

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ALEXANDRA FERNÁNDEZ GÓMEZ, *Diputada del GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA*, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita **respuesta por ESCRITO *relativa* al rechazo social y vecinal a los trazados presentados para el proyecto constructivo de la Autovía A-57 Curro (Barro)-O Confurco (Ponteareas).**

Desde su origen, En Marea se ha opuesto al proyecto de autovía A-57 Curro (Barro) – O Confurco (Ponteareas), tanto por su falta de necesidad, dado que discurre casi paralela a la AP-9 suponiendo, por tanto, un gasto desorbitado de recursos públicos inútil, como por su enorme impacto medioambiental al discurrir por zonas de alto valor ecológico y productividad agraria, como los montes de A Fracha (Marcón y Tomeza), Mourente, Bora, Xeve(Sto. André, Sta. María e Verducido) y Cerponzones, el río Lérez (Red Natura 2000), y el valle de los ríos Fontáns y Verducido.

Este proyecto de autovía A-57 también genera una enorme afección sobre viviendas unifamiliares y otras construcciones existentes, así como sobre valiosos elementos del patrimonio etnológico.

Desde cualquier punto de vista, carece de lógica continuar con una obra faraónica que es claramente innecesaria. Un auténtico despilfarro de dinero público.

Si se redunda en sus características, sólo encontramos argumentos contrarios a su construcción. Es un vial prácticamente paralelo a la AP-9, con lo cual se trata de duplicar infraestructuras viarias sólo porque una continúa siendo de pago a pesar del rechazo social y de décadas de peajes. La única explicación que podríamos encontrar es que se pretenda que gallegos y gallegas sigamos pagando peajes muchas más décadas y entonces se ejecuta un vial paralelo. Una autovía que solo se justifica como alternativa a una autopista de peaje y que tendría que estar libre de costes como otras muchas de su generación si no se hubiese prorrogado su concesión. Es más razonable trabajar por la eliminación del peaje que afecta dicho tramo que construir un nuevo vial con elevado impacto presupuestario y medioambiental. En definitiva, lo más razonable es eliminar el peaje de la AP-9.

La A-57 se ha publicitado como la "circunvalación" de Pontevedra cuando no va a cumplir con esa función. Los habitantes de Pontevedra y del ámbito rural van a tener que recorrer 7 kilómetros por la N-550 para poder utilizarla hasta el enlace de Vilaboa.

Esta actuación lleva años generando una gran oposición social, vecinal, política y de

colectivos y organizaciones ecologistas y sociales. A pesar de ello, existe una obcecación ministerial, independientemente de quien gobierne en Madrid ya sea PP o PSOE, y la tramitación ha continuado adelante incluso con trazados polémicos y cuestionados, con el apoyo del partido del PP, del PSOE y el gobierno municipal del ayuntamiento de Pontevedra.

También en el municipio de Barro vecinos y vecinas viven con enorme inquietud el gran impacto que causará esta infraestructura vial en una zona de uso agrícola. De hecho, el propio regidor del municipio criticaba el Estudio Informativo del tramo Pilarteiros – Barro y conexión con la AP-9 en Curro, en julio de 2018, por optar por una alternativa de trazado a la que se oponen.

Si nos fijamos en las partidas consignadas para este ejercicio en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, se contemplan 25,2 millones de euros para el tramo A-57 Vilaboa-A Ermida, cuyo coste total de la obra asciende a 76,2 millones. Para el tramo A Ermida-Pilarteiros sólo se consigna una cantidad de 100.000 euros que imaginamos no tiene relevancia ejecutoria. Igual que el tramo de Pilarteiros Barro y conexión con la AP-9 en Curro. Según las previsiones, la construcción de la A-57 entre Pontevedra y Barro costaría 121.819.783,23 euros

En julio de 2018, el Ministerio de Fomento aprobaba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo: "Prolongación de la autovía A-57 en el tramo Pilarteiros – Barro y conexión con la AP-9 en Curro", en la provincia de Pontevedra.

En el BOE del 13 de diciembre de 2018 se publica el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, sobre Resolución del Ministerio de Fomento de Aprobación Provisional y orden de incoación del Expediente de Información Pública del "Documento Técnico para Información Pública Autovía A-57. Tramo: La Ermida – Pilarteiros. Provincia de Pontevedra" y del Estudio de Impacto Ambiental, a los efectos de la Ley 37/2015 de Carreteras y de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

Que el plazo de 30 días hábiles remata, según el cómputo de los plazos el 28 de enero de 2019, según la Ley 39/2015 de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

En la publicación de la página web del ministerio de fomento aparece una ampliación hasta el 4 de febrero de 2019, desconociéndose la discrecionalidad de esta decisión, y que además, ésta genera confusión entre el vecindario puesto que no se sabe cuál es la fecha última de la presentación de las alegaciones.

