el desarrollo de las acciones previstas en el proyecto de restauración e integración paisajística para tratar las superficies alteradas, con el fin de mimetizar visual y ecológicamente la infraestructura con el entorno periurbano. Complementariamente, se realizará el mantenimiento y consolidación de las medidas destinadas a restituir y mejorar los valores ambientales de los espacios locales afectados, compensando así la pérdida permanente de su integridad física y funcional.

La Viceconsejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias formula observaciones sobre los espacios de interés y esparcimiento a escala local, destacando la presencia del parque Purificación Tomás. El organismo constata que este parque soporta una elevada demanda ciudadana al ser utilizado como una zona tranquila de paseo y recreo, por lo que establece como prioridad garantizar su conservación. Asimismo, advierte de la sensibilidad de los terrenos catalogados como suelo no urbanizable de protección especial, señalando que los

enlaces proyectados sobre la ladera del monte Naranco generan un alto impacto medioambiental.

La Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias del Principado de Asturias, en su informe de 8 de agosto de 2025, se reitera en su informe de 12 de julio de 2022, en el cual se daba prioridad a la solución técnica que implicase menor ocupación del suelo, y por tanto menor incidencia e intrusión visual y paisajística, lo cual a su vez minora sus efectos adversos sobre la población dado el carácter marcadamente urbano del ámbito que se vería afectado por su ejecución. En este sentido, considera razonable la extensión de la solución de las glorietas a nivel al resto de las alternativas planteadas, y, en su caso, para todos los enlaces.

El Ayuntamiento de Oviedo, en su informe de 15 de abril de 2025, reitera las alegaciones presentadas con anterioridad: «se ha diseñado una estructura excesivamente exigente en cuanto a trazado y ocupación, con unos enlaces excesivamente complejos que aumentan de forma sensible el impacto de la infraestructura lo que genera la sensación de que el nuevo vial, acabará conformando una barrera entre la ciudad y el espacio de la falda del monte Naranco». Además, señala que la necesidad de aumentar las pantallas acústicas, tras el estudio de ruido presentado por el promotor en la documentación adicional, aumentarán todavía más el mencionado efecto barrera. Por otra parte, señala que el trazado propuesto se aleja de las previsiones del PGOU vigente (desplazándose más hacia el norte) e invade de forma severa el suelo no urbanizable de especial protección del monte Naranco. Advierte que la magnitud de la infraestructura y sus enlaces conformarán una barrera física y paisajística inaceptable entre la ciudad consolidada y el espacio natural de la falda del monte. También señala que el enlace de Ciudad Naranco se ubica íntegramente sobre suelo calificado como zona verde y espacio libre público, mermando drásticamente las dotaciones de la ciudad obtenidas en el desarrollo de Prados de la Fuente. Igualmente, alerta del impacto irreversible sobre el conjunto paisajístico de la Pista Finlandesa o Paseo de Valdeflora, un entorno muy querido y frecuentado por los ciudadanos.

Finalmente, advierte que el trazado a cielo abierto entre los enlaces de La Lloral y Las Campas resulta extremadamente lesivo para el medio ambiente, al pasar por encima del arroyo de Ules y afectar directamente al «Monte Alto», un bosque autóctono que presenta un excelente grado de conservación y que debe ser preservado.

Particulares, asociaciones vecinales y colectivos ecologistas alegan que la infraestructura supone una grave agresión a la salud pública y a la calidad de vida y muestran una profunda preocupación por la degradación de los citados espacios de esparcimiento. Argumentan que la obra resulta injustificada en un contexto de descenso demográfico regional y que contraviene las directrices europeas sobre ciudades saludables.

b.10 Efectos sinérgicos y acumulativos.

El promotor ha identificado dos actuaciones relevantes en las proximidades del proyecto: la ampliación del paso inferior de la calle Nicolás Soria, ya finalizada, y la urbanización de la calle Ernesto Winter Blanco, cuya finalización se prevé antes de 2027. La distancia física entre el trazado del nuevo Acceso Norte a Oviedo y estas dos actuaciones oscila entre los 650 y 800 metros. A nivel temporal, el EsIA prevé que estas obras se ejecutarán en periodos diferentes y no coincidirán con la fase de ejecución material del Acceso Norte.

