

**BORRADOR DEL ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA Y URGENTE  
CELEBRADA POR EL AYUNTAMIENTO DE ALMAMDEN EL DÍA 19 DE  
ABRIL 2.007.**

**ASISTENTES:**

**ALCALDE-PRESIDENTE:**

D. Emilio García Guisado )

**CONCEJALES:**

D. Luis Angel Ubeda . )

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Carmen Montes Pizarro. )

D. Julia Cano Calderón. )

D. Juan O. Fernández Campos. )

D<sup>a</sup> Rosa M<sup>a</sup> Rivallo Sánchez . )

D<sup>a</sup> Manuela López Moya . )

D. Ismael Mansilla Muñoz. )

D. Antonio Trenado Zamorano. )

D. José Tejero Manzanares. )

D<sup>a</sup> Ana Gloria Cavanillas Calderón. )

D. José Rodríguez Puerto. )

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Carmen Rodríguez Ortiz. )

**SECRETARI INTERINA:**

D<sup>a</sup>. Virginia Labrada Sanz. )

En la Ciudad de Almadén, siendo las ocho horas y cuarenta y tres minutos del día diecinueve de Abril del año dos mil siete, se reunieron en el Salón de Plenos de esta Casa Consistorial las señoras y los señores relacionados al margen, miembros del Ayuntamiento Pleno, al objeto de celebrar en primera convocatoria la presente sesión extraordinaria y urgente, para la que han sido convocados de conformidad con lo establecido por los artículos 46.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 79 del RD 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.

Bajo la presidencia de D. Emilio García Guisado, como Alcalde-Presidente, y asistidos por mí, D<sup>a</sup> Virginia Labrada Sanz, como Secretaria Interina de esta Corporación.

Existiendo quórum para constituir válidamente el Pleno, así como para adoptar acuerdos, por el Sr. Alcalde-Presidente se declara abierta la sesión, pasándose seguidamente a tratar los distintos asuntos comprendidos en el siguiente:

**ORDEN DEL DÍA**

**1º) RATIFICACIÓN DEL CARÁCTER URGENTE DE LA CONVOCATORIA.-** Por el Sr. Alcalde- Presidente se abre un primer turno de palabra, cediendo el uso de la misma en primer lugar al Concejal Delegado de Bienestar Social, D. Ismael Masilla Muñoz, con el fin de justificar la urgencia de la convocatoria a efectos de obtener la ratificación de la misma de acuerdo con el artículo 46.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. A tal fin, el Sr. Mansilla Muñoz recuerda que por la Dirección General de Carreteras, por Resolución de fecha 22 de febrero de 2.007, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo y el de impacto ambiental de la Autovía a-43 (Extremadura- Comunidad Valenciana). Tramo (Miajadas-Mérida) A-41 (Ciudad Real- Puertollano), ordenando la información pública de las distintas opciones de trazado que contiene el citado estudio, mediante la inserción del anuncio correspondiente en el Boletín Oficial del Estado número 65, de fecha 16 de marzo de 2.007, por plazo de treinta días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente al de al

fecha de publicación del anuncio, durante el cual podrá presentarse las alegaciones y observaciones que se consideren oportunas. Explica el Sr. Mansilla Muñoz, el propósito de esta Corporación de presentar de manera conjunta entre todos los Grupos Políticos, una serie de alegaciones al estudio sobre la opción de trazado que más conviene a los intereses de Almadén, completadas con las formuladas por el Grupo Independiente. Además se incluye la propuesta formulada por la CEPYME, de incluir un enlace más con la CM-502, donde se indique el área del Polígono Industrial Pozo de la Nieve 2, y todo ello al objeto de presentar las alegaciones dentro del plazo legalmente conferido, que finaliza el próximo día 23 de abril del año en curso.

Es el turno del portavoz del Grupo Independiente, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Carmen Rodríguez Ortiz, quien se manifiesta a favor del trazado Sur de la Autovía, más concretamente la alternativa 4, votando a favor de la urgencia de la presente sesión.

Cedida la palabra a la Sra. Portavoz del Grupo Municipal Popular, D<sup>a</sup> Ana Gloria Cavanillas Calderón, manifiesta de conformidad con las alegaciones y sugerencias presentadas defender la opción Sur, y dentro de esta la alternativa 4, ratificando así en carácter urgente de la presente sesión.

