Cerca de 10.000 vehículos diarios esperan la conclusión de la A-11

El primer tramo de la Autovía del Duero se licitó hace ya 25 años, en 1997, pero todavía falta por construir más de la mitad de su trazado de 350 kilómetros

SORIA

Fue en 1997 cuando se licitó el primer tramo de obras de transformación de la carretera Nacional 122 en la Autovía del Duero (A-11), una infraestructura de la que falta más de la mitad de su trazado por construir y que esperan 10.000 vehículos que pasan a diario por los tramos aún no desdoblados y sin obras.

Esa autovía que se demora desde hace veinticinco años no sólo vertebra de este a oeste la comunidad autónoma más extensa, Castilla y León, sino que además parte de su trazado constituye la principal ruta de comunicación para el transporte por carretera entre Francia y el Norte de Portugal.

Pese a ello, la alternativa de la A-11 para aliviar de tráfico la N-122 avanza con una flema que consume la paciencia de los municipios afectados y de las plataformas creadas en las distintas provincias que reivindican la construcción de la autovía.

De su necesidad dan cuenta tanto los datos de siniestralidad y puntos negros de la carretera en los tramos que no se ha construido la autovía, que la convierten en una de las más peligrosas de España, como las cifras de aforo de una vía cada vez más utilizada por camiones y vehículos pesados.

En el año 2021, según datos recopilados hasta diciembre por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), el control de aforos en cuatro puntos de los tramos no desdoblados de la N-122 sumaba 9.956 vehículos de media diaria.

En esas estaciones de medición, situadas en los kilómetros 212 (tramo Soria-El Burgo de Osma), 309 (tramo Tudela de Duero-Peñafiel), 495 y 538 (ambos en el tramo Zamora-frontera con Portugal), los lunes se llegaba a los 11.207 vehículos de media diaria.

Un año antes, en 2020, pese a la pandemia y las restricciones de movilidad, circularon por esos mismos puntos de la N-122 entre Soria y la frontera de Zamora con Portugal 9.014 vehículos y si se suman los datos de otras cuatro estaciones de medición de aforo situadas en esos tramos y en el de El Burgo de Osma-Aranda de Duero se alcanzaron los 25.017 vehículos entre todas ellas.

En esos ocho puntos de control de la N-122 (ubicados en los kilómetros 161, 212, 220, 259, 309, 466, 495 y 538) en un año sin pandemia como 2019 se llegaron a los 31.703 vehículos diarios y en 2018 a los 31.104, según los datos del Mitma.

Obras en el tramo Venta Nueva-Santiuste de la Autovía del Duero en una imagen de archivo. MARIO TEJEDOR

Todo el trazado de la Autovía del Duero entre Soria y la frontera con Portugal, excluido el tramo Valladolid-Tordesillas compartido con la Autovía de Castilla, suma 350 kilómetros, de los que 135 están en servicio, 60 en obras y los 155 restantes en fase de licitación de obras o de redacción de proyectos.

Sin máquinas a la vista se encuentran el tramo soriano Los Rábanos-La Mallona, el que comunica la localidad soriana de Langa de Duero con la burgalesa de Aranda de Duero, el que transcurre entre Aranda de Duero y el municipio vallisoletano de Quintanilla de Arriba y los cuatro tramos entre la ciudad de Zamora y la frontera con Portugal.

Todos ellos, a excepción de los dos más cercanos a la frontera con Portugal, tienen cantidades testimoniales de 100.000 euros cada uno en los Presupuestos Generales del Estado de 2022, y además existe la amenaza de que pueda caducar la Declaración de Impacto Ambiental en los tramos zamoranos y en el Aranda-Quintanilla.

Mejor suerte corren los trazados de la Autovía del Duero dentro de la provincia de Valladolid entre Quintanilla de Arriba, Olivares de Duero y Tudela de Duero, con partidas que suman 80 millones de euros, de los 103 millones que los PGE de 2022 destinan a la A-11.

