

ALEGACIONES TRAZADO AUTOVIA A SU PASO POR MOLINA

De acuerdo con el *Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha sobre Procedimiento de Información Pública del Estudio Informativo "Conversión en autovía del itinerario de la carretera N-211 entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo". Provincias de Guadalajara y Teruel, publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 166 del viernes 10 de julio de 2009, se formula el siguiente escrito de Alegaciones aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal en sesión extraordinaria celebrada el día 13 de agosto de 2009, basado en los siguientes antecedentes:*

El estudio de conversión en autovía del itinerario de la carretera N-211 entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo, contempla a su paso por Molina de Aragón cuatro posibles variantes denominadas ejes 10A-10B-10C-10D de las cuales la alternativa propuesta por los técnicos redactores del proyecto han considerado como más adecuada la alternativa eje 10B.

En dicho estudio, además de lo planteado anteriormente se realizan las siguientes:

CONSIDERACIONES PREVIAS

1ª.- Al referirse al eje 10B propuesto se dice textualmente (pág. 47): *“Esta conexión, tal y como se ha indicado anteriormente para el eje 10A responde al objetivo de mejorar la funcionalidad de este eje mediante un nuevo tramo en variante de la población de Molina de Aragón que permitiría derivar los movimientos que en la actualidad deben adentrarse en el núcleo urbano para dirigirse hacia la población de Cuenca, mediante una nueva alternativa viaria más eficaz. En este sentido y, en el caso de que la opción finalmente seleccionada para este tramo fuera la 10B, se ha considerado que en el escenario de la puesta en servicio de la infraestructura objeto del presente estudio sería conveniente que se realizara una nueva carretera variante de la CM-210.”A*

2ª.- En cuanto al análisis comparativo de las distintas alternativas que aparecen en las páginas 143 y 144 del estudio informativo, las alternativas 10A y 10B, sin la variante de la CM-210, aparecen con menor valoración que las alternativas 10C y 10D.

En la página 157 dice *“Se concluye, que tras el resultado de valoración final de los diferentes factores que se tienen en cuenta en el Es.I.A., el eje 10C resultaría el de menor afectación medioambiental de los cuatro ejes que componen el tramo 10, el caso si se*

llevarse a cabo la variante oeste de la CM-210 (de competencia de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha)."

Igualmente en la página 161 se dice: "Respecto a los cuatro ejes de estudio del tramo 10, se concluye que el valor de afección al patrimonio cultural para el eje 10C es el menor de los 4 ejes comparándolo con los ejes 10A y 10B con variante de la CM-210." Y continúa en otro párrafo: "A nivel de medio físico, el eje 10C es el que tiene un valor de afección ligeramente inferior respecto a los riesgos geológicos y alteración sobre el suelo de los cuatro ejes que componen el tramo 10 considerando los ejes 10A y 10B con variante"

Un poco más adelante se dice respecto del eje 10C: "Si se comparase este eje con los otros ejes que componen el tramo 10, considerando la variante que va anexa al eje 10A y 10B, el trazado del eje 10C tendría un valor de afección inferior a los otros ejes que componen el tramo 10 en cuanto a la: vegetación, hábitat de interés comunitario, áreas de distribución de especies pertenecientes al catálogo Regional de Especies de Castilla-La Mancha y espacios protegidos."

Igualmente se produce este menor nivel de afección del eje 10C respecto a los ejes 10A y 10B con variante, en cuanto a usos del suelo, sobre la fauna y afección al patrimonio del medio natural respecto a vías pecuarias

En cuanto a los resultados obtenidos y las conclusiones del estudio de rentabilidad se dice (pág. 182): "1. Se aprecia valores muy similares de rentabilidad, dado que la mayoría de las alternativas funcionales (NN, NS, SS y SN) originan captaciones muy similares, especialmente en los últimos años del periodo de vida útil de la autovía. Las diferencias se deben a la mejora de los tráficos de medio-corto recorrido y a la captación de tráfico de largo recorrido (especialmente en los primeros años de la puesta en servicio).

3ª.- Si bien se aprecia que la alternativa NS es la que presenta mayor rentabilidad, debido a las conclusiones obtenidas del anejo B.2, en el que se indicaba que la variante norte de Molina y sur de Monreal son las que captaban más tráfico local y permiten acercar relaciones hacia la A-23 sur (superiores a las relaciones hacia el norte), por lo que el número de vehículos a los que se mejora sus condiciones de circulación es mayor".

