

EL DEBATE SOBRE LA CONEXIÓN ENTRE TERUEL Y CUENCA POR LA A-40

La autovía a la que no renuncia Teruel

Un mes después de la DIA negativa de la A-40, las comunidades afectadas buscan otros trazados

La alternativa que empieza a cobrar fuerza evitaría el Rincón de Ademuz y se acercaría a Utiel y Requena

El Gobierno no aclara nada sobre sus intenciones a diferencia de las Comunidades Autónomas

EJM/Teruel

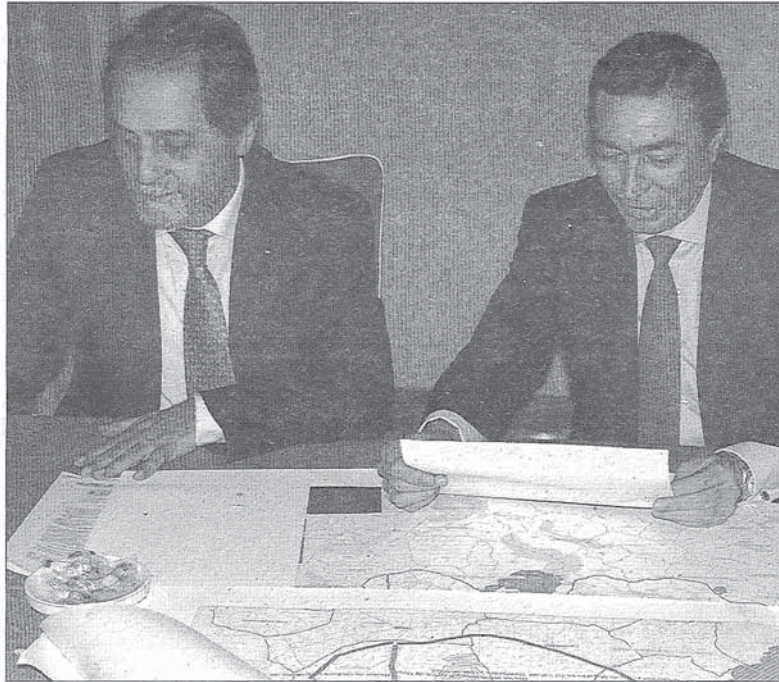
El próximo día de Navidad se cumplirá un mes desde que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino emitiese una declaración de impacto ambiental (DIA) negativa para la autovía A-40 entre Teruel y Cuenca. Pasado ese tiempo, las comunidades autónomas de Aragón, Castilla-La Mancha y Valencia están trabajando en la búsqueda de un trazado alternativo que sea capaz de sortear las trabas medioambientales del proyecto original, al atravesar esta infraestructura varios espacios protegidos. La alternativa que parece estar cobrando fuerza evitaría el Rincón de Ademuz en la Comunidad Valenciana y se acercaría a Utiel y Requena.

Sobre el papel, a fecha de hoy, Teruel y Cuenca se han quedado sin autovía que las comunique para completar así el eje transversal de la A-40 tal como viene recogido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). La comparecencia de esta semana de la ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa, en las Cortes Generales ha dejado bien claro que esa infraestructura no se construirá por el trazado que se había planteado.

La voluntad expresada por las tres comunidades autónomas afectadas, dispuestas a reivindicar juntas esta infraestructura por su interés estatal y no sólo local, abre no obstante la posibilidad de que la Administración central acepte finalmente llevarla a cabo pero por otros trazados que no tengan el impacto ambiental que tiene el que ha sido rechazado por la DIA.

Los teruelenses han asistido durante este mes a un intenso debate con un fuerte carácter político que se ha plasmado en diversas iniciativas parlamentarias, comparecencias de los responsables institucionales en la materia, cruces de acusaciones, manifestaciones de intenciones no siempre claras y algunas veces confusas, y reuniones de trabajo que han dejado a los ciudadanos con la incertidumbre y las dudas de qué es lo que va a pasar finalmente con esta infraestructura.

