

## **<<AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE DOÑA MENCIA**

**DOÑA MARI SANTOS COROBA MOERO**, Portavoz de Grupo Municipal de **Izquierda Unida los Verdes Convocatoria por Andalucía**, mediante el presente escrito y de conformidad con lo establecido en el art. 97.3, en relación con el art. 91.4 del RD 2568/86 de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las entidades locales, somete al Pleno de esta corporación la siguiente moción:

### **MOCIÓN SOBRE UN PLAN URGENTE DE INVERSIONES PARA DOTAR DE SEGURIDAD A LA N-432**

#### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

La N-432 es una carretera nacional española que une Badajoz y Granada, atravesando las provincias de Badajoz, Córdoba, Jaén y Granada. Esta consta de 419 kilómetros y, en su recorrido, pasa por los siguientes municipios: Badajoz, La Albuera, Santa Marta, Zafra, Villagarcía de la Torre, Llerena, Azuaga, Granja de Torrehermosa, Fuente Obejuna, Peñarroya-Pueblonuevo, Belmez, Espiel, Córdoba, Espejo, Castro del Río, Baena, Alcaudete, Alcalá la Real, Pinos Puente, Atarfe y Granada.

Ante el desarrollo centralista y radial de las vías de comunicación terrestres implementadas por los diversos gobiernos centrales, en el que Madrid era el eje de las mismas, la N-432 responde a una realidad histórica, geográfica, social y cultural que une dos comunidades autónomas, comarcas y localidades limítrofes. Esta vía, a lo largo de todo su recorrido, no responde a una comunicación artificial ajena a las poblaciones y pobladores autóctonos, sino a un trazado natural en lo geográfico y cultural. Parte desde el suroeste peninsular, siendo enlace con Portugal, hasta el sureste peninsular. Desde el Atlántico hasta el Mediterráneo, desde la meseta castellana (atravesando Sierra Morena y el Guadalquivir) hasta Sierra Nevada, coincidiendo en una parte de la misma con el Camino Mozárabe de Santiago. Una ruta comercial que ha contribuido a la configuración del sur peninsular donde la agricultura, la ganadería y la minería han sido elementos para la fijación de población, la cohesión social y el desarrollo socioeconómico.

Esta indiscutible realidad transcurre de forma paralela mientras que la despoblación de las zonas rurales es imparable. El desempleo es estructural y Andalucía y Extremadura siguen siendo clasificadas como regiones del Objetivo nº1 para la Unión Europea, ya que posee un producto interior bruto (PIB) inferior al 75% de la media comunitaria. Esto viene a sumar la falta de inversiones públicas en servicios, industria y en vías alternativas de comunicación por parte de las diferentes administraciones públicas, tanto central como regional. Especial incidencia tiene el abandono del ferrocarril, cuyas vías ocupan una parte de esta zona geográfica.

Estos elementos han hecho que el desdoble y la conversión de la N-432 se haya convertido en una reivindicación histórica por parte de representantes públicos locales y provinciales, agentes sociales, colectivos y las poblaciones

afectadas. Es aquí donde, por parte de los diferentes gobiernos centrales, llevan realizando e incumpliendo las numerosas y múltiples promesas, casi siempre coincidiendo con periodos electorales, sobre la inminente construcción de la A-81 (denominación de la “futura” autovía de la N-432). Este correlato de acciones frustradas comenzó en el 2005, cuando el Ministerio de Fomento incluyó por primera vez el proyecto en el Plan Especial de Infraestructuras y Transportes (PEIT) que debía ejecutarse antes de 2013. En el año 2005 se incluyó una primera partida en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para los estudios previos necesarios para acometer el proyecto. El Ministerio de Fomento manifestaba su intención de convertir la N-432 en autovía. A partir de ese momento, se han sucedido diferentes estudios informativos como, por ejemplo, el que señalaba un coste de proyecto de 2,54 millones de euros, con presentaciones públicas (como si se tratase de la inauguración de la misma), y diferentes presupuestos para la construcción de la misma, que van desde los 1.674 millones de euros del informe del Ministerio de Fomento con Magdalena Álvarez (PSOE), hasta los 2.323 millones de euros que mantenía otro de estos múltiples informes.

El proyecto está paralizado desde 2011, cuando desde el Ministerio de Fomento, se hizo público un informe desfavorable al proyecto, basado en un insuficiente flujo de vehículos y previsibles problemas medioambientales derivados del mismo. Desde entonces, solo se accedió a actuar en los tramos de mayor densidad de tráfico -los accesos a grandes ciudades- manteniendo el resto de la vía como carretera de doble sentido y se fijó el horizonte en 2024.

Esta descripción pretende determinar la principal de las causas de la reclamación de la N-432: la seguridad. Tristemente, esta es una de las carreteras convencionales del Estado con más tramos peligrosos y con mayor siniestralidad. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), desde enero de 2015 hasta agosto de 2016 se produjeron 585 siniestros, lo que supone una media de 5 accidentes de tráfico a la semana. A su vez, posee el tramo más peligroso de toda Andalucía, que comienza en el final de la variante de Alcalá la Real (Jaén), punto kilométrico 388’3, y llega hasta el límite de la provincia con Granada, kilómetro 399,8, según los informes de RACE. En las provincias de Córdoba, Jaén, Granada y Badajoz, año tras año, lidera la triste tasa de ser la carretera con el mayor número de víctimas mortales.

La seguridad es el elemento que debe ser el eje de las actuaciones y proyectos sobre la N-432, y sobre este, deben plantearse las líneas de acción. La población, administraciones locales y agentes sociales han sido sometidos al engaño sistemático por parte de los diferentes gobiernos centrales, bajo la falsa promesa de la construcción de grandes infraestructuras, mientras sufren diariamente el riesgo de unas vías de comunicación insuficientes y peligrosas. Nos tememos que, nuevamente, el debate sobre “autovía sí” o “autovía no” vuelva a relegar a un segundo plano el verdadero problema de los ciudadanos y ciudadanas que transitan por esta vía: la seguridad.

Por todo ello, proponemos la adopción de los siguientes

### **Acuerdos:**

1. Instar al Gobierno de España a que en los Presupuestos Generales del Estado se incluya una partida presupuestaria para que, de forma inmediata, se establezca un plan de mejoras de 3 años en el que se actúe en la mejora del firme, en la eliminación de los tramos peligrosos y en la construcción de variantes y carriles de tráfico lento que sean necesarios.

2. Iniciar, a su vez, los informes y estudios necesarios para conocer la viabilidad del desdoblamiento de la N-432 y su conversión en autovía.

3. Instar a las administraciones competentes al estudio e inversión en vías de comunicación alternativas que apuesten por un desarrollo sostenible y la vertebración del territorio, como el ferrocarril.

4. Dar traslado de los presentes acuerdos al Gobierno de España y los grupos parlamentarios del Congreso de los Diputados, a la Diputación de Córdoba y los municipios del trazado de esta vía.

María de los Santos Córdoba Moreno. Portavoz Grupo Municipal de Izquierda Unida de Doña Mencía. Doña Mencía, 20 de Febrero de 2017.>>