Aunque el promotor presume que no existirá un solapamiento temporal, el EsIA evalúa los potenciales efectos sinérgicos y acumulativos bajo el supuesto de una hipotética coincidencia en el tiempo:

– Geología y geomorfología: Se generaría una sinergia negativa debido al gran volumen de excedentes de excavación que producirá el Acceso Norte a Oviedo. Esto provocaría una competencia directa por la ocupación y disponibilidad de vertederos en el ámbito de actuación con otras obras que también fuesen excedentarias.

– Paisaje y consumo de recursos: La coincidencia de movimientos de tierras, instalación de parques de maquinaria, apertura de accesos y acopios comprometería la calidad paisajística del entorno periurbano de Oviedo durante el transcurso de las obras. Asimismo, se produciría un efecto sinérgico adverso por el consumo simultáneo de recursos constructivos y energéticos, unido a una mayor generación de residuos.

– Población y organización territorial: Se generarían impactos acumulativos por el aumento de las molestias acústicas y por un incremento sustancial del tránsito de maquinaria pesada. Esto agudizaría las dificultades de movilidad local en áreas densamente pobladas.

– Vegetación, fauna e hidrología superficial: Los efectos sinérgicos se consideran mínimos o no significativos, amparados en la lejanía física de las actuaciones, el carácter antrópico del entorno, la ausencia de especies protegidas que puedan verse afectadas simultáneamente y el hecho de que los proyectos no interceptan los mismos cauces hídricos de forma concurrente.

El promotor propone medidas de coordinación interadministrativa y técnica para prevenir y mitigar posibles interacciones, con el fin de evitar el solapamiento espacial de las instalaciones auxiliares, acopios y maquinaria, así como la coincidencia de sus rutas de acceso. Asimismo, establece la planificación conjunta de las ubicaciones destinadas a vertederos, zonas de préstamo y gestión de residuos. Finalmente, señala que se diseñará una solución unificada para la reposición de los servicios y caminos afectados, asegurando de este modo la permeabilidad territorial en todo momento.

Durante la explotación, el promotor señala que la distancia física existente entre el Acceso Norte y las citadas actuaciones disipará la aparición de efectos acumulativos adversos.

– Población y ruido: no se producirán sinergias sobre las edificaciones habitadas cercanas, ya que el ruido de fondo generado por el viario urbano actual enmascarará cualquier incremento remoto, resultando en una nula acumulación o molestia por ruido.

– Hidrología: dadas las características superficiales de las otras actuaciones y la separación espacial, se descarta cualquier efecto barrera acumulado sobre la hidrogeología o los flujos de aguas subterráneas.

– Impacto residual: quedaría limitado a las actividades periódicas de conservación y mantenimiento, por un posible solapamiento en el consumo de recursos o en el traslado de residuos hacia las plantas de tratamiento.

c) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes.

El promotor ha evaluado el escenario preoperacional tomando como marco de referencia el Plan Territorial de Protección Civil del Principado de Asturias (PLATERPA) y los planes especiales sectoriales.

En lo relativo a los riesgos naturales, el ámbito de actuación se enmarca en una zona de sismicidad baja, con una aceleración sísmica básica inferior a 0,04 g, por lo que la peligrosidad sísmica es mínima.

El riesgo de inundación es igualmente calificado como mínimo o bajo, circunscribiéndose de forma exclusiva a la llanura de inundación del arroyo de San Claudio. Por el contrario, el entorno presenta un riesgo moderado de ocurrencia de fenómenos meteorológicos adversos (lluvias torrenciales, nieblas, granizo) y un riesgo moderado frente a movimientos gravitatorios del terreno (deslizamientos y subsidencias).

En cuanto a los riesgos tecnológicos y antrópicos, la presencia de instalaciones industriales con riesgo tecnológico, gasoductos o el riesgo por transporte de viajeros se catalogan como mínimos. No obstante, el riesgo de incendios forestales adquiere una relevancia variable a lo largo del año, alcanzando niveles de riesgo alto (del 15 de enero al 30 de abril) o medio (del 15 de julio al 15 de octubre) de conformidad con el Plan de Incendios Forestales de Asturias (INFOPA).