En medio de tanto revuelo ha quedado claro que la autovía A-40 se ha convertido en una infraestructura a la que no parece renunciar nadie y con la que todos parecen estar de acuerdo en buscar soluciones para que se pueda construir. Lo único en lo que discrepan es en cómo hacerlo. El PP se mantiene firme



Javier Velasco con Mario Flores estudiando un mapa de posibles trazados alternativos de la A-40

en que no se modifique el trazado y se hagan las correcciones medioambientales que sean necesarias para que no haya más retraso en la construcción de esta infraestructura.

El diputado del PP por Teruel en el Congreso Santiago Lanza lo explicaba así esta semana en la Cámara Baja y pedía a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que sacase adelante esta infraestructura imponiendo sus criterios a los de la ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa. La forma de hacerlo, según Lanza, sería recurrir al decreto legislativo 1/2008 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, que establece que en caso de discrepancias entre Fomento y el órgano medioam-

biental que emite la DIA, será el Consejo de Ministros quien decida sobre esa infraestructura.

La clave, en el Estatuto

El vicepresidente del Gobierno de Aragón, José Ángel Biel, también ha planteado que sean las comunidades autónomas las que tomen la iniciativa. Primero en establecer el trazado por el que deberá ocurrir la infraestructura, y después siendo ellas las que la ejecuten con financiación del Ministerio de Fomento. Esto permitiría agilizar las obras y es una posibilidad que contempla al menos el Estatuto de Autonomía de Aragón a través de la figura de los convenios. Será una de las cuestiones que Biel plantea en la próxima comisión

bilateral Comunidad Autónoma y Estado.

De momento, la salida que están liderando las comunidades autónomas de Aragón y Castilla-La Mancha es la búsqueda de trazados alternativos que salven los problemas medioambientales, lo que supondría una nueva tramitación administrativa, y por tanto más tiempo de espera, siempre y cuando Medio Ambiente diera el visto bueno a los nuevos trayectos que se planteasen.

Si la Generalitat Valenciana en un principio era partidaria de introducir las medidas correctoras que fuesen precisas en el trazado planteado inicialmente -sin buscar otros alternativos para que la construcción de la infraestructura no se retrasase-, tras

la reunión que mantuvieron el pasado martes en Teruel los consejeros de Infraestructuras de Valencia, Agricultura y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha, y Presidencia de Aragón, podría haber aceptado esta posibilidad.

Al parecer, en el encuentro, y según las revelaciones que han ido trascendiendo del mismo -ya que la decisión final no se dará a conocer hasta que no se hable con el Gobierno central, y serán los presidentes autonómicos quienes lo anuncien-, el trazado que podría plantearse se desvía hacia el este para eludir el Rincón de Ademuz, que es una de las zonas más difíciles de sortear medioambientalmente. Esto supondría, además, acercar la autovía a Utiel y Requena, lo que podría interesar especialmente a la Generalitat Valenciana.

Por ahora, el único que se mantiene inamovible es el Ministerio de Medio Ambiente, que ha adoptado una postura de firmeza y apela a la legislación en materia medioambiental para cerrarse en banda con la A-40. El trazado que ha recibido una declaración de impacto ambiental negativa se da ya totalmente por descartado, y aunque la ministra ha hablado de alternativas, no ha empleado la palabra autovía.

El presidente aragonés, Marcelino Iglesias, aseguraba en cambio esta semana que ha hablado con Espinosa y que le ha garantizado que está dispuesta a estudiar otros trazados alternativos si no tienen una afección medioambiental. Mientras, corre el tiempo y se acerca la fecha de finales de enero, tope fijado por los agentes sociales teruelenses para recibir una respuesta clara sobre cómo se va a solucionar la construcción de la A-40 o, en caso contrario, movilizarán a la sociedad.