Es el turno del portavoz del Grupo Socialista, D. Antonio Trenado Zamorano, quien desea dejar constancia en el acta de la presente sesión, que gran parte de las cosas que traemos hoy, fueron trabajadas desde Almadén, y más concretamente desde su Universidad Politécnica.

Cerrada las intervenciones, se somete a votación la ratificación de la urgencia de la convocatoria, siendo apreciada la misma, y por tanto ratificado el carácter urgente de la convocatoria por Unanimidad, pasándose seguidamente a tratar el siguiente y único asunto del orden del día.

**2º) PROPUESTA DE APROBACION DE LA PRESETACION DE ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO Y AL DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA AUTOVIA A-43 (EXTRAMADURA- COMUNIDAD VALENCIANA). TRAMO (MIAJADAS-MERIDA) A-41 (CIUDAD REAL- PUERTOLLANO) (B.O.E. NUM. 65, DE 16-03-07).**- Por el Sr. Alcalde se da cuenta del escrito de alegaciones formuladas por este Ayuntamiento al estudio informativo y al estudio de impacto ambiental de la Autovía A-43 (Extremadura- Comunidad Valenciana). Tramo (Miajadas- Mérida)- Autovía A-41 (Ciudad Real- Puertollano), a su paso por Almadén, del siguiente tenor literal:

**“ALEGACIONES Y SUGERENCIAS PRESENTADAS POR EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALMADÉN AL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVÍA DE CONEXIÓN ENTRE LAS AUTOVÍAS PUERTOLLANO-CIUDAD REAL Y DE EXTREMADURA EN SU TRAMO MIAJADAS MÉRIDA.**

Tras la publicación en el BOE nº 65, de 16 de marzo de 2007, del anuncio de la Dirección General de carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, Información Pública del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental **“Autovía A-43 Extremadura-Comunidad Valenciana”**, el Excmo. Ayuntamiento de Almadén desea aportar, en principio, su valoración general en relación con este tipo de infraestructura lineal:

1. Se realizan para comunicar personas y comarcas.
2. Se ejecutan para aumentar el bienestar de los ciudadanos de un mayor número de zonas o comarcas.
3. Acortan distancias aportando mejores condiciones de seguridad vial (evitan accidentes).
4. Facilitan la comunicación entre núcleos de población con una cierta dependencia como puede ser la hospitalaria.
5. Generan un efecto inducido de localización industrial.
6. Se construyen por los corredores de menor impacto ambiental siendo lo más respetuosas posibles con el medio ambiente.
7. Capaces de vertebrar territorios con importantes relaciones comerciales.
8. Etc....

Las alegaciones y sugerencias del Excmo. Ayuntamiento de Almadén se centran entre la “**ALTERNATIVA 2 (corredor N-S) y LAS ALTERNATIVAS 4 y 6 (corredor SUR)**” desde la localidad de Almadenejos (Ciudad Real) hasta Torrefresneda (Badajoz):

1. **El peso poblacional de la alternativa 4 es el mayor de todos** (fuente INE 2001) en relación a la alternativa 2 y a la Alternativa 6. La alternativa 4 une más personas y más municipios que se verán favorecidos y vertebrará el territorio de una mejor manera (aportando valor a cinco Comarcas: Puertollano-Almadén-Pedroches-Serena-D.Benito y Villanueva), facilitando los desplazamientos desde muchas localidades de la Comarca de la Serena con la dependencia hospitalaria a D. Benito y Villanueva de la Serena.

El conjunto de municipios de la alternativa 4 a pesar de tener mayor población la han ido perdiendo más rápidamente por su situación periférica y sus malas comunicaciones por carretera, sin embargo los núcleos de la alternativa 2 tienen menos población pero la mantienen mejor debido a su mejor accesibilidad por carretera a las áreas más pobladas de la provincia de Badajoz gracias a la N-430.