Resulta sorprendente que el cierre de fecha de exposición pública no siga los procedimientos establecidos, generando indefensión y confusión, puesto que sí nos atenemos a lo que se transmite en los documentos oficiales el plazo remata el 28 de enero, cuando se cumplen los 30 días hábiles, y en cambio en la web anteriormente indicada aparece una ampliación de fechas. Se detecta una acción de mala fe con esta

ampliación que no consta en ningún documento oficial, ya que puede darse el caso de que el vecindario se confíe en una ampliación que no es real y que tendría como objetivo que las alegaciones al mismo no se presenten en plazo.

No existe ninguna garantía de dicha ampliación, por tanto no se entiende la limitación y las trabas que en los diferentes registros se están imponiendo a los vecinos y vecinas afectadas, limitándose la presentación de dichas alegaciones a 10 por persona y día. Y tampoco se ha habilitado una ventana única para la presentación de estas alegaciones, y que genera incomodidad por la falta de personal y recursos materiales en los registros que se ven desbordados.

Asimismo, los vecinos de Bora y Xeve se han sumado a las quejas de otras parroquias en contra de las alternativas de trazado de Fomento al tramo A Ermida-Pilarteiros. Piden que se realice un nuevo trazado para el que se considera el segundo tramo de la autovía. El Ministerio ha sacado a información pública dos alternativas que generan una frontal oposición social. Los vecinos proponen que se haga un trazado más al oeste, por Bora y más al norte, por Xeve, para reducir el impacto sobre los núcleos de población. Además, evitarían más expropiaciones de casas.

Sin embargo, el Ministerio de Fomento se está mostrando inflexible e intransigente respecto a las preocupaciones y problemas de los vecinos y vecinas para con su modo de vida. A la propuesta de otros trazados, responde que un "cambio de trazado resulta inviable porque no reduce el número de viviendas afectadas y supone un mayor gasto".

Alega Fomento que las dos alternativas analizadas son más costosas, "tras el análisis de las dos alternativas se justifica la no viabilidad de las mismas debido al gran incremento de volúmenes de desmonte lo cual implica un importante aumento del presupuesto de ejecución material de las dos alternativas, indicar que estos incrementos presupuestarios de ambas alternativas; las grandes alturas de desmonte resultantes que obligarán a adoptar numerosas medidas de sostenimiento; y por razones presupuestarias". Razón por la que ha decidido mantener las dos alternativas expuestas al público aunque opta más bien por una de ellas.

Se han presentado numerosas alegaciones dado el rechazo que suscitan las propuestas de trazado. A nuestro entender, lo óptimo sería abandonar el proyecto.

El procedimiento seguido en relación al proyecto de autovía A-57 se ha caracterizado por una tramitación completamente irregular, con expropiaciones iniciadas antes de aprobar siquiera el Estudio de Impacto Ambiental. Supone un atentado al medio ambiente de gran calado, con grave afectación a los montes, valles, zonas agrícolas y el río Lérez y el consiguiente impacto sobre hábitats de especies protegidas. Afectación a acuíferos que dan servicio a las parroquias del contorno rural de Pontevedra. Además, tal y como señala la arquitecta de la Oficina Técnica de Arquitectura y Planeamiento Urbanístico del Concello de Pontevedra, en el informe emitido con fecha del 18 de enero de 2019: "*en la documentación técnica que obra en*

el expediente no se valoran las afecciones ni su impacto (sobre casas y construcciones existentes, sobre suelo rústico de especial protección o sobre elementos del patrimonio etnológico), ni tampoco sobre el planeamiento urbanístico municipal vigente, o en la ordenación de los núcleos rurales afectados”.

En definitiva, el coste económico, social y medioambiental de esta actuación no merece que se siga adelante con su tramitación. Creemos que es mucho más lo que se pierde que lo que se gana y todavía estamos a tiempo de revertir la situación.

Por todo lo expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

¿Es el modelo del Ministerio de Fomento el de llenar de carreteras el territorio de Pontevedra aunque sean inútiles? ¿No cree que se repite modelos constructivos del pasado que deberían superarse?

¿No le preocupa el impacto que va a tener esta infraestructura sobre viviendas, y terrenos de uso agrícola? ¿No le preocupa el impacto medioambiental sobre los montes y los ríos de Pontevedra? ¿No le preocupa la afectación sobre acuíferos que surten de agua a muchas parroquias?

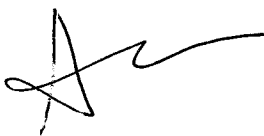
¿Sabe del rechazo social, vecinal y ecologista existente? ¿Se ha reunido con vecinos y vecinas afectados por este proyecto?

¿Por qué ha decidido presentar alternativas de trazado en el tramo A Ermida-Pilarteiros que generan una total oposición social y política? ¿Va a escuchar a los afectados que plantean otras opciones? ¿Va a incorporar las alegaciones presentadas?

¿Cuántas alegaciones ha recibido el Ministerio de Fomento? ¿Va a tenerlas en cuenta?

¿No cree que sería más adecuado abandonar este proyecto constructivo y optar por negociar la supresión de los peajes en el tramo?

31 de enero de 2019



Alexandra Fernández Gómez

Diputada UP-ECP-EM