

AL SR. MINISTRO DE FOMENTO

El **Municipio de Teruel**, representado por **DON JUAN MIGUEL FERRER GORRIZ**, Alcalde-Presidente, cargo para el que fue elegido, en su condición de Concejal, por la Corporación local, el 16 de junio de 2007, con domicilio a efecto de notificaciones en la Casa Consistorial de la ciudad de Teruel, Plaza de la Catedral, 1, código postal 44071, en sede del Expediente EI.1.E.145, ante UD. comparece y como mejor proceda **DICE**:

Que con fecha **8 de abril de 2009** ha sido notificada a este Ayuntamiento Resolución de la Ministra de Fomento de fecha **25 de febrero de 2009**, suscrita por delegación por la Secretaria de Estado de Infraestructuras, por la que, a la vista del Informe emitido por la Dirección General de Carreteras al respecto, que no se acompaña, y que, por lo tanto, al que no se ha podido tener acceso, se aprueba el expediente de Información Pública y finalización del Estudio Informativo EI.1-E-145 “*Autovía Ciencia-Teruel. Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca*”.

Que al no poder estar de acuerdo con la misma, mediante el presente escrito, en tiempo y forma hábiles, de conformidad con lo dispuesto en el **artículo 65.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril**, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en relación con el **artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio**, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, vengo en formular **REQUERIMIENTO PREVIO** de anulación o revocación de tal Resolución con base en las siguientes

ALEGACIONES

Primera.- La ejecución del Proyecto de la Autovía Cuenca–Teruel es un compromiso político asumido por el Partido Socialista Obrero Español para esta legislatura como parte del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes y del Plan Especial para Teruel anunciado en su programa electoral.

En anteriores escritos presentados ante la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino e incluso ante el Presidente del Gobierno, de los que se participó a este Ministerio, se esgrimió un decálogo de razones que justificaban un cambio en la postura mantenida por el Gobierno en pleno en relación con la ejecución de las obras del Proyecto de Autovía Cuenca-Teruel. En el primer caso, del Ministerio de Medio Ambiente se pretendía la revocación de la Declaración de Impacto Ambiental negativa emitida al respecto y, en el segundo, la declaración de interés público de tal proyecto.

Las razones principales de tales peticiones venían sustentadas en nuestra Constitución (art. 139) y, sobre todo, en los objetivos marcados por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes de 2004 (PEIT).

Se ha de recordar que en la **página 269** del programa electoral del Partido Socialista Obrero Español publicado con ocasión de las Elecciones Generales de 2008, expresamente se hacía mención a los programas implementados en la anterior legislatura en relación con la Provincia de Teruel y al claro propósito de continuar con los instrumentos de acción pública durante esta segunda etapa de Gobierno:

*“Durante la legislatura 2004-2008 el Gobierno socialista ha puesto en marcha un conjunto de Programas y Planes especiales destinados a reforzar las políticas públicas con incidencia en distintas Comunidades Autónomas y espacios territoriales relevantes. En el área de las infraestructuras públicas o teniendo como eje esencial el desarrollo del empleo desde una perspectiva integral existen en este momento, en el ámbito de competencia del Gobierno de España, **Planes especiales que afectan a los siguientes territorios: Galicia, Extremadura, Castilla-La Mancha, Jaén, Soria, Teruel, Canarias, Noroeste, Ceuta y Melilla.** Sin perjuicio de nuestro*

compromiso de dotar de continuidad a la vigencia de estos instrumentos de acción pública, los socialistas abordaremos la actualización de las actuaciones en relación con dichos programas territoriales, a la vista de los buenos resultados que están obteniendo, incorporando nuevas actuaciones y, cuando las circunstancias económicas y sociales así lo requieran, extendiendo su influencia a otros territorios que exijan políticas específicas de cohesión y vertebración.”

