



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/11810

26/04/2017

31636

AUTOR/A: PÉREZ HERRAIZ, Margarita (GS)

RESPUESTA:

En 1995, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) y el Ayuntamiento de Monforte de Lemos (Lugo) suscribieron un Acuerdo que, entre otros aspectos, tenía como objeto la ejecución “durante el periodo 1995-1998” de un nuevo vial que conectaría, a modo de ronda, el casco urbano con la N-120, atravesando el río Cabe.

En ese Acuerdo, el Ayuntamiento de Monforte de Lemos se comprometía a “aportar los terrenos necesarios para la ejecución de las citadas obras”.

El trazado del vial se definió a través de un Estudio Informativo redactado por la Xunta de Galicia en 1996, dado que la continuación de ese vial hacia el casco urbano de Monforte, aunque no formaba parte del Acuerdo suscrito por el MOPTMA, estaba siendo impulsado paralelamente por la administración autonómica (y, de hecho, ya ha sido ejecutado por la Xunta de Galicia).

Posteriormente se redactó por el Ministerio de Fomento el proyecto de construcción de la actuación, con el título “Nuevo acceso a Monforte desde la N-120 a través de la antigua N-120”.

En ese proyecto se diseñaba un nuevo vial, de 1.200 m de longitud, que incluye la reforma del enlace existente en el PK 523 de la N-120 y la ejecución de un puente sobre el río Cabe.

Ahora bien, la actuación no llegó a materializarse porque el Ayuntamiento de Monforte de Lemos no puso a disposición del Ministerio de Fomento los terrenos para su ejecución que era una de sus obligaciones según el Acuerdo suscrito entre ambas administraciones.

En 2009, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Monforte de Lemos suscribieron un nuevo Convenio que preveía que una vez puesto en servicio este nuevo vial, su titularidad sería asumida por el Ayuntamiento.



También en 2009, y a la vista del tiempo transcurrido desde la aprobación del proyecto, la entonces denominada Subdirección General de Conservación y Explotación requirió a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia la modificación de la orden de estudio y la actualización del proyecto aprobado.

En el tiempo transcurrido desde la aprobación del proyecto, en 2004, se había declarado como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) el entorno del río Cabe, que es cruzado por la actuación. En consecuencia, fue necesario realizar un trámite de consultas ambientales cuyas conclusiones se pueden resumir de la siguiente forma:

- Se debe redactar un nuevo Estudio de Impacto Ambiental, que deberá ser sometido al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental, a requerimiento de la por aquel entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
- El viaducto sobre el río Cabe se debe rediseñar de tal forma que su longitud total alcance los 180 m, con un vano central de 60 m, para respetar el LIC del río Cabe y su llanura de inundación.
- Además, en el proyecto definitivo se deberá tener en cuenta toda la nueva normativa aprobada desde el año 2003 tanto técnica (trazado, firmes, drenaje, estructuras de hormigón, cargas, señalización vertical, defensas,...) como administrativa (nueva legislación de contratos del sector público, nueva legislación de carreteras, nueva legislación de evaluación ambiental,...).

En la práctica, esos cambios implican la necesidad de redactar un nuevo proyecto de la actuación, puesto que los cambios afectan a prácticamente todos los documentos del mismo. En todo caso, el impulso de la actuación debería estar condicionado a que el Ayuntamiento de Monforte de Lemos cumpliera su compromiso de obtener los terrenos necesarios para la ejecución de las obras.

Los problemas que parece estar teniendo el Ayuntamiento de Monforte de Lemos para dar cumplimiento a esta obligación, así como la amplia superación del horizonte temporal al que se hacía referencia en el Acuerdo de 1995, harían recomendable, además, que para impulsar la actuación, se suscribiese un nuevo Convenio que regule completamente su desarrollo (tramitación de los estudios y proyectos, obtención de los terrenos necesarios, licitación y dirección de las obras, titularidad de la actuación, obligaciones de conservación y explotación del vial,...).

Por último, en lo que se refiere a la valoración estimada de la actuación, teniendo en cuenta los cambios necesarios en el proyecto que ya se han comentado anteriormente, podría ser necesaria una partida presupuestaria de aproximadamente 8,0 millones de euros (sin tener en cuenta el coste de las expropiaciones necesarias), que deberían financiar tanto la ejecución de las obras propiamente dichas, como la redacción de la actualización del proyecto





(incluyendo la redacción de un Estudio de Impacto Ambiental, la tramitación ambiental correspondiente y el sometimiento a información pública y oficial) y el resto de asistencias técnicas necesarias (control y vigilancia de las obras, coordinación de seguridad y salud, seguimiento ambiental y patrimonial,...).

Madrid, 14 de noviembre de 2017