



GRUPO PARLAMENTARIO

PREGUNTA CON RESPUESTA POR ESCRITO

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. TOMÁS FERNÁNDEZ RÍOS, DÑA. PATRICIA RUEDA PERELLÓ, DÑA. PATRICIA DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, DÑA. CRISTINA ALICIA ESTEBAN CALONJE, D. JOSÉ MARÍA FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA y D. RUBÉN DARÍO VEGA ARIAS en su condición de Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente pregunta para la que solicitan respuesta por escrito.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los trámites para la autovía Cuenca-Teruel se iniciaron en mayo de 2001, licitándose la redacción del Estudio Informativo, y en el 2003 el informe se sometió a información pública, enviándose posteriormente al Ministerio de Medio Ambiente en marzo de 2004.

La construcción de la autovía Cuenca-Teruel (autovía construida hasta Cuenca y con poco tráfico) fue vetada en 2008 por el Gobierno del Partido Socialista debido a su alto impacto ambiental. El proyecto contaba con una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) negativa, que alegaba que: "*dicho proyecto previsiblemente causará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente;*, considerándose que las medidas



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

previstas por el promotor no son una garantía suficiente de su completa corrección o su adecuada compensación." Dicha declaración contraria, la firmó la hoy ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, por entonces secretaria de Estado de Cambio Climático tal como se recoge en el BOE 284 de 25 de noviembre de 2008, con Resolución de 17 de octubre de 2008, por lo que en febrero de 2009, el Ministerio de Fomento cerró el expediente.

En 2009 el Ministerio de Fomento adjudicó a la consultora Ayesa la redacción de un nuevo Estudio Informativo para que se realizaran otros corredores alternativos o la modificación del trazado del proyecto, y nuevo Estudio fue enviado al Ministerio de Medio Ambiente en diciembre de 2010. En 2014 el contrato con la consultora fue suspendido.

El 30 de septiembre de 2018, el Ministerio de Fomento aprobó una nueva Orden de Estudio, de clave A0-E-0216 con el título "Anteproyecto del itinerario por carretera Cuenca-Teruel: Autovía A-40/ Acondicionamiento, variantes y mejoras locales en N-420 y N-330".

El 29 de marzo de 2019, el citado Ministerio, modificó el contrato para la redacción del Estudio Informativo de la autovía A-40 (EI1-E-0216), el cual sería la redacción del Anteproyecto. Ya en septiembre de 2019, Ayesa terminó de redactar la DICA del Anteproyecto, que el Ministerio de Fomento remitió al Ministerio para la Transición Ecológica y fue expuesto públicamente.

Esa obra de 150 kilómetros y que debía unir Cuenca y Teruel, dos de las capitales con menor densidad de población dentro del proyecto de la N-420 de Córdoba a Tarragona; resultó con una DIA resultó negativa ya que:



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

- consideraba que la autovía, al deber ir vallada “fracturaría de forma severa una de las zonas forestales con mayor extensión, continuidad y naturalidad existentes en el centro de la Península”.
- Por otro lado reseñaba: “la presencia de ungulados y carnívoros en la zona, especies que son reacias a utilizar estructuras de paso”
- Su ejecución “ocasionaría importantes desmontes y taludes, dada la abrupta orografía del territorio”
- El tramo inicial, al que se perjudicaría con un impacto significativo en el paisaje y que “probablemente sustenta la mayor parte de las expectativas de desarrollo rural de los municipios atravesados por la autovía” (Serranía Media de Cuenca, Rincón de Ademuz, Valle del Guadalaviar o Turia).
- Cruzaría zonas protegidas como las Hoces de Gabriel (éstas obligaron a desviar la A-30 entre Madrid y Valencia).

El pacto de Teruel Existe con el actual Gobierno propone seguir el estudio hasta Tarragona, incluyéndola en la futura planificación del Ministerio de Fomento de la prolongación de la A-40 entre Teruel-Montalbán-Alcañiz-Tarragona.

Una vez que un proyecto de obra tiene una DIA negativa, legalmente hay que buscar un proyecto completamente distinto y por lo general, bastante más caro, con nuevas medidas correctoras.

En relación con los datos mencionados, se formula la siguiente:

PREGUNTA



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

1. ¿Cuáles son las razones que imperan en el Gobierno para incidir en cambiar la resolución final de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) a costa de cambiar completamente un proyecto, con el aumento considerable de coste que esto por lo general conlleva?

Palacio del Congreso de los Diputados, a 19 de octubre de 2020.

Dña. Patricia Rueda Perelló

Diputada GPVOX

D. José María Figaredo Álvarez-Sala

Diputado GPVOX

Dña. Patricia de las Heras Fernández

Diputada GPVOX

D. Tomás Fernández Ríos

Diputado GPVOX

Dña. Cristina Alicia Esteban Calonje

Diputada GPVOX

D. Rubén Darío Vega Arias

Diputado GPVOX

Dña. Macarena Olona Choclán

C.DIP 65159 20/10/2020 11:58



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

Portavoz Adjunta GPVOX

C.DIP 65159 20/10/2020 11:58