Posteriormente, en las conclusiones se dice: "La alternativa NS (variante norte de Molina de Aragón + variante sur de Monreal del Campo) es la que presenta una mayor rentabilidad, ya que mejora en gran medida las relaciones locales y favorece en mayor medida las relaciones de tráfico que se producen entre el itinerario de la N-211 y el de la A-23/sur, que son más importantes que con la A-23/Norte."

En base a los datos anteriormente señalados, obtenidos del estudio informativo realizado, se presentan las siguientes:

OBSERVACIONES

Primera.- Es más que evidente que **la alternativa que más beneficia al interés general de la población de Molina de Aragón es la que se describe como Eje 10C**, toda vez que además de posibilitar la conexión en los enlaces previstos con las poblaciones referidas, tiene otras indudables ventajas.

1ª. Permite que desde la autovía se contemple en toda su extensión el paisaje de la ciudad de Molina de Aragón, declarada como ciudad histórica y artística, dotada de un inmenso patrimonio. Sin que, en ningún caso se pierda la inter-visibilidad autovía-población ni se menoscabe el paisaje de la ciudad ni el de sus monumentos más significativos. Así el Castillo y la Torre de Aragón, serán totalmente visibles desde la autovía. **Lo importante no es lo que se divisa desde el Castillo o la Torre de Aragón, sino que se desde la nueva infraestructura se vean ambos monumentos y la ciudad de Molina de Aragón.**

2ª.- Evitará que Molina de Aragón pase a ser sólo un dato plasmado en una señal o panel informativo de la autovía, en el que se indique una distancia o salida desde la autovía.

En efecto **la alternativa seleccionada conlleva, sin duda, el aislamiento de Molina de Aragón y supondrá un gravísimo daño sobre la economía de la ciudad y, por lo tanto, de su zona de influencia, el Señorío de Molina.**

A este respecto, está demostrado que las grandes infraestructuras, cuando se construyen al margen de las pequeñas poblaciones, como sucede en el caso de Molina de Aragón con la alternativa seleccionada, causan daño y perjudican a la actividad económica a la vez que disminuye el número de habitantes de las mismas, ya que los habitantes y la actividad económica se dirigen, dada la facilidad del tránsito, hacia las ciudades más grandes que comunican. En definitiva, las autovías sirven también para ir de origen a destino con más rapidez sin parar en el medio.

En el caso, de Molina de Aragón que analizamos, al quedar ésta marginada de la autovía disminuirá notablemente su actividad económica, sobre todo en el sector turístico como, restaurantes, hoteles, estaciones de servicio, etc., ya que dejara de ser zona de parada para convertirse solamente en un lugar de paso alejado de la autovía.

3ª.- Queda claro que en el estudio informativo es imprescindible la ejecución de la variante de la carretera CM-210. El eje 10B se quedaría “incompleto” sin la citada variante ya que no se evitaría el tránsito de vehículos pesados por la travesía de la CM-210 denominada Paseo de los Adarves. Esta calle, constituye actualmente la principal calle de la ciudad, además su lado norte forma parte del casco histórico de la ciudad, por lo que la eliminación del paso de vehículos pesados se considera prioritaria para el futuro de la ciudad.

Con la alternativa 10B propuesta los vehículos pesados procedentes de la zona de Cuenca y, por tanto, de toda la zona de la Sierra y del Alto Tajo seguirían pasando por el centro de la ciudad. **Sin embargo, con la alternativa 10C se evitaría totalmente dicho paso por el casco urbano.**

Actualmente el tránsito de vehículos pesados por el centro urbano es el que proviene de la zona de la sierra (minas de caolín, embotelladoras de agua, explotación de la madera etc.). Desde la construcción de la autovía A23 denominada Autovía Mudéjar el tráfico pesado procedente de Aragón y Cataluña discurre por la carretera N-211 y no por el lado norte de la CM-210. Los vehículos pesados que provienen del lado norte de la CM-210, que son los menos, podrían utilizar la travesía actual de la N-211 para enlazar con la autovía.

El volumen de población que se beneficiaría de el acceso de la autovía a la CM-210 norte de acuerdo al enlace del eje 10B es muy inferior a la población beneficiada por el acceso a la CM-210 sur de acuerdo con el enlace del eje 10C ya que, además de residir menos población, los habitantes del denominado Valle del Mesa utilizan normalmente para sus viajes hacia Madrid la carretera que conecta el Valle del Mesa con Maranchón y no suelen pasar por Molina de Aragón igualmente en el caso de dirigirse hacia Zaragoza o Levante tienden a enlazar bien con la A2 a la altura de Calatayud o con la A-23 a su paso por el término municipal de Daroca.

