

**Medidas para la recuperación económica.
Pacto por Teruel**

Propuesta en materia de carreteras.

“Hoy más que nunca, la carretera debe ser entendida como un servicio esencial de movilidad y para la accesibilidad del territorio, imprescindible en el suministro de bienes y la prestación de servicios de primera necesidad (de alimentación, sanitarios, logísticos...). Una infraestructura indispensable para garantizar la cohesión y vertebración territoriales, crítica para luchar contra la España despoblada. Y ahora, además, la única capaz de garantizar desplazamientos seguros en la era post-Covid (ya hay estudios que apuntan a que un 20% de los usuarios del transporte público optarán por el vehículo privado tras el confinamiento). Pero también puede tener la llave de la recuperación económica y del empleo”.

El párrafo anterior no es nuestro. Así comienza el documento que ha confeccionado la Asociación Española de la Carretera (AEC) para presentar 20 medidas urgentes para recuperar el crecimiento y activar el empleo. Su contenido se ha reproducido en noticias de prensa.

Por parte de Teruel Existe se valora especialmente el motor de desarrollo y de empleo que supone la inversión en infraestructuras, y la necesidad de disponer de una red mallada, segura y bien conservada para luchar contra la despoblación.

Por ese motivo, se proponen las siguientes medidas urgentes:

1.- Respecto a la Planificación de Carreteras.

Es imprescindible retomar de inmediato la planificación de las infraestructuras de carreteras que están previstas en el PITVI.

Sin instrumentos de planeamiento desarrollados y aprobados no hay futuro, teniendo en cuenta los dilatados plazos que transcurren en España desde que se inicia la planificación de cualquier infraestructura hasta que culminan las obras de construcción. Una de las razones que han llevado a vaciar de población a gran parte del territorio español ha sido precisamente la falta de infraestructuras para poder competir con los territorios favorecidos por las inversiones del Estado y de las CC.AA.

Por ello, se propone:

- Con carácter general, **que se establezcan medidas legales y normativas que permitan acortar los tiempos parciales, estableciendo plazos concretos para**

cada gestión administrativa. No son de recibo los dilatados plazos que el Órgano medioambiental, por ejemplo, suele adoptar para la toma de sus decisiones.

- **Aumentar el plazo legal de validez de las Declaraciones de Impacto Ambiental emitidas,** y más teniendo en cuenta el parón económico que ha supuesto la COVID19. En su caso, **otorgar automáticamente prórrogas para dichas Declaraciones,** que impidan su caducidad ante la inacción de las Administraciones.
- **Es irrenunciable el objetivo de conseguir que toda la población española pueda estar a menos de 30 km de una carretera de alta capacidad.** Este objetivo ya se planteaba en el PEIT de 2005, con un horizonte de 2020. Estamos en el año horizonte, y se está muy lejos de conseguirlo, con el agravante de que comarcas enteras se encuentran no a 30, sino a más de 100 km de la red de alta capacidad. El incumplimiento de este tipo de objetivos solo ha perjudicado a la España vaciada, que es la que carece de este tipo de conexiones de transporte tan necesarias para el desarrollo.

En lo que respecta a la provincia de Teruel:

- **Retirada inmediata del documento denominado “Anteproyecto del itinerario por carretera Cuenca-Teruel: Autovía A-40/ Acondicionamiento, variantes y mejoras locales en N-420 y N-330”, de clave A0-E-0216, y licitación urgente de la redacción de un Estudio Informativo para la autovía A-40.** El Anteproyecto es un documento que no define las actuaciones a llevar a cabo, y que incluye un estudio ambiental con numerosos errores, muchos de ellos de bulto, y unas valoraciones absolutamente alejadas de la realidad.
- **Licitación urgentemente la redacción del Estudio Informativo de la A-25, de Alcolea del Pinar a Monreal del Campo.** El 30 de julio de 2019 se rescindió el contrato para la redacción del Estudio Informativo. Urge comenzar de nuevo con el expediente, redactar el Estudio Informativo aprovechando lo que ya se tenía y volver a someter a información pública dicho Estudio.
- **Redactar el proyecto (con alternativas ambientales si es preciso) de acondicionamiento de la carretera N-330 entre el Rincón de Ademuz y Teruel.** En los presupuestos de 2018, prorrogados hasta el momento, venía una partida para este fin. Nada debería impedir el licitar la redacción de este proyecto. Ya han transcurrido dos años y medio y no se ha hecho.

