

**A la Dirección General de Calidad  
y Evaluación Ambiental  
Ministerio de Medio Ambiente  
Pza. San Juan de la Cruz, s/n  
E-28071 MADRID**

## **Ecologistas en Acción de Cantabria,**

### **EX P O N E**

Que con fecha 13 de diciembre de 2007 la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente ha remitido el documento comprensivo para consultas previas del proyecto 20070463ATP: "**Estudio informativo de la Autopista Dos Mares. Tramo A-67 — Miranda de Ebro. Corredor de Conexión del Eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo**" para el que se solicitan consultan preceptivas a la evaluación de impacto ambiental, abriéndose un plazo de treinta días hábiles para examen de la amplitud y nivel de detalle que deba darse al citado estudio de este proyecto

**Ecologistas en Acción de Cantabria**, dentro del plazo habilitado para ello, presenta la siguiente contestación a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto de referencia, 20070463ATP

### **D I C E**

#### **1. Marco general**

Ecologistas en Acción entiende que existe un error argumental de bulto, por parte de la Administración, referente a la determinación de cuales son las verdaderas "necesidades de transporte". Se parte del equívoco de justificar el desarrollo territorial y su relación con las necesidades de transporte de la ciudadanía, extrapolando las demandas de los "automovilistas" al conjunto de la misma. Se da por sentado que toda la población posee un vehículo motorizado o un permiso de conducción y, que aparte de cumplir estas dos condiciones, desea trasladarse en automóvil.

El automóvil es un bien posicional lo que significa que no puede ser utilizado al mismo tiempo por el conjunto de la sociedad; el espacio destinado a los desplazamientos y a los aparcamientos de estos vehículos es finito. Existe por lo tanto una imposibilidad de poder satisfacer las necesidades de movilidad en estos medios, ya que el ritmo de construcción de infraestructuras siempre será inferior al de la demanda de la fabricación de vehículos.

Los problemas y disfuncionalidades ambientales del territorio objeto de esta actuación se verán acrecentadas por la autopista Dos Mares, al intentar mejorar la accesibilidad motorizada, nuevas centralidades funcionales y nuevas zonas de expansión de actividades económicas. La Administración Central plantea una vez más que los graves problemas de transporte que generan importantes consecuencias medioambientales se agudicen cada vez más.

Ecologistas en Acción considera que se trata de una nueva actuación que reafirma, aún más si cabe, los desequilibrios territoriales y ambientales. Los presupuestos generales del Estado siguen destinando ingentes cantidades de dinero a partidas destinadas a la construcción de infraestructuras de transporte viario, en detrimento de otros modos enmarcables en un modelo de movilidad más sostenible y ampliando las partidas de lo que se entiende como *gastos no productivos*, es decir los gastos sociales.

La opción obsesiva de construir más carreteras no soluciona los problemas de movilidad; al contrario, la construcción de nuevas carreteras impulsa el aumento de tráfico privado y genera nuevas propuestas de infraestructuras, creando crecientes impactos ambientales y sociales en una sociedad y medio natural cada vez más vulnerables.

## **2.- Consecuencias urbanísticas:**

Es importante recordar otro de los efectos indeseables de la construcción de infraestructuras viarias es el desencadenamiento de operaciones *oscuras*, de carácter especulativo. No se sabe bien que fue primero si la necesidad de construir la carretera o la de recalificar terrenos y generar plusvalías edificatorias. Existen suficientes ejemplos de procesos especulativos que los propios expertos en Derecho Urbanístico han calificado como *de manual*, como han sido el asalto a localidades de la costa oriental cántabra tras la entrada en funcionamiento de la A-8 (Castro Urdiales, Argoños, Arnuero, Noja, Isla, etc.) o el *continuum* de nuevas urbanizaciones entre Santander y Torrelavega generado a ambos márgenes de la A-67.