2. Desde el **punto de vista económico las poblaciones afectadas por las alternativas 4 y 6 presentan mucha más actividad económica** (beneficiando a tres comarcas: comarca de la Serena, comarca de los Pedroches y la comarca de Almadén) que la alternativa 2. Esta autovía, por la alternativa 4, debe servir no solo para las comunicaciones de rango nacional sino también para aportar nuevas oportunidades al desarrollo de los territorios atravesados por esta infraestructura que, en la actualidad, están sometidos a una intensa recesión (caso de la Comarca de Almadén).
  - Tenemos más relaciones comerciales, ganaderas, etc... con la Comarca de los Pedroches y la Serena, tanto por cercanía como por actividades económicas, comunes desde siempre.
  - Oportunidad histórica de superar el tradicional aislamiento de Almadén, con las vías principales de comunicación, siendo o habiendo sido un centro principal de producción a nivel nacional.

- Posibilitar el acercamiento de la Universidad con la zona de los Pedroches y la Serena.
3. **Los ahorros en el coste del transporte son mayores con la alternativa 4 (en el año 2031 serían 101.656,3 miles de €) que con las alternativas 6 (en el año 2031 serían 93.602,2 miles de €) y la 2 (en el año 2031 serían 82.028,2 miles de €).**
  4. Un aspecto esencial y determinante que preocupa a la sociedad actual son los accidentes de tráfico, pues bien, **el ahorro producido en costes de accidentes de tráfico son mayores con la alternativa 4 (en el año 2031 serían 16.958,2 miles de €año) que la alternativa 6 (en el año 2031 serían 15.219,9 miles de €año) y la alternativa 2 (en el año 2031 serían 14.160,1 miles de €año).**
  5. **Los ahorros (beneficios) totales son mayores por la alternativa 4 (en el año 2031 serían 118.615,5 miles de €año) que por la alternativa 6 (en el año 2031 serían 108.822,2 miles de €año) o la alternativa 2 (en el año 2031 serían 96.188,3 miles de €año).**
  6. La comparación entre las diferentes alternativas, según el estudio, presenta los siguientes datos:

CONCEPTO	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 4	ALTERNATIVA 6
Longitud tramo (kms)	225,8	<b>219,1</b>	209,5
Tráfico medio año 2021 (veh./día)	6.224	<b>7.736</b>	7.282
Inversión (MM. de €)	938,9	<b>1.076,8</b>	1.016,6
Beneficios año 2021 (MM. de €)	69,1	<b>85,2</b>	78,2

**Las alternativas 6 (209,5 Kms.) y 4 (219,1) presentan la menor longitud de recorrido,** existiendo una diferencia entre ellas de unos 10 Kms.. En cambio la alternativa 2 (225,8 Kms.) incrementa el recorrido en 16 y 6 Kms., respectivamente.

La inversión (en millones de €) presenta una ventaja para la alternativa 2 en base a un posible desdoblamiento de algunos tramos de la N-430 y de la N-502 y que, desde nuestro punto de vista, no se han contabilizado en esta alternativa y que a la hora de la ejecución estamos seguros habría que contabilizarlos por sus carencias actuales (caso de los tramos de la N-502, por ejemplo). **En definitiva creemos, que las tres alternativa tendrían un coste económico muy similar, si se contabilizaran los tramos ya ejecutados en la N-430 (en la provincia de Badajoz) y la N-502 (provincia de Ciudad Real), que habría que desdoblar y que se pretenden aprovechar.** Entre las alternativas 6 y 4 existe una diferencia de 60 millones de €

En contrapartida, es importante destacar que **la alternativa 2 es la que menos vertebrada el territorio y no cumple las premisas básicas que enunciamos al principio** ya que dejaría partido a los nodos de Almadén y Puertollano, por un lado, y al resto de los nodos, en Badajoz, por otro. Si un vehículo quisiera llegar a Mérida iría por la N-430 hasta Fuenlabrada de los Montes (unos 70 Kms.) y de ahí seguiría su camino por autovía hacia Mérida. En cambio, si lo hiciera por las alternativas 2, 4 y 6 (Puertollano-Almadén) hasta Almadenejos y después por la alternativa 2 hasta Fuenlabrada de los Montes recorriendo unos 150 kms. Es decir, un sin sentido que, impediría vertebrar el territorio de este a oeste, rompería el esquema viario más coherente que sería aquel que permitiera sacar el mejor partido a las nuevas oportunidades aportadas por esta autovía.