Durante la construcción, los principales riesgos de accidentes graves derivan de la ocurrencia de vertidos accidentales de sustancias peligrosas, la generación de incendios por actividades propias de la obra y los posibles desplomes o corrimientos de tierra asociados a los grandes movimientos de tierra, excavación de túneles y vertederos. El EslA determina que la probabilidad de ocurrencia de estos sucesos es media-baja. Aunque la severidad de un corrimiento de tierra a gran escala sería alta, la vulnerabilidad del proyecto en esta fase se considera nula o baja, concluyendo que el riesgo global sobre el medio ambiente resulta asumible.

El promotor contempla la elaboración de un plan de prevención y extinción de incendios coordinado con el INFOPA y dotado de equipos a pie de obra, junto con un protocolo de actuación inmediata frente a vertidos accidentales que garantice su aislamiento, contención y gestión autorizada. Además, instalará inclinómetros en los emboquilles de los túneles antes de su excavación para permitir la detección temprana de cualquier inestabilidad o deslizamiento del terreno.

Durante la explotación, los impactos por vulnerabilidad se ciñen a la posible ocurrencia de catástrofes naturales (inundaciones, sismos o meteorología adversa) y a los accidentes graves derivados del transporte de mercancías peligrosas.

Frente a las catástrofes naturales, la fragilidad de la nueva infraestructura se valora como baja o nula, puesto que los propios criterios normativos de diseño garantizan la resiliencia de la autovía frente a estos eventos, arrojando un nivel de riesgo bajo y sin impactos ambientales significativos.

De acuerdo con el Plan Especial de Emergencia ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas (PLAMERPA), el nivel de riesgo en la zona es medio (baja probabilidad, pero alta severidad).

Las medidas operativas y de seguridad propuestas en el EslA contemplan la realización de estudios específicos durante la redacción del proyecto de construcción para evaluar la prohibición del tráfico de mercancías peligrosas por los nuevos túneles (El Naranco y Fitoria), aprovechando la existencia de itinerarios alternativos. Además, se realizará el mantenimiento y limpieza periódica de las cunetas y obras de drenaje para prevenir taponamientos e inundaciones durante lluvias torrenciales, así como la conservación de los márgenes de la calzada libres de vegetación seca y arbustiva para evitar la propagación de incendios forestales. Finalmente, el organismo gestor de la infraestructura deberá disponer de protocolos de emergencia frente a posibles incendios y accidentes.

El Servicio de Emergencias del Principado de Asturias determina que se han contemplado adecuadamente los riesgos existentes y concluye que no se aprecian impactos significativos derivados de la vulnerabilidad ante todas las variables consideradas, tanto para los accidentes graves como para las catástrofes.

La Viceconsejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias advierte que el trazado atraviesa zonas con una peligrosidad de media a muy alta por riesgo de deslizamientos, desprendimientos superficiales y grandes movimientos en masa, especialmente en el entorno del túnel de Fitoria, sus laderas más inclinadas y el enlace con la A-63.

d) Valoración del órgano ambiental.

Tras el análisis exhaustivo del expediente relativo al estudio informativo «Acceso Norte a Oviedo», este órgano ambiental determina la inviabilidad ambiental del proyecto, ya que el diseño de la infraestructura podría generar impactos adversos significativos, severos e irreversibles sobre el entorno.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias concluye que no procede emitir informe favorable, al constatar un impacto crítico sobre el Camino de Santiago (BIC), provocado por la destrucción de más de medio kilómetro de su trazado histórico para la construcción del enlace de La Florida. Señala la ausencia de evaluación del impacto visual sobre los monumentos prerrománicos de San Miguel de Lillo y Santa María del Naranco. Igualmente, constata la afección directa sobre el

acueducto de Los Pilares (BIC) y la cercanía a la antigua fábrica de loza de San Claudio (BIC). Las medidas propuestas por el promotor, circunscritas a un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra, se consideran insuficientes para prevenir o compensar la pérdida permanente del valor universal excepcional de estos bienes.

La Viceconsejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado de Asturias determina que el trazado proyectado atraviesa zonas con una peligrosidad de media a muy alta por riesgo de deslizamientos, desprendimientos superficiales y grandes movimientos en masa, especialmente críticos en el entorno del túnel de Fitoria y el enlace con la A-63. Adicionalmente, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico alerta del peligro que suponen los elevados caudales de infiltración previstos durante la excavación de los túneles de Fitoria y El Naranco, circunstancia que amenaza la integridad de los acuíferos.