Cuando se proyectó esta infraestructura, se argumentaba la necesidad de este tipo de vía rápida de alta capacidad para poder canalizar los tráficos entre las dos principales ciudades cántabras; sin embargo, en aquellos momentos, y nos referimos al comienzo de la década de los noventa, la población aún seguía viviendo y trabajando mayoritariamente dentro de las ciudades y los desplazamientos eran en por lo general desde la periferia a los centros urbanos o a la inversa. Sin embargo, con el acicate de una nueva infraestructura comenzaron a recalificarse terrenos rústicos, y poco a poco la actividad se fue deslocalizando. La población se fue a residir a zonas cada vez más periféricas y de una forma cada vez más dispersa. Esto tuvo consecuencias inmediatas nefastas en el tráfico de Cantabria, incrementándose el número y la distancia de los desplazamientos, especialmente a partir de finales de los 90 y hasta la actualidad.

A todo ello habría que añadir las operaciones de carácter especulativo que se van desencadenando en el espacio de influencia de la A-67, como La Mina o el *desideratum* de El Cuco en el T.M. de Piélagos, o el Parque Tecnológico de Santander en la S-20. El tráfico de influencias y la utilización de información confidencial parecen ser los instrumentos más utilizados para lograr conseguir los cuantiosos beneficios que generan las plusvalías procedentes de las recalificaciones de suelo.

El sistema viario de transportes imperante está permitiendo la consolidación de un modelo territorial disperso que ya abarca porcentajes significativos del espacio de Cantabria. Tradicionalmente las infraestructuras de transporte han permitido la colonización (degradación y deterioro) del territorio, pero son las infraestructuras viarias las que de una forma más clara potencian este tipo de urbanización. En el caso que nos ocupa, al tratarse de una concesión a una empresa o una UTE, habrá que estar muy atentos a las operaciones urbanísticas que pudieran desarrollarse de forma paralela en torno a espacios de altísimo valor ambiental y paisajístico con el reclamo de actividades de ocio con diferente estacionalidad ligadas a la estación de esquí de Alto Campoo y a la enorme lámina de agua que constituye el Embalse del Ebro. Respecto a la franja costera, la presión se dirigirá principalmente hacia el espacio comprendido entre Suances y Unquera, con las sinergias que se produzcan con la inminente apertura de la Autovía de la Meseta, desde las áreas metropolitanas de Palencia y Valladolid, y la autopista Dos Mares.

### **3. Infraestructuras y cambio climático**

Existe un acuerdo general en la comunidad científica que el cambio climático es el principal problema ambiental al que se enfrenta la humanidad. Este problema está causado, sobre todo, por las emisiones de CO<sub>2</sub>. En España, es el transporte el sector que más ha crecido en sus emisiones (un 84,8% en el periodo 1990-2005 según el Ministerio de Medio Ambiente) y es el sector más atrasado en la lucha contra el cambio climático. En España es ya responsable de una cuarta parte de las emisiones totales de CO<sub>2</sub>, aunque las previsiones de aumento son muy grandes. Así, el Observatorio de la Sostenibilidad de España estima que en 2010 las emisiones del transporte pueden llegar al 40% del total<sup>1</sup>

Los principales responsables de esta situación son los automóviles. Efectivamente, la carretera es la principal generadora de emisiones del transporte, con un porcentaje cercano al 90% de las emisiones totales. Y dentro de la carretera, la mayor proporción de emisiones de dióxido de carbono es debida a los coches, un 53% del total. Por eso estamos frente a uno de los elementos claves en los que incidir si se quiere reducir nuestra contribución al cambio climático. Si bien es cierto que los coches modernos emiten hasta un 13% menos de CO<sub>2</sub> que los de hace una década, en España las emisiones procedentes de los automóviles aumentaron un 79% entre 1990 y 2005. La aparente contradicción entre la reducción de las emisiones por vehículo y su aumento global se explica por el hecho de que entre 1990 y 2005 el número de coches en España creció un 69%, pasando de 11,9 a 20,2 millones. Además, en promedio, los coches son más pesados y potentes, en definitiva, más despilfarradores de energía, y se utilizan con más frecuencia y para recorridos mayores.