En relación **al tráfico medio, en una proyección al año 2021, indica que es la alternativa 4 la que sería más utilizada (7.736 vehículos/día)**, mientras que la alternativa 6 tendría algo menos (7.282 vehículos/día) y la alternativa 2 presenta un tráfico menor (6.224 vehículos/día).

**La alternativa 4 es la que produce la mayor captación de tráfico** (en el año 2031 la proyección nos indica un volumen de 9.726 vehículos/día) como puede apreciarse en la siguiente tabla:

ALTERNATIVAS	2.011	2.021	2.031
A-2	3.854 veh./día	6.224 veh./día	7.774 veh./día
<b>A-4</b>	<b>4.877 veh./día</b>	<b>7.736 veh./día</b>	<b>9.726 veh./día</b>
A-6	4.611 veh./día	7.282 veh./día	9.149 veh./día

**Los beneficios globales (en millones de €) en una proyección al año 2021 son mayores siguiendo la alternativa 4 (85,2) que las alternativas 6 (78,2) y 2 (69,1).**

7. De acuerdo con los datos del análisis de rentabilidad, en un horizonte temporal de 30 años, aportados por el estudio informativo: el VAN (considerando una tasa de actualización del 5%) y la TRI (TIR).

#### ANÁLISIS COMPARATIVO

ALTERNATIVAS	INVERSIÓN (miles de €)	VAN (tasa act. 5%)	TRI (%)
A-2	938.906	- 35.554,7	4,7
<b>A-4</b>	<b>1.076.821,6</b>	<b>45.917,6</b>	<b>5,3</b>
A-6	1.016.575,4	17.341,1	5,1

Los datos son claros:

- **La alternativa 4 es la más rentable económicamente con un VAN positivo de 45.917,6 miles de € y una TRI de 5,3%. Para el Estado es la más rentable.**

- La alternativa 6 también es rentable por valor de 17.341,1 miles de € y una TRI de 5,1%.
  - **La alternativa 2** no es rentable su VAN es negativo (-35.554,7 miles de €). Esta alternativa **no es rentable económicamente para el Estado.**
8. **En relación a los criterios territoriales** (afección al planeamiento urbanístico e integración territorial) **la alternativa 4 sigue presentando los mejores valores (la idoneidad más alta de todas las alternativas)** en relación a la alternativa 6 (también con idoneidad alta) e infinitamente mejor que **la alternativa 2 (idoneidad baja)**.
9. **Desde un punto de vista ambiental la alternativa 2 plantea un mayor impacto ambiental** con una valoración, según indica el estudio informativo, en el análisis multicriterio de las alternativas **con idoneidad media** (cruce de la Sierra de los Cañalizos y dehesas de su entorno, paso en Puerto Peña y Sierra de El Escorial, sin olvidar el cruce del río Esteras así como notables afecciones en las colas del embalse de Orellana un área de especial calidad ecológica, incidiendo en el aislamiento de un área de dehesas junto a ella) **en contraposición a las alternativas 4 y 6 que presentan medioambientalmente una idoneidad alta** (solo presenta algún problema en el entorno de Cabeza del Buey, Sierra de Los Tiros, a la que bordea por el sur, y al Noroeste de Quintana de la Serena afectada, específicamente, por la alternativa 6).

**El pueblo de Almadén y en su nombre, el Excmo. Ayuntamiento de Almadén** en base al análisis de todos los datos anteriormente desprendidos del Estudio Informativo **propone y apoya la construcción de la ALTERNATIVA 4 como la más viable e idónea** entre la localidad de Almadenejos (Ciudad Real) y la conexión en Torrefresneda (Badajoz).