Y es que, para hacernos una idea clara de la necesidad de llevar a cabo tal proyecto electoral sobre todo en cuanto al entramado carretero de la Península se refiere, la situación en el año 2004 del panorama nacional era de absoluto aislamiento de la Provincia de Teruel respecto del resto de Provincias y Ciudades españolas:

Plano obtenido del Balance del PEIT de 2005 publicado en la página web del Ministerio de Fomento.



Por todo ello, el Ministerio de Fomento asumió desde el comienzo de la anterior legislatura el compromiso de elaborar un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte con el objetivo de abordar los retos a los que actualmente ha de hacer frente el sistema de transporte en España y proponer medidas que pudieran contribuir a mejorar la competitividad económica, la cohesión territorial y social, y la seguridad y calidad del servicio en todos los modos de transporte desde los principios de racionalidad y eficiencia en el uso de los recursos.

Y así, en cumplimiento de este compromiso este Ministerio elaboró y presentó al Consejo de Ministros de **23 de diciembre de 2004**, el Documento Propuesta del PEIT e inició una fase de presentación, consulta y debate sobre el citado Documento del que surgió un Plan (con mayúsculas) que contemplaba, como parte de su desarrollo, “... la transparencia, la concertación y el diálogo para optimizar todos los planes que se realizasen. Transparencia en la información al conjunto de la sociedad sobre los contenidos, objetivos, criterios, y prioridades de la planificación a medio y a largo plazo, diálogo con los agentes económicos y sociales para incorporar sus diferentes perspectivas e intereses en la planificación de las infraestructuras en nuestro país, y diálogo con el resto de administraciones

públicas, tanto en relación a sus demandas sobre infraestructuras y servicios de transporte de interés general como en la búsqueda de la complementariedad entre las acciones emprendidas por los distintos poderes públicos, dentro del respeto del marco competencial establecido”.

Este espíritu de mejora de las infraestructuras y consenso de Administraciones, no es que lo haya inventado este Ayuntamiento con ocasión del presente requerimiento, sino que está publicado **literalmente** en la propia página web del Ministerio de Fomento. Es lógico por ello acudir a esta declaración de intenciones para exigir al actual Gobierno que cumpla con sus compromisos políticos y con el Plan Específico de Teruel que ya anunciaba el Presidente del Gobierno, D. José Luis Rodríguez Zapatero, en su discurso de investidura, Plan con el que se pretendían solucionar los evidentes problemas estructurales que venía y viene sufriendo esta Provincia. Y es que, desgraciadamente, **llegado el año 2009, seguimos sin embargo exactamente igual que en el año 2004 en cuanto a la incomunicación que padece Teruel respecto al resto de provincias españolas** (en la actualidad, figuran como únicas obras en ejecución en esa zona la Variante de Alcañiz y cierto tramo de apenas 13 km. en la N-232 en la intersección de Ráfales y Castellón).

Segunda.- El Proyecto de la Autovía Cuenca-Teruel cumple con creces los objetivos perseguidos con la implantación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes.

Efectivamente, el Proyecto de la Autovía Cuenca-Teruel, sirve a los cuatro ámbitos que conforman el espíritu del PEIT:

En **primer lugar**, Eficacia del sistema. Se buscaba con dicho Plan implantar un sistema que atendiese a la necesidad de movilidad de las personas y flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas a las características de esos flujos. En relación a este ámbito, el **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**, concretamente, los Decanos de las Demarcaciones de Aragón y Castilla-La Mancha, han emitido un Informe que aportamos adjunto al presente requerimiento en el que concluyen:

“En cuanto al objetivo de mejorar la eficiencia del sistema de comunicaciones (... el tramo de autovía Cuenca-Teruel es muy importante para el conjunto de la red de vías de alta capacidad por las razones siguientes:

i. Ser un vial “intermedio” y realmente alternativo para el transporte de personas y mercancías a los dos existentes actualmente: el primero que va a desembocar a Madrid y su zona de influencia (que llega a unos 100 kms. Alrededor del centro de Madrid) y que presenta saturaciones frecuentes; el segundo que va paralelo a la costa mediterránea cruzando las provincias litorales mediterráneas, fuertemente urbanizadas, presentando unas IMDs elevadas ... próximas a la capacidad del sistema viario de esa zona (...)