El Gobierno Regional parece actuar como si en la Comunidad de Cantabria hubiera una baja dotación de autovías y carreteras. Pero la situación, no es de escasez, sino más bien de sobredotación. Es conocido el dato de que el 73% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en áreas metropolitanas corresponde al sector transporte (viajeros y mercancías), el más importante de los sectores difusos aún no sometido a Planes de Asignación de Derechos de Emisión<sup>2</sup>. En este contexto, Cantabria se sitúa a la cabeza de las Comunidades Autónomas del Estado en el incremento del ratio de emisiones de

---

<sup>1</sup> Fuente: Sostenibilidad en España 2006, Mundiprensa

<sup>2</sup> Fuente: Observatorio Metropolitano de la Movilidad / Transyt

GEI/habitante en el periodo 1990-2004, año base del protocolo de Kioto, con un 66%, seguido de Canarias con un 62%<sup>3</sup>.

Esta autopista supondrá un aumento significativo de contaminantes atmosféricos derivados del transporte. Se hace imprescindible acometer en el EIA un análisis, mediante un modelo de simulación de tráfico, de la repercusión de la autopista en las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera. Sin duda, introducir una nueva autopista, no contribuye, precisamente, a disminuir las emisiones de GEI porque en los tiempos que corren, cuando hay un consenso generalizado de la tremenda gravedad del cambio climático, es difícil encontrar una medida más contraproducente para luchar contra el cambio del clima que la ampliación del viario prevista con esta actuación.

Todas las políticas innovadoras en Europa van en sentido contrario a la que se promueve con este tipo de actuaciones. Todos los países desarrollados de nuestro entorno están abandonando las insostenibles políticas de seguir construyendo más y más autovías. Un buen ejemplo de ello son los recientes compromisos del presidente francés, Nicolás Sarkozy, plasmados en el pacto ambiental, conocido como acuerdos de Le Grenelle. En este nuevo programa de movilidad, que se ha presentado en el país vecino para los próximos cinco años, se pretende bajar un 20% las emisiones del transporte en 12 años. Para ello, se apuntan diferentes medidas que contrastan con lo que se preconiza aquí, como son la moratoria en la construcción de autovías, excepto casos muy concretos y debidamente justificados, la moratoria en la ampliación de aeropuertos y la limitación de velocidades en el viario general. Se trata, en buena medida, de poner el acento en la gestión en vez de en las infraestructuras. Y esto en un país, como Francia, que tiene dotaciones de vías de alta capacidad (autopistas y autovías) muy inferiores a las de España.

#### **4.- Costes sociales y económicos del proyecto.**

En el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) se deberá contemplar la emisión de gases que se produzca durante el normal funcionamiento de la autopista, que siempre representa una amenaza para la salud, especialmente para las poblaciones aledañas a los lugares citados, debido al aumento de la concentración en el aire de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, metales pesados, hidrocarburos, partículas en suspensión, etc.,.. En paralelo, habría que incluir un estudio de la dinámica de las emisiones que permita establecer dónde y en qué concentración aparecerán los contaminantes emitidos.

El EIA deberá incluir, asimismo, un apartado de rentabilidad social del proyecto que no se reduzca únicamente a su rentabilidad económica (con su reflejo habitual en la mayor eficiencia del sistema de transporte y los ahorros de tiempo), sino que recoja una evaluación completa de corte multicriterio, que como figura en la instrucción preliminar nº 6 del documento, incluya, además de la eficiencia del transporte, la reducción de impactos ambientales no deseados, la contaminación y el ahorro energético, y expliquen cómo los argumentos de ahorro de tiempo se traducen en ahorro económico en base a esa evaluación multicriterio. Si no se modifican las condiciones de salida sobre la forma de financiación del proyecto y la derivada urbanística no proyecta su alargada sombra, serán las inexorables leyes del mercado quienes determinen la viabilidad económica del mismo.

---

<sup>3</sup> Fuente: Dcción. Gral. de Calidad Ambiental; Mº de Medio Ambiente

## **5.- Demanda de tráfico**

En el Estudio de Viabilidad deberá figurar la diagnosis de la situación actual de tráfico, mediante un estudio de Intensidades Medias Diarias (IMD), que permitan establecer la prognosis de tráfico en distintos horizontes temporales que permitan avalar el tipo de actuación prevista.