De eje creciente a trazado ilegal

La autovía A-40 entre Teruel y Cuenca ha pasado de ser un eje creciente vital para el desarrollo de España, no sólo de estas dos provincias, a convertirse en una infraestructura cuya ejecución entraría en la ilegalidad por las graves afecciones que su construcción entrañaría.

Ambos planteamientos han salido de la Administra-

ción central pero de dos ministerios distintos: Fomento y Medio Ambiente. Si bien al principio, un día antes de que se publicase la DIA, fue Fomento quien sentenció la autovía, posteriormente ha sido la ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa, la que se ha opuesto tajantemente a ella por las afecciones medioambientales.

El cambio de apreciación de esta infraestructura ha sido radical entre marzo y noviembre de este año. En el mes de marzo, la revista de Fomento publicaba un artículo titulado "Un eje transversal creciente" en el que se destaca la importancia que tiene esta infraestructura para Castilla-La Mancha y cómo su ampliación hasta

Ávila y Teruel la convertirían en un eje transversal.

Poco después, Medio Ambiente opinaba todo lo contrario, amparándose no sólo en el impacto ambiental de la DIA, sino también en el escaso tránsito de vehículos entre Teruel y Cuenca, ignorando, a diferencia de Fomento, su importancia como eje transversal.

EL DEBATE SOBRE LA CONEXIÓN ENTRE TERUEL Y CUENCA POR LA A-40

Un mes de reivindicaciones y gestiones para conseguir la construcción de la autovía



24-11-08. - El secretario de Estado de Planificación del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, se reúne en Teruel con los agentes sociales turolenses para comunicarle que la declaración de impacto ambiental (DIA) de la autovía A-40 entre Teruel y Cuenca ha sido negativa. Les anuncia que no se va a construir esta infraestructura y que como alternativa se va a mejorar la carretera que comunica ambas capitales de provincia con un nuevo trazado entre Libros y Teruel, así como otras mejoras. Morlán les garantiza que había "voluntad política" de hacerla, pero que no se hará porque "hay que cumplir las leyes".

Los agentes sociales muestran su decepción y dicen sentirse "engañados", a la vez que reclaman la intervención del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, por tratarse de un compromiso del mismo recogido en el Plan de Actuación Específico para Teruel. En Cuenca, los colectivos sociales y los diferentes partidos políticos, incluido el PSOE, piden la construcción de la autovía buscando las alternativas que sea preciso.

25-11-08. - El Boletín Oficial del Estado publica la declaración de impacto ambiental (DIA) negativa de la A-40 entre Teruel y Cuenca, que establece que la autovía causaría "efectos negativos significativos" sobre el medio rural. De acuerdo con la DIA, las medidas correctoras no mitigan las afecciones que se causarían a la Red Natura 2000, ya que en dos de los cuatro tramos en que se divide el trazado todas las alternativas atraviesan zonas protegidas, entre Lugares de Interés Comunitario (LIC) y Zonas de especial protección de aves (ZEPAs). La DIA advierte de que las medidas correctoras planteadas por Fomento son genéricas y no subsanan los efectos de las obras.

La ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa, hace unas declaraciones en las que asegura que se hará un trazado alternativo para construir la autovía porque la declaración de impacto ambiental negativa "no significa que no podamos llevar a cabo la infraestructura que estaba prevista", añadiendo después que "vamos a trabajar conjuntamente con el Ministerio de Fomento para tratar de hacer un trazado alternativo en aquellas partes que estaban afectadas por esta declaración negativa". La Delegación del Gobierno en Aragón corrige a continuación estas manifestaciones aclarando que la ministra se refiere a otras alternativas por carretera, no por autovía.