4ª.- Es también necesario que en la ejecución de este Eje 10C, se construyan, al menos, tres accesos al casco urbano de Molina de Aragón (Molina de Aragón-Oeste y Rillo de Gallo, Molina de Aragón Centro o Sur y Molina de Aragón Este) que permitan con facilidad la entrada y salida de Molina de Aragón en cualquier dirección.

5ª.- Favorecerá, igualmente, el desarrollo del polígono industrial existente en la ciudad.

6ª.- Facilitará el acceso al Parador Nacional de Turismo que se va a construir en Molina de Aragón. En ese sentido, se debe considerar que las mismas razones que el Ministerio de Industria o Paradores de Turismo, SA, tuvieron para elegir el emplazamiento del futuro parador, que desde el Parador se contemplara el Castillo de Molina y la Torre de Aragón, sirven igualmente, entre otras, para elegir la alternativa 10C, referida.

7ª.- Por el contrario, la opción del Tramo 10 Eje B propuesta, se desarrolla por la zona con peor climatología de Molina de Aragón, hasta el punto de que es conocida como “La Nevera”, por el hielo y nieve que en la misma se acumula, rompe el ecosistema del valle del Val y el Monte de Molina, afectando negativamente a la flora y fauna existente.

Segunda.- Se favorecen más las relaciones locales con la alternativa SS que contempla la ejecución del EJE 10C por las razones expuestas en la OBSERVACIÓN PRIMERA de este escrito.

Tercera.- En definitiva, esa Dirección General de Carreteras debe valorar si es más importante un pequeño ahorro en el coste de ejecución del proyecto o dejar aislada a Molina de Aragón, con las consecuencias que, para su desarrollo económico, social y demográfico, ello supondría.

Las anteriores observaciones se resumen en las siguientes:

CONCLUSIONES

Primera.- Si bien la alternativa propuesta acerca de el paso de la autovía por Molina de Aragón (Tramo 10) es el Eje 10B, esta opción es considerada completamente desafortunada para el futuro desarrollo del Municipio de Molina de Aragón si no llegara a realizarse la variante de la CM-210, cuestión que en el día de la fecha no es probable que se realice.

Segunda.- Es imprescindible el evitar el paso de vehículos pesados por el centro de la Localidad, circunstancia que solo es posible mediante las alternativas 10C, 10D y las 10A, 10B con la variante de la CM-210, en estos últimos casos no es seguro que el tráfico pesado que circula por la CM-210 sur (el más numeroso) y que se dirija hacia Levante, Cataluña o Aragón utilizara la variante de la CM-210.

Tercera.- En el caso que se realizase dicha variante, el eje 10C presenta una menor afección al medio ambiente que el eje 10B. Nos encontramos en una zona con un alto

valor medio ambiental y en el que el medio ambiente va a jugar un papel fundamental para el futuro desarrollo de la Comarca de Molina de Aragón, por lo que cuanto menor sea la afección al medio ambiente mejor.

Cuarta.- Igualmente se está apostando por el Turismo como motor de desarrollo de la comarca de Molina. El eje 10C es el que permitiría una inmejorable vista de la población de Molina de Aragón, un mejor acceso al Parque Natural del Alto Tajo y un acceso prácticamente inmediato al futuro Parador Nacional “Puerta del Alto Tajo” que se va a construir en el paraje denominado “Las viñas” en Molina de Aragón. Todo ello a través del enlace previsto del eje 10C con la CM-210 Sur.

Quinta.- En cuanto al futuro desarrollo industrial de la localidad, el eje 10C sería el más adecuado favorecer la creación de futuros polígonos industriales. La proximidad del enlace este del eje 10C con terrenos de titularidad municipal favorecerían este aspecto.

Sexta.- Nos encontramos con una Comarca despoblada, con un bajo nivel de industrialización y en la que el municipio de Molina de Aragón juega el papel de centro administrativo y comercial de los más de 70 municipios que la componen. La sola posibilidad de ser ocultada al paso de vehículos por la autovía mermaría en gran medida su capacidad de atraer visitantes a la localidad y, por tanto, al Parque Natural del Alto Tajo.

Séptima.- Por todo ello, **instamos al Ministerio de Fomento a que teniendo en cuenta estas alegaciones, considere la alternativa denominada “eje 10C” como la de mayor interés general para el municipio y la comarca de Molina de Aragón y modifique el trazado propuesto en el estudio informativo.**

Molina de Aragón, 10 de Agosto de 2009