Los datos de IMDs que recoja el Estudio Informativo serán los que coadyuven a determinar la necesidad y el tipo de infraestructura viaria que se quiere acometer. Los datos sobre diagnosis y prognosis de las densidades de tráfico deberán señalar claramente las especificaciones sobre origen-destino de los desplazamientos, los puntos de aforo donde se realicen las mediciones, evitando subjetividades o yuxtaposiciones, de forma que se facilite el principio de transparencia exigible a todo proceso de información pública..

El proyecto de autopista ha nacido con el fin de descongestionar la actual A-8, pero esta intención no se ve confirmada con la concepción de un modelo de coordinación entre la Dos Mares y aquella. Todo lo contrario, funcionarán de forma totalmente independiente, duplicando las infraestructuras sin que se produzca una mejora apreciable en el servicio, puesto que se producirá un efecto llamada a nuevos usuarios del automóvil, como suele ponerse de manifiesto en los propios estudios de viabilidad y sus proyecciones de futuro relativas a la utilización de la vía.

Si realmente se hubiera querido descongestionar la A-8, se habría avanzado hacia políticas de potenciación del transporte colectivo, con la construcción de carriles Bus-VAO, que permitan el trasvase modal de desplazamientos individuales desde los vehículos privados al transporte público.

Todos estos argumentos tratan de desenmascarar el verdadero propósito de esta actuación, hacer negocio por parte de las empresas adjudicatarias y gestoras de la autopista, y las personas que impulsan el proyecto. El problema de esta forma de actuación es que se cede suelo público, se sacrifica el Patrimonio Natural y Cultural y se detraen fondos necesarios para otros servicios públicos por la reducción de inversión a que quedan sometidos.

## **6.- Propuesta de Corredores**

El proyecto de autopista plantea tres alternativas en su entronque con la Autovía de la Meseta, dos de las cuales (Valle de Iguña y Pesquera-Aguayo) exigirían unas enormes inversiones al requerir su trazado sendos túneles para salvar la sierra del Escudo y la cordillera cantábrica y alcanzar la base sur del Puerto del Escudo. En el caso de optar por la solución Pesquera-Aguayo, el primer tramo de la autopista requeriría asimismo de un amplísimo viaducto para salvar el valle del Besaya y conectar con el de Aguayo sin perder cota ni dotarse de pendientes técnicamente inabordables.

La alternativa del Embalse del Ebro sería la más económica en el tramo que afecta a Cantabria, pero sus impactos ambientales y sociales negativos serían los de mayor gravedad, haciendo de manera que resulte casi imposible distinguir entre lo malo y lo peor. Pero esta opción presenta algunas consecuencias altamente indeseables, en su proyección hacia el acceso a Liébana por el este. Situar una gran encrucijada de vías de alta capacidad

en los alrededores de Reinosa, serviría como trampolín para acometer la antigua propuesta de acceso a la comarca de Liébana por el Alto Campoo, atravesando un área de enorme fragilidad y calidad ambiental de la cordillera cantábrica.

Como dice la futura Carta Española de las Montañas: *“El alto grado de naturalidad y diversidad aún presente en las montañas españolas; la calidad, belleza, exclusividad y significado cultural de los múltiples paisajes de sus valles y cumbres; la originalidad y funcionalidad de sus ecosistemas y el rico legado histórico que encierran sus culturas, representan en su estado de integridad, y en todos los contextos administrativos nacionales e internacionales, el principal activo económico para los pobladores de las montañas y un auténtico valor en alza para el conjunto de la sociedad”*.

Los tres corredores propuestos son más un ejercicio formal de inútil metodología técnica que un planteamiento serio, que pasaría indudablemente por la alternativa cero, es decir no proponer ninguna nueva autopista para acceder desde la de la Meseta a la del Ebro por el norte de la provincia de Burgos. Esta opción, la única razonable, es la que se deberá plantear con nitidez en los distintos Estudios de Viabilidad o Impacto Ambiental. Resulta estéril la minuciosa comparación de alternativas hecha dentro del informe atendiendo a la rentabilidad económica, social y el impacto ambiental de las diferentes opciones de trazado. Por otro lado, las medidas correctoras que se implementen en muy pocos casos logran disminuir las afecciones hasta niveles aceptables y en casi ninguno restituyen por completo el impacto causado.