Tanto el Ayuntamiento de Oviedo como la Dirección General de Medio Ambiente del Principado de Asturias señalan que la infraestructura exige un gran consumo de suelo, generando una barrera física, acústica y paisajística entre el núcleo urbano y la falda del monte Naranco. El proyecto invade suelo no urbanizable de especial protección, destruye áreas de bosque autóctono bien conservadas como el «Monte Alto», y genera un impacto irreversible que merma drásticamente zonas verdes públicas y de esparcimiento consolidadas, como la Pista Finlandesa, el enlace de Ciudad Naranco y los aledaños del parque Purificación Tomás.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico identifica que la actuación proyectada intercepta el área de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI) del arroyo de Llápices y la llanura de inundación del arroyo San Claudio, sin que el promotor haya demostrado fehacientemente, mediante modelización hidráulica de detalle, que la infraestructura no incrementará la vulnerabilidad del territorio frente a avenidas extraordinarias.

En virtud del principio de precaución consagrado en el artículo 2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, a la vista de los pronunciamientos sectoriales expuestos y del análisis técnico del expediente, este órgano ambiental concluye que las medidas preventivas, correctoras y compensatorias planteadas por el promotor no ofrecen garantía suficiente para mitigar los potenciales impactos sobre el medio ambiente.

Por todo lo anteriormente expuesto, se determina que el proyecto, en su conjunto y configuración actual, no resulta ambientalmente viable.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental desfavorable a la realización del estudio informativo «Acceso Norte a Oviedo» al haber sido identificados posibles impactos negativos sobre el patrimonio cultural, la población, la geología y geomorfología, y la hidrología, para los que las medidas propuestas no son garantía suficiente de su adecuada prevención, corrección o compensación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 3 de julio de 2026.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Delegación del Gobierno en Asturias.	No
Dirección General de Infraestructura. Ministerio de Defensa.	Sí
Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Telecomunicaciones. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
<i>Administración Autonómica</i>	
Área 112 y Protección Civil. SEPA (Servicio de Emergencias). Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático. Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Cultura y Patrimonio. Consejería de Cultura, Política Lingüística y Turismo. Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Infraestructuras Rurales y Montes. Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial. Principado de Asturias.	No
Dirección General de Infraestructuras Viarias y Portuarias. Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial. Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Minería, Energía y Reactivación. Consejería de Industria, Empleo y Promoción Económica. Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial. Viceconsejería de infraestructuras, Movilidad y Territorio. Principado de Asturias.	No
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Salud. Principado de Asturias.	Sí
Dirección General de Transportes y Movilidad. Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial. Principado de Asturias.	No

Consultados	Respuestas recibidas
Servicio de Control Ambiental. Consejería de Administración Autonómica, Medio Ambiente y Cambio Climático. Principado de Asturias.	No
<i>Administración Local</i>	
Ayuntamiento de Oviedo.	Sí
<i>Entes públicos y privados</i>	
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).	No
Amigos de la Tierra España.	No
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza-ANA.	Sí
Asociación de Vecinos Activa Ciudad Naranco.	Sí
Ecoloxistes n'Aición d'Asturies.	Sí
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS).	No
Fundación Ecología y Desarrollo.	No
Greenpeace España.	No
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente (IIDMA).	No
SEO/Birdlife.	No
WWF/ADENA.	No

Alegaciones

Alianza Verde.
 Alternativa Verde por Asturias EQUO.
 AMSO-PSOE.
 Asociación «Manos por el Naranco».
 Asociación Cultural «La Ciudadana».
 Asociación de Vecinos «Paulino Vicente».
 Asociación de Vecinos «Fuente de los Pastores».
 Asociación de Vecinos Activa Ciudad Naranco.
 Asociación de Vecinos Ciudad Naranco La Centralilla.
 Asociación de Vecinos L-6 de Villamar.
 Asociación de Vecinos Las Campas del Naranco.
 Asociación El Viescu.
 Asturias con Bici.
 Colegio de Caminos, Canales y Puertos.
 Coordinadora Ecoloxista d'Asturies.
 Coral Homes, SL.
 Ecoloxistes n'Aición.
 Foro Asturias.
 Grupo Municipal SOMOS.
 Izquierda Xunida.
 Plataforma Alternativas Sostenibles a la Ronda Norte de Oviedo.
 Podemos.
 SAREB.
 Sportecnia.
 VASTUR.
 342 Particulares.