ii. Dar sentido a la gran inversión realizada en la autovía A-40 de Castilla-La Mancha y, especialmente, a la realizada entre Ocaña-Tarancón-Cuenca (...)

iii. Da sentido a otra inversión ... la autovía Albacete-Cuenca.”

Como ya adelantábamos en anteriores escritos, al mismo tiempo que la ejecución de la Autovía favorecía el crecimiento económico, poblacional y turístico de esta Provincia, contar con esta nueva conexión terrestre serviría, entre otras, a la descongestión de la Autovía del Mediterráneo al abrir un eje alternativo a las autopistas del Levante ya de por sí saturada, y reforzaría la costosa inversión realizada en la A-40.

En **segundo lugar**, Cohesión social y territorial. Se pretendía estructurar un sistema de transporte que asegurase unas condiciones de accesibilidad equitativas al conjunto del territorio. En relación con este ámbito en concreto, es de destacar el párrafo primero del capítulo 9.4.3. del **Informe de Sostenibilidad del PEIT** y la referencia que hace a la **Estrategia Territorial Europea (ETE)** para el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio:

“El PEIT ha considerado acertadamente la dimensión territorial del transporte al incorporar al objetivo de cohesión social y territorial, objetivo, como hemos comentado, de la Estrategia Territorial Europea (ETE) que pretende conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio. La ETE propone directrices para mejorar la integración del territorio en el transporte fundamentalmente para mejorar la accesibilidad al territorio, potenciar una red de ciudades medias, potenciar el transporte público e ir disminuyendo el uso del vehículo privado, conservando el patrimonio natural y cultural. Todo ello para lograr una accesibilidad equitativa, eliminando las desigualdades territoriales y barreras tanto económicas como culturales.”

Es patente que la no ejecución de la Autovía Teruel-Cuenca, incluso su posposición por mor de encontrar otras alternativas al trazado, vaciaría de contenido este ámbito del Plan habida cuenta que se estaría negando a Teruel su única oportunidad de competir en términos más equitativos con el resto de ciudades españolas. Y es que, cómo puede desarrollarse plenamente nuestra provincia cuando sus conexiones vía carretera son, si se nos permite decirlo, “*tercermundistas*”, y el tráfico ferroviario puede calificarse, usando otra expresión igualmente gráfica, poco menos que “*prehistórico*”. Se ha consultado el mismo día de la redacción del presente recurso, 29 de abril de 2009, los horarios de trenes de Renfe con salida Teruel destino la capital de España, y únicamente hay tres combinaciones que pasan, además, por tener que coger un tren regional y hacer trasbordo en la estación de Delicias de Zaragoza.

En **tercer lugar**, **Compatibilidad ambiental**. Se proyectaba instaurar un sistema de transportes que al mismo tiempo diese cumplimiento a los compromisos internacionales contemplados en la normativa europea. Pues bien, el art. 6 de la Directiva Habitat 92/43/CEE al que recurre la declaración de impacto ambiental negativa, en el que se regulan las zonas catalogadas como LIC-ZEPA o ZEC no se opone frontalmente a la ejecución de proyectos de infraestructuras, sino a que las alteraciones de la zona sean apreciables en lo que respecta a los objetivos de la Directiva: conservación de hábitats, fauna y flora y mantenimiento de la biodiversidad. Así además lo confirman los Decanos del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de las Demarcaciones de Aragón y Castilla-La Mancha en el informe aportado, resultando significativa igualmente en este sentido la conclusión a la que llegan en la pág. 2 de su informe respecto al tramo de Autovía de Cuenca-Teruel:

“Cumple los requisitos ambientales de acuerdo con la Directiva Europea 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de los planes y programas en el medio ambiente. Particularmente, la infraestructura es admisible según las afecciones ambientales número 5 “efecto barrera” y 7 “afección a áreas protegidas y valiosas para la diversidad y paisaje.”