## **7.- Saturación de Vías de Alta Capacidad**

En España se sigue actuando sobre las infraestructuras viarias como si hubiera una baja dotación de autovías y carreteras. Pero la situación, como demuestran los datos, no es de escasez, sino más bien de sobredotación. En 1998, España tenía una red de vías de alta capacidad, entre autovías y autopistas, de 9.649 kms., que para 2012 según las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, del Mº de Fomento, se situarán en 17.450, a la cabeza de todos los Estados de la UE-27 en el número de kms de vías de alta capacidad en relación a su población y al número de vehículos en circulación.

Como ejemplos señeros, la conurbación madrileña es el área metropolitana europea con más kilómetros de autovías y autopistas en relación a la población y Canarias ostenta también el primer puesto en el ránking europeo de regiones insulares por kilómetros de autovías y autopistas en relación a su población.

Si recordamos que el transporte causa el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en España, que la carretera es responsable del 90% de estas emisiones, y que a causa del incremento de la potencia de los vehículos y de su mayor uso no cesan de crecer estas emisiones a mayor ritmo que en ningún otro sector, resulta obvio entender que habría que actuar más bien en el sentido contrario a la creación de más autopistas.

Con esta dinámica, por el tremendo *efecto llamada* que generan las nuevas autovías y autopistas, los problemas de congestión, lejos de solucionarse, se agravan, al poner cada vez más automóviles en circulación. Así lo prueba también el hecho de que el área metropolitana madrileña no sólo es récord en kilómetros de autovías, sino también en congestión diaria de tráfico.

Aparte de estas consideraciones generales, las infraestructuras viarias para acceder desde Cantabria al valle del Ebro y la costa mediterránea a través de vías de alta capacidad están sobredimensionadas y son ya más que suficientes. El acceso por la A-8 y AP-68 es la que presenta mejor disponibilidad de acceso desde la parte oriental cántabra. El argumento esgrimido para construir un nuevo acceso al valle del Ebro es la congestión habitual en la ronda sur de Bilbao que solo podría ser aceptable para una muy determinada franja horaria diaria y las horas de regreso a la conurbación bilbaína en puentes y vacaciones y, en menor medida, los fines de semana. La solución prevista por el gobierno vasco para solucionar la congestión en las inmediaciones de Bilbao, la denominada ronda supersur, servirá para paliar el problema a corto plazo pero no para solucionar los problemas pandémicos de movilidad. En cualquier caso, conviene subrayar que los tráficos que pudieran hacer viable el proyecto Dos Mares solo provendrían de las zonas central y occidental de Cantabria y oriental de Asturias, porque todos los provenientes de la zona oriental de Cantabria (Santoña, Laredo, Castro y el Asón) tendrían que dar un enorme rodeo.

Y por si esto no fuera suficiente, para cuando entrase en funcionamiento, habría otros dos accesos más: el primero, por la A-67 hasta Osorno y desde ahí por la autovía autonómica A-231 a Burgos y de Burgos a Logroño con la propuesta que se recoge en el PEIT, y el segundo por Aguilar de Campoo a Burgos (corredor de la N-627) y Logroño con las propuestas recogidas en el PEIT. La propuesta de la Dos Mares también se recoge en el PEIT, como corredor en estudio, toda una señal de las dudas que suscita su viabilidad, incluso para un Plan tan desarrollista como es el PEIT.

## **8.- Impacto ambiental**

En el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) se harán referencia tanto a los impactos ambientales globales a los que colabora de forma directa este tipo de actuaciones, como a las consecuencias directas sobre el entorno más inmediato, elaborándose un inventario de las diversas afecciones que provocarían las distintas alternativas de llevarse a cabo.