Aun así, los presupuestos no son una garantía fiable, según ha puesto de relieve la coordinadora que reclama la A-11 entre Zamora y la frontera con Portugal, que ha recordado que los PGE han sumado 22 millones de euros desde 2005 para ese tramo de la A-11 sin que haya aún ni un kilómetro en obras. Uno de los portavoces de esa coordinadora y gerente de la asociación Zamora10, Francisco Prieto, advertió a Efe de que esta infraestructura es "imprescindible" tanto por la siniestralidad de la N-122 como por la oportunidad comercial y turística que supone el eje viario que comunica el puerto de Oporto con el resto de Europa.

La provincia de Soria cuenta con poco más de 37 kilómetros de autovía. A los 5,3 kilómetros del tramo entre La Mallona y Venta Nueva, puesta en servicio el 24 de mayo de 2019, se suman los 12,8 kilómetros del tramo San Esteban de Gormaz-Langa de Duero, abierto el 12 de junio de 2020. El tramo de 8,5 kilómetros de Santiuste a El Burgo de Osma fue puesto en servicio el 10 de abril de 2019, sumándose a los 9,5 kilómetros de la variante de El Burgo de Osma, del 16 de diciembre de 2004.

El siguiente tramo en abrirse, previsiblemente en la primera mitad de 2022, será el de 17 kilómetros de Venta Nueva a Santiuste, y con posterioridad el de El Burgo de Osma a San Esteban, de 11 kilómetros, previsto para este año, aunque sin fecha.

CONTROL DE AFOROS EN LA N-122

2021. En el año 2021, según datos recopilados hasta diciembre por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), el control de aforos en cuatro puntos de los tramos no desdoblados de la N-122 sumaba 9.956 vehículos de media diaria.

2020. En 2020, pese a la pandemia y las restricciones de movilidad, circularon por esos mismos puntos de la N-122 entre Soria y la frontera de Zamora con Portugal 9.014.

Plataformas en contra de las macrogranjas piden la postura de los partidos

SORIA

Los miembros de la Coordinadora Regional de Stop Ganadería Industrial en Castilla y León creen conveniente que los partidos que concurren a los comicios del próximo 13 de febrero aclaren su posición al respecto de la ganadería industria, «que se ha demostrado nefasta en todas y cada una de las comarcas donde se ha implantado», señalan, y solicitan que expliquen qué medidas pretenden tomar al respecto. Creen que este es un aspecto que los castellanos y leoneses deben conocer de cara a decidir su voto en estas elecciones.

Del mismo modo, piden la aprobación de una moratoria urgente a la concesión de licencias ambientales para este modelo industrial de ganadería.

Sostienen que la ganadería industrial expulsa del terreno a la tradicional, «la que es beneficiosa para la zona en la que se desarrolla y deja un valor añadido en el entorno». Y sus consecuencias no solo repercuten negativamente en el desarrollo de esta ganadería, también otros sectores como el turismo se ven expulsados del territorio por esta «nociva industria», añaden.

Stop Ganadería Industrial Castilla y León indica que a día de hoy siguen presentándose casi a diario nuevos proyectos de ganadería industrial, y se siguen concediendo licencias para ellos, «a pesar de la evidencia de que esto solo tiene efectos negativos para el conjunto de la sociedad». Insiste en que capítulo aparte merece el «desmesurado» proyecto que Valle de Odieta pretende llevar a cabo en Noviercas, «y al que nuestro ejecutivo regional no está dispuesto a poner trabas», afirma la coordinadora, «pese a ser evidente que abocaría al cierre a la práctica totalidad de ganaderos de leche de nuestra comunidad autónoma y a las catastróficas consecuencias medioambientales de la mala gestión de los residuos que la explotación que esa compañía posee en Caparroso (Navarra) ha generado».

Asimismo, piden que se cubran todas las plazas vacantes de la Consejería de Medio Ambiente, tanto para poder ejercer una correcta vigilancia del cumplimiento de la normativa en la gestión de los residuos de estas explotaciones, como en la tramitación de los expedientes sancionadores que se deriven de esa vigilancia.