El pueblo de Almadén y en su nombre, el Excmo. Ayuntamiento de Almadén, **solicita que se tenga en cuenta la inclusión en las Alternativas 4-6 de un enlace más, concretamente, en el cruce con la carretera CM-415** (Almadén-Saceruela) con un indicador de carretera (que señale: Almadén. Área de servicios. Polígono Industrial) por los siguientes motivos:

1. En la carretera CM-415 se encuentra actualmente el Polígono Industrial "Pozo de las Nieves", cuya fase I está completa. Se está terminando la fase II (con una superficie total entre fase I y fase II de unos 250.000 m<sup>2</sup>) y se está diseñando la fase III. Este Polígono se queda descolgado del único enlace previsto (carretera N-502) en la alternativa 4-6, por cuanto todo su tráfico, que es intenso, tendría que pasar por la población de Almadén. Es actualmente el único Polígono Industrial y Almadén (sus empresarios y trabajadores) se vería perjudicado. Reivindicamos el mismo trato que ha recibido el Polígono de las Navas de Puertollano.
2. Abundando en lo anterior, el único enlace en la alternativa 4-6 para la localidad de Almadén, se ha definido en el cruce con la N-502. Con este planteamiento el tráfico que viniera a Almadén pasaría por una zona de travesía de la N-502 y, fundamentalmente, por la glorieta del Cristo, cuyo acceso es estrecho, sinuoso y con escasa visibilidad originando una importante problemática, desde el punto

de vista circulatorio y de seguridad vial, en esa zona. No sólo habría que contemplar el tráfico que viniera a Almadén y a otras poblaciones más al Sur o se dirigieran para Córdoba sino el tráfico que fuera para el Polígono Industrial anteriormente citado.

3. No acabamos de entender como en la alternativa 2 (N-S) se contemplan dos enlaces para Almadén (uno en la carretera CM-415 y otro en la carretera N-502) y en la alternativa más viable, la 4, no se contempla el mismo número de enlaces.

Esperamos que el Ministerio de Fomento comprenda la importancia estratégica que el enlace propuesto tiene para el futuro desarrollo de la localidad de Almadén y por ello acceda a la inclusión de este enlace en la alternativa 4 que, reiteramos, como la más idónea como ha quedado demostrado anteriormente.

Para terminar queremos plantear algunas sugerencias que estamos convencidos que los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente (en su trámite de evaluación de impacto ambiental) tendrán presente:

1. Que se construyan un número más que suficiente de pasos de fauna (aéreos o subterráneos) que permita la permeabilidad del territorio entre el norte y el sur.
2. Que se respeten en las obras de fábrica (viaductos) y en los túneles las medidas elementales de cara a evitar vertidos de áridos en zonas no adecuadas (cauces y arroyos).
3. Que se extraiga piedra o áridos de algún lugar sin la correspondiente autorización y, fundamentalmente, sin la correspondiente restauración posterior para evitar áreas degradadas.
4. Que se realicen las correspondientes revegetaciones de márgenes, taludes y todas aquellas áreas donde se hagan obras, con especies autóctonas y correctamente distribuidas.
5. Que se realicen el número mínimo de pistas de acceso, durante la ejecución de los trabajos y que éstas sean anuladas, restaurando este terreno una vez finalice su uso para las obras.

Almadén, 19 de Abril de 2.007.”

A la vista del escrito, abierto un turno de palabra, los tres Portavoces de los Grupos Municipales dicen ratificar la postura de sus Grupos manifestada en el punto anterior.

Cerrado el debate, se somete a aprobación la referida propuesta, adoptándose por unanimidad los siguientes acuerdos:

**Primero.** Aprobar la propuesta de alegaciones formuladas por este Ayuntamiento al estudio informativo y al estudio de impacto ambiental de la autovía A-43 (Extremadura-

Comunidad Valenciana). Tramo (Miajadas- Mérida)-A-41 (Ciudad Real- Puertollano), que aparece más arriba transcrita.

**Segundo.** En consecuencia, dar traslado de la misma y del presente acuerdo a la Dirección General de Carretas, a través de la Demarcación de Carreteras en Castilla-La Mancha.

**Tercero.** Autorizar al Alcalde Presidente para la realización de cuantas actuaciones precise el cumplimiento de lo acordado.

Y no habiendo más asuntos de que tratar el Sr. Alcalde levanta acto seguido la sesión siendo las ocho horas y cincuenta minutos del día de su comienzo; extendiéndose la presente acta de la que yo, como Secretaria Interina, doy fe.

Vº Bº  
El Alcalde,

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se ha hecho público mediante su inserción en el tablón de anuncios de esta Entidad el día 25 de Abril de 2.007, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 229 del ROF, aprobado por RD 2568/86, de 28 de noviembre.

Almadén, a        de        de 2.007.

LA SECRETARIA,