### **\* Impactos globales:**

Los organismos internacionales como el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), organismo caracterizado por la objetividad de sus planteamientos y por estar compuesto por más de 500 científicos de todo el mundo, ha afirmado que existen argumentos más que fundados como para permitir asegurar que hay una relación directa entre la acción antrópica (el transporte es uno de los sectores más importantes) y los efectos negativos que están teniendo lugar sobre la modificación del clima planetario. En concreto, ha señalado que se pueden producir elevaciones de la temperatura entre 1,5º y 4,5º C, lo que daría lugar a desastres naturales de gran envergadura: Ampliación de zonas desérticas (la Península Ibérica es una de las zonas más afectadas por este proceso), desplazamiento de poblaciones y de la actividad agropecuaria, elevación del nivel de costas, agravamiento de los desastres naturales, etc.

En esta misma línea argumentaria, la Organización Meteorológica Mundial recomienda prudencia a los Gobiernos a la hora de diseñar cada una de las políticas sectoriales de energía, de vivienda y especialmente las de transportes, sugiriendo una serie de actuaciones que permitieran colaborar a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. La actuación propuesta

nos aleja aún más de la posibilidad de cumplir con los compromisos de Kyoto y postKioto. Las consecuencias del transporte también tienen relación con la reducción de la capa de ozono estratosférico y la creación de ozono troposférico.

En concreto, Cantabria está a la cabeza de todas las CC.AA.'s en el incremento de GEI por habitante, en el periodo 1990-2002. Esto significa que desde el año tomado como base por el Protocolo de Kioto, 1990, ha sido en esta Comunidad donde se han producido mayores incrementos en relación al número de habitantes. No obstante, estos cálculos se incrementarían si aplicáramos un balance energético global, *de la mina al vertedero*, en el que se contemplaran todos aquellos consumos energéticos previsto a la puesta en funcionamiento de un vehículo (extracción de materiales, construcción de infraestructuras, fabricación de vehículos, etc.) así como de su achatarramiento una vez que deja de ser objeto utilizable; por lo tanto habría que añadir entre un 20 y un 30 % más de consumos energéticos adicionales.

El modelo de transporte basado en el uso individual del automóvil por personas no profesionalizadas en el manejo de este tipo de vehículos, se ha demostrado a todas luces enormemente inseguro. Las carreteras españolas se cobran anualmente una media de 5.000 muertos y más de 100.000 heridos. Aunque, como es lógico, quienes proponen este proyectos argumentan por el contrario, que autopistas de esta tipología lo que permiten es aumentar la seguridad.

#### **\* Impactos directos y locales:**

La posible afección del trazado hasta a 17 Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) habla por sí solo de la envergadura y alcance ambiental del proyecto. La llegada de la autopista hasta áreas naturales en excelente estado de conservación produciría una inmediata presión sobre las áreas no protegidas, cercandando los espacios naturales que sí están catalogados por su interés natural y abriendo la posibilidad a que finalmente sean mal intervenidos o directamente desprotegidos.

El art. 6.3 de la Directiva Hábitats define que *“Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4, las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública”*.

Conviene recordar al respecto que la Comisión Europea, a requerimiento de los principales grupos ecologistas del Estado, ha abierto un procedimiento de infracción, ante la petición de que no se financien con fondos europeos ninguna de las infraestructuras integradas en el PEIT, hasta que exista una evaluación adecuada del impacto del Plan sobre la Red Natura 2000 y sobre las ZEPAs en aquellas Comunidades Autónomas en las que la Comisión considera que la designación de ZEPAs ha sido insuficiente y se establezcan condiciones para la mínima afección a la Red Natura 2000 y se adopten medidas compensatorias

adecuadas a la magnitud del impacto que vayan a producir los proyectos incluidos en el PEIT.