- **Licitación de la redacción de los Estudios Informativos de las Variantes de Utrillas y de Montalbán, en las carreteras N-420 y N-211.** Las variantes de Utrillas y de Montalbán son vitales. Además, el trazado de la carretera en su entorno es del siglo XIX y precisa acondicionarse, lo que se conseguirá con estas variantes.
- **Licitación de la redacción de los Estudios Informativos de las Variantes de Calanda y La Mata de los Olmos.** Ambas variantes se aprobaron en 2011, después de haber obtenido la DIA. Ambas DIAs han caducado, por no haber redactado el proyecto de construcción ni iniciado las obras. Se trata de un grave olvido.
- **Licitación del Estudio Informativo para la conversión en autovía de la carretera N-232, entre las Ventas de Valdealgorfa y Vinaroz, por Morella.** El vasto territorio del Maestrazgo necesita una estructuración urgente, facilitando la accesibilidad, a la par que consiguiendo un nuevo corredor transversal entre el Mediterráneo y el Norte de España.
- **Introducción en el Plan de Carreteras de la conversión en carretera de alta capacidad del itinerario Teruel-Montalbán-Alcañiz-Fraga y del Caminreal-Montalbán,** que permitan obtener una red mallada como continuidad de las autovías A-25 y A-40 hasta la A-68 y la A-2.
- **Retomar los expedientes de las variantes de Gargallo (N-211) y Villalba Baja (n-420).** El Estudio Informativo de la primera no se llevó a aprobar, mientras que el proyecto de construcción de la segunda está paralizado.

Se insiste en la urgencia de iniciar todos estos trámites, teniendo en cuenta los plazos necesarios hasta la terminación de las obras, y el estado crítico de los territorios a los que afectan estas infraestructuras.

2.- Respecto a la redacción de proyectos de construcción de carreteras.

Difícilmente pueden acometerse obras que son muy necesarias si no se avanza en la redacción de sus proyectos o si no se dispone de ellos. No se entiende cómo estas actuaciones, que requieren inversiones mucho menores que los de la ejecución de las obras, pueden tardar tanto en arrancar.

Se propone:

- Con carácter general, **valorar especialmente en la adjudicación de la redacción de proyectos la implantación real de las empresas en el territorio.** Las

empresas que han apostado por mantenerse en la España vaciada lo merecen, ya que contribuyen a aguantar en lo posible el empleo cualificado en territorios deprimidos. Resulta abusivo que empresas procedentes de otros territorios prósperos acaben, en la inmensa mayoría de los casos, destajando buena parte de los trabajos técnicos que le han sido adjudicados a empresas locales, lógicamente a menor precio que el licitado, y sin que las grandes empresas generen empleo propio en el territorio.

En lo que respecta a Teruel:

- **Licitación urgente (muy urgente) de la redacción de los proyectos de construcción de la autovía A-68, en los tres tramos siguientes:**

Ventas de Valdealgorfa – Alcañiz.

Alcañiz – Regallo.

Quinto – Fuentes de Ebro.

Estos tramos ya tienen concedida la Orden de Estudio, desde hace mucho tiempo. El siguiente trámite administrativo es licitar la redacción de los proyectos de construcción.

Es muy grave y requeriría una explicación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana: la DIA tiene fecha de 17 de diciembre de 2018 (BOE de 25 diciembre 2018). La aprobación definitiva del Estudio Informativo fue el 21 de diciembre de 2018. Ya han transcurrido 17 meses y ni siquiera ha salido a licitación la redacción de los proyectos.

- **Otorgar las Órdenes de Estudio y licitar los proyectos de construcción de los tres tramos restantes de la autovía A-68:**

Regallo – Híjar.

Híjar – Azaila.

Azaila – Quinto.

La DIA tiene fecha de 17 de diciembre de 2018 (BOE de 25 diciembre 2018). La aprobación definitiva del Estudio Informativo fue el 21 de diciembre de 2018.

Se trata de una autovía prioritaria para la provincia de Teruel y para un amplio territorio del Bajo Aragón. ¿Por qué razón no se han otorgado todavía estas Órdenes de Estudio 17 meses después? ¿A qué se espera para realizar este trámite tan simple?

3.- Respecto a las obras de carreteras.

- El estado de alerta ha frenado muchas obras. **Es necesario volver a retomarlas de inmediato, y acelerar los trámites de las que tienen alguna incidencia pendiente de resolver. Deberían prorrogarse las que hayan sido afectadas, en cuanto a los plazos, por el estado de alerta.**
- Tal como propone la citada Asociación Española de la Carretera, se debe ***“poner en marcha un plan de actuaciones prioritarias que afecte a las corporaciones locales y provinciales (Ayuntamientos y Diputaciones), las cuales cuentan con remanentes cifrados en 12.000 millones de euros y retenidos en virtud del principio de estabilidad presupuestaria. Este plan habría de enmarcarse dentro de los paquetes de actuaciones dirigidos a la lucha contra la despoblación”.***

En lo que respecta a Teruel:

- **Acelerar los trámites para licitar las obras de la N-330, tramo Villastar – Teruel.** Son obras que pertenecen a los presupuestos de Conservación (mejora de la seguridad vial). Entendemos que no necesitan esperar a estar especificadas en los presupuestos generales del Estado.
- **Resolver urgentemente las licitaciones que estaban en marcha antes de la declaración del estado de alerta.**

4.- Respecto al mantenimiento.

Según la AEC, por cada millón de euros invertido en construcción se generan 14 nuevos puestos de trabajo. Ese número asciende hasta 18 nuevos empleos por cada millón de euros invertidos en mantenimiento de infraestructuras.