Partidos y agentes sociales piden alternativas para que se construya la infraestructura, ya que la decisión del Gobierno central es considerada como un gesto de "maltrato hacia la provincia". Mientras Ecologistas en

Acción aplaude la declaración negativa de impacto ambiental, los partidos de la oposición comienzan a presentar iniciativas parlamentarias a favor de la A-40 en los parlamentos central y autonómico. Asimismo, la Comarca de Teruel aprueba mociones a favor de la infraestructura, la Federación de Asociaciones de Vecinos San Fernando de Teruel se muestra "indignada" por la decisión de no construirla, y la Coordinadora ciudadana "Teruel existe" convoca a diferentes colectivos turolenses para tomar iniciativas de cara a la reivindicación de esta obra.

26-11-08. - El vicepresidente del Gobierno de Aragón, José Ángel Biel, pide una solución política que garantice la conexión a Madrid tras argumentar que la A-40 es vital para el desarrollo de la provincia. Las distintas formaciones políticas siguen anunciando iniciativas de todo tipo en las instituciones para exigir que se haga la infraestructura buscando soluciones a la DIA negativa.

Los agentes económicos y sociales de la provincia se muestran dispuestos a la movilización si no son escuchadas las reivindicaciones de la provincia de Teruel, no sólo la A-40, y lanzan un ultimátum para que el presidente del Gobierno aragonés, Marcelino Iglesias, lidere esta demanda. Además, exigen al presidente del Gobierno central, José Luis Rodríguez Zapatero, que cumpla sus compromisos. Anuncian que movilizarán a la sociedad si no ven un gesto claro, firme y contundente que haga cambiar a Fomento de su decisión de no construir la autovía. Dan de plazo hasta finales de enero de 2008 para que muestren una "voluntad clara" de apostar por esta infraestructura.

27-11-08. - El presidente del Gobierno de Aragón, Marcelino Iglesias, toma la iniciativa con la A-40, tres días después de que Morlán anunciase que no se iba a construir, y se compromete a "buscar soluciones y alternativas". Adelanta que se reunirá con los agentes sociales turolenses para adoptar una decisión conjunta con ellos y que hablará con su homólogo de Castilla-La Mancha para buscar una estrategia común.

El vicepresidente aragonés considera que la decisión del Gobierno central de no construir la A-40 vulnera varios artículos del Estatuto y argumenta que Aragón debe participar en la planificación de estas obras.

El consejero de Presidencia del Ejecutivo aragonés, Javier Velasco, pide "responsabilidad" y "serenidad" y asegura que se va a seguir trabajando en esta infraestructura, para lo cual se está recabando información. Deja claro junto con el secretario general del PSOE en Teruel, Vicente Guillén, que la prioridad en este momento en la provincia es la A-68 por el Bajo Aragón. Velasco advierte de que si alguien piensa que "somos capaces de hacer cinco infraestructuras a la vez, creo que se va a equivocar".

Sigue el goteo de iniciativas en las instituciones turolenses y aragonesas pidiendo que se estudien otros trazados pero que se construya la A-40.

28-11-08. - El Ayuntamiento de Teruel anuncia a los agentes sociales su intención de presentar un recurso para conseguir la autovía. Desde el Gobierno de Aragón, el vicepresidente José Ángel Biel manifiesta que está convencido de que hay soluciones, mientras que el consejero de Medio Ambiente, Alfredo Boné, muestra su confianza en que se resuelvan los problemas medioambientales para que la infraestructura se haga.

El pleno de la Diputación de Teruel reclama a Fomento trazados alternativos que hagan viable la A-40 al aprobarse por unanimidad una moción conjunta de todos los grupos políticos. Además se exige también la vía rápida entre Monreal del Campo y Alcolea del Pinar y una intervención rápida en la N-330 ante su estado "lamentable".

El PP acusa al PSOE de enfrentarse a las comarcas por las infraestructuras y anuncia varias iniciativas en las Cortes Generales y el Parlamento de Aragón para exigir la construcción de la A-40, denunciando los "engaños" del PSOE y su falta de compromiso por esta autovía a diferencia de lo ocurrido con los socialistas de Cuenca. Los agentes sociales reciben el respaldo de diferentes colectivos e instituciones.