En el EsIA deberá detenerse en ciertos elementos de la infraestructura que la alejan de su linealidad, como son las áreas de peaje, por la extensión superficial que necesitan y la modificación que suponen en las áreas donde se ubiquen; en el caso de que se opte por la alternativa 3, desde Reinoso, su probable ubicación en algún punto intermedio entre el entronque con la A-67 y la intersección con la N-623 afectaría severamente al límite septentrional del Embalse del Ebro. En la parte opuesta, si para salvar el desfiladero de Sobrón se optase por una solución en túnel que lo evitara, habría que tener en cuenta todas las instalaciones anejas que lleve asociado más los sistemas de seguridad y evacuación que repercutan en superficie (en este sentido la Directiva 2004/54/CE alienta a los Estados miembros a que pongan en práctica niveles de seguridad comparables para los túneles de carretera situados en su territorio que no forman parte de la red transeuropea de carreteras, indicando que, en cualquier caso, deben existir salidas de evacuación en túneles nuevos cuando el volumen de tráfico sea superior a 2.000 vehículos/día por carril y que la distancia entre dos salidas de emergencia nunca debe ser superior a los 500 mts, ante un caso como el que nos ocupa cuya longitud previsiblemente sería superior a los 500 mts.

## **9.- La Propuesta de Ecologistas en Acción**

Podemos avanzar que la propuesta alternativa a este proyecto, que deberá aparecer en el Estudio Informativo y en el de Impacto Ambiental ya que la normativa medioambiental existente lo contempla entre las opciones a la hora de valorar un proyecto, será la de no realizarlo o "alternativa 0".

Las soluciones a los graves problemas de movilidad que padece la ciudadanía no están en la construcción de más infraestructuras para el coche, sino en una mejor gestión de los actuales recursos territoriales y de transporte. Por lo cual hay un amplio abanico de medidas a implementar:

1. Hay que recordar una vez más que un aspecto que moviliza un porcentaje tan elevado de gasto público y que tiene tan nefastas consecuencias ambientales debería ser objeto de una mayor reflexión, tanto dentro de la Administración como del conjunto de la sociedad, a la que al menos se la debería consultar su opinión, colaborando a la aparición de instrumentos de participación de los ciudadanos y ciudadanas. No se trata de preguntar únicamente al loby del automóvil o de las constructoras sino a los usuarios, a los que cotidianamente tenemos que consumir productos que vienen de fuera o a los que tenemos que desplazarnos por el territorio.

2. Exigimos que la salud de la ciudadanía se tome en consideración como un criterio fundamental que esté por encima de los intereses de los diferentes agentes que promueven este tipo de obras (constructoras, agentes de suelo, empresas del sector de la automoción, etc.).

3. Desde todas las Administraciones se debería frenar la construcción de infraestructuras viarias de gran capacidad, como la que nos ocupa. Esto permitiría el reequilibrio presupuestario y el ahorro inversor que revirtiera en mayor y mejor gasto social.

4. Desde el ámbito de las Administraciones Locales y de la Administración Autonómica deberían desarrollarse políticas de racionalización del desarrollo urbanístico. En concreto las Administraciones con competencias en la Comunidad Autónoma de Cantabria, tienen que analizar mejor sus proyecciones sobre la futura demanda de vivienda.

5. Este modelo hiperurbanizado a nuestro entender tiene unas graves consecuencias ambientales, y es necesario encauzar las directrices de actuación territorial cuanto antes. Para ello es preciso fomentar otro modelo urbanístico que enlace más con las ciudades tradicionales, con cascos compactos y densos y que permitan conseguir los objetivos de aproximación y de integración de los usos del suelo, que son medidas eficaces que reducen la disparada movilidad motorizada en esta Comunidad, tanto en distancias como en número de desplazamientos.

6. Fomento del Transporte Público Colectivo, no sólo destinando importantes inversiones a su mejora, sino también con restricciones al uso del vehículo privado, que de forma continua obliga al mal funcionamiento del transporte público en superficie. En este sentido, una de las medidas prioritarias sería que se comenzaran proyectando Plataformas Reservadas para transporte público en las principales vías de alta capacidad, reduciendo el espacio destinado al automóvil y no añadiendo carriles al transporte privado (cuya vocación es el colapso a corto plazo).

7. Fomento del transporte no motorizado: andar o pedalear pueden ser modos de desplazamiento para recorridos hasta 5 km. que nos permita acercarnos a la estación de ferrocarril o al intercambiador de transportes desde nuestra residencia o para realizar desplazamientos dentro del barrio. Con este fin, sería necesario diseñar