No obstante ello, esta parte, como inciso final al decálogo presentado ante el Presidente del Gobierno y el Ministerio de Medio Ambiente, solicitaba complementariamente a la declaración de interés público de la ejecución de la Autovía o, en su caso, a la revocación de la declaración de impacto ambiental negativa, la adopción de las debidas medidas correctoras al Proyecto para evitar o anular los impactos medioambientales previstos con la ejecución del mismo. Medidas que, no obstante, a la vista de las alusiones vertidas en la propia Declaración de impacto ambiental negativa emitida por el Ministerio de Medio Ambiente, deberían haber sido ya previstas por el órgano promotor, es decir, por este Ministerio de Fomento, de haber actuado éste con el rigor que debe exigirse en la elaboración, y, posterior corrección, del estudio de impacto ambiental.

En último lugar, **Desarrollo económico**. Se buscaba implantar un sistema de transportes que garantizase el desarrollo económico de España y sus distintas Provincias.

En conclusión, es notoria la deficiente comunicación por carretera que une a las localidades de Cuenca y de Teruel y a las Provincias de igual denominación. Este hecho físico de la “*España interior*”

afecta negativamente a los españoles que viven en esos territorios y repercute sobre la cohesión social, territorial y económica de dos Provincias. Esta realidad tiene “impactos” negativos sobre su capacidad económica, turística y social, circunstancias que mejorarían, indudablemente, con la ejecución de la referida Autovía. Por ello el Municipio compareciente, en representación de sus vecinos, considera que en la aprobación del proyecto de Autovía y en su ejecución **concurren razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social y económica**, de conformidad con el artículo 45.5 de la Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Ley estatal 42/2007, 13 diciembre) y el artículo 6.4 del Reglamento que establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre).

Por lo expuesto,

SOLICITO A UD., que con admisión del presente escrito y documento que se acompaña, tenga por formulado, en tiempo y forma hábiles, el requerimiento a que me refiero, y, en su día, previos los trámites pertinentes, dicte Resolución, por la que, con estimación del requerimiento formulado, acuerde la anulación, y, por lo tanto, la revocación, de la Resolución de la anterior Ministra de Fomento de fecha 25 de febrero de 2009, que aprobó el expediente de Información Pública y finalización del Estudio Informativo EI.1-E-145 “*Autovía Cuenca-Teruel*”, planteando, en consecuencia, la discrepancia razonada y motivada a la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, sobre la Declaración de Impacto Ambiental del “*Proyecto Autovía Cuenca-Teruel. Tramo Cuenca-Teruel*”, formulada por Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático de fecha 17 de octubre de 2008, favorable a la aprobación y ejecución del Proyecto de Autovía sometido a evaluación de impacto ambiental, para que sea resuelta por el Consejo de Ministros, de conformidad con el artículo 13 del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, 11 enero.

OTROSI DIGO, que interesa al derecho del Ayuntamiento de Teruel que, con carácter previo a la resolución del presente requerimiento, la remisión del **Informe de la Dirección General de Carreteras** sobre el estudio informativo a que hace referencia la Resolución de la Ministra de Fomento de fecha 25 de febrero de 2009.

SOLICITO A UD., acuerde como interesoso.

En la Ciudad de Teruel, a cuatro de mayo de dos mil nueve.

Por el Municipio de Teruel,

Juan Miguel Ferrer Górriz
Alcalde-Presidente

Sr. Ministro de Fomento
Ministerio de Fomento
Paseo de la Castellana, 67. Nuevos Ministerios.
28046 Madrid