1-12-08. - Iglesias se reúne con los agentes sociales turolenses, que manifiestan al presidente que "la única alternativa a la A-40 es la propia A-40". El presidente aragonés se compromete a liderar las acciones para desbloquear la A-40 poniéndose en contacto con las Comunidades de Castilla-La Mancha y Valencia.

Los presidentes de las diputaciones provinciales de Teruel y Cuenca, Antonio Arrufat y Juan Ávila respectivamente, se reúnen en Madrid y acuerdan fijar estrategias comunes para buscar soluciones a la construcción de la autovía.

2-12-08. - Los presidentes autonómicos de Aragón y Castilla-La Mancha, Marcelino Iglesias y José María Bareda, se reúnen en Madrid en el Senado y acuerdan impulsar la búsqueda de trazados alternativos de la A-40. Estudian sobre el mapa las primeras alternativas posibles y aseguran que la infraestructura se construirá.

Los grupos municipales en el Ayuntamiento de Teruel refrendan la iniciativa del equipo de gobierno de presentar un recurso contra la decisión de Medio Ambiente al haber hecho una declaración de impacto ambiental negativa de la infraestructura.

4-12-08. - Las Cortes de Aragón aprueban instar a una solución urgente con la A-40, después de que los tres grupos que habían presentado iniciativas en ese sentido (PP,

PAR y CHA) llegasen al consenso y unificasen sus propuestas.

9-12-08. - El consejero de Presidencia de la DGA, Javier Velasco, informa a los agentes sociales turolenses de las gestiones que se han realizado hasta ese momento para encontrar una solución a la construcción de la A-40. Los representantes empresariales y sindicales anuncian que pedirán entrevistas con los presidentes de Castilla-La Mancha y Valencia al igual que lo han hecho con Iglesias en Aragón.

11-12-08. - Los alcaldes de Teruel y Cuenca, Miguel Ferrer y Javier Pulido, se reúnen en esta última ciudad y acuerdan pedir al secretario de Estado de Planificación de Fomento que se acometen medidas correctoras para que la A-40 sea una realidad. Las plataformas ciudadanas de las dos provincias, Teruel existe y Plataforma Cívica por Cuenca, acuerdan también trabajar conjuntamente para sumar esfuerzos en la defensa de esta infraestructura.

15-12-08. - El consejero de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana, Mario Flores, se reúne con parlamentarios del PP de las tres comunidades autónomas afectadas por la A-40 y les manifiesta que la Generalitat Valenciana respalda la construcción de esta infraestructura aplicando las medidas correctoras medioambientales necesarias, ya que un cambio de trazado supondría un retraso en su ejecución.

16-12-08. - El consejero de Presidencia de la DGA, Javier Velasco, se reúne en Teruel con sus homólogos de Infraestructuras de Valencia, Mario Flores, y Agricultura y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha, José Luis Martínez. Avanzan en la búsqueda de trazados alternativos que sorteen los problemas medioambientales de los tramos rechazados por la DIA y acuerdan pedir una reunión con el Ministerio de Medio Ambiente.

La ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa, insiste en el Senado, a preguntas del senador del PP Manuel Blasco, que la construcción de la A-40 no es posible por sus afecciones medioambientales. Habla de alternativas, pero no cita la palabra autovía.

17-12-08. - Espinosa se ratifica en que la A-40 es inviable en su comparecencia en el Congreso a preguntas del diputado del PP Santiago Lanzuela, que reprocha a la ministra que la única especie en peligro son los turolenses. El presidente aragonés, Marcelino Iglesias, insiste en que hay voluntad de buscar alternativas para hacer la autovía.

18-12-08. - El vicepresidente de la DGA, José Ángel Biel, plantea la firma de un convenio con Fomento para que sean las comunidades autónomas las que ejecuten la A-40.

19-12-08. - Iglesias reitera en las Cortes, a preguntas del PP, que se está trabajando en la búsqueda de trazados alternativos de la A-40. El Consejo Aragonés de Cámaras reivindica esta infraestructura.