Además, la conservación debería ser la base de la pirámide inversora en materia de carreteras. Mantener dignamente lo ya existente es fundamental, tanto desde el punto de vista económico para la nación, como para la seguridad vial y el medio ambiente (la contaminación aumenta cuando una carretera está en mal estado, además de aumentar también los gastos de operación de los vehículos).

Por ello es fundamental un compromiso serio para aumentar la inversión anual en conservación, garantizar la estabilidad de esta inversión en los sucesivos presupuestos anuales y dedicar estos créditos específicamente a conservar las carreteras, no a camuflar inversiones de acondicionamiento o intereses del capital propios de concesiones.

Se propone lo siguiente:

- **Impulsar un plan urgente de rehabilitación de firmes.** Se llevan ya muchos años en los que la inversión en esta materia ha sido ínfima (cuando no nula), muy por debajo de las inversiones que recomienda cualquier estudio sobre esta materia. Teniendo en cuenta que el deterioro de los firmes, llegado al punto en el que se manifiesta su agotamiento, aumenta de forma exponencial a lo largo de los años siguientes, la necesidad de invertir en rehabilitación de firmes en España es muy urgente y el presupuesto necesario muy importante.

Pero no todo va a ser negativo. La inmensa mayoría de los firmes de España son bituminosos. El precio del petróleo, y en consecuencia del betún, está en valores mínimos, como no se había visto desde hace muchos años. Una correcta gestión empresarial aprovecharía la situación para invertir precisamente en este tipo de obras tan necesarias. Solo se pide a las Administraciones que, aunque sea por una vez, gestionen bien la programación de este tipo de obras.

- **Las actuaciones de vialidad y las de conservación ordinaria son fundamentales, y deben ser mantenidas permanentemente.** En el Ministerio, los contratos de conservación integral y las concesiones efectuadas han logrado cierta estabilidad en la ejecución de este tipo de obras y actuaciones.

Además, los trabajadores de las empresas de conservación (o los trabajadores propios de las Administraciones en su caso) **suelen residir en el territorio**, cerca de los Centros de Conservación correspondientes. **Esto hay que defenderlo, para luchar contra la despoblación.** Fue muy triste observar cómo, a raíz de la crisis de 2008, se suprimieron en España una serie de centros de Conservación, para agrupar a sus trabajadores en otros de poblaciones más importantes. El caso del Centro de Conservación de Montalbán (Teruel) fue dramático, ya que ese Centro era la mayor empresa de la población. Costó mucho trabajo a los responsables provinciales y a los agentes sociales convencer de la necesidad de su mantenimiento. **En la España vaciada es necesario mantener esta estructura territorial de la conservación.**

- Lo mismo cabe solicitar para el personal propio o contratado para la gestión de carreteras, vigilancia de contratos, etc. **Es fundamental mantener la presencia de estos trabajadores (funcionarios o personal laboral) en el territorio, tanto desde el punto de vista de la eficacia de su trabajo, como por la necesidad de permitir puestos de trabajo dignos en territorios que tanto los necesitan.**

Se viene observando en las Administraciones un exceso de centralización para la gestión y dirección de sus actuaciones en carreteras. Debe frenarse esta tendencia e invertirla. **La gestión debe estar cercana al territorio, y las carreteras no están en las cabeceras de las Demarcaciones o en las Consejerías.**

- **Deben reactivarse las inversiones que en el pasado se efectuaban por gestión directa.** Estas pequeñas actuaciones, independientes de las ordinarias que tienen contratadas las empresas en el caso del Estado, **suelen ser ejecutadas por empresas locales, plenamente capacitadas para ello, que son las que realmente mantienen la economía y el arraigo de sus trabajadores en el territorio.**
- **La dejación de muchas tareas durante el estado de alarma motivado por la COVID19 ha provocado deterioros en las carreteras que, al afectar a la seguridad vial, solo pueden llevarse a cabo mediante actuaciones de emergencia. Debe facilitarse, en consecuencia, la rápida declaración de las citadas emergencias, y la encomienda de los trabajos urgente a empresas localizadas en el territorio.**

En lo que respecta a la provincia de Teruel:

- **La licitación de las obras de rehabilitación del firme que se indican a continuación es muy urgente. El estado del firme en estas carreteras es pésimo, sobre lo cual se viene alertando desde hace mucho tiempo. Ahora han llegado a un nivel de deterioro indigno de unas carreteras del Estado:**
 - A-23, tramo L.P. Castellón – Sarrión. (7,0 millones de euros).**
 - A-23, tramo: Teruel Norte – Santa Eulalia. (10,2 millones de euros).**
 - A-23, tramo: Santa Eulalia – Calamocha. (14,2 millones de euros).**
 - A-23, tramo: Calamocha Sur – límite de las provincias de Teruel y Zaragoza. (10,1 millones de euros).**
 - N-211, tramo Castel de Cabra – Alcorisa. (7,1 millones de euros).**
 - N-211, tramo Alcorisa – Calanda. (5,0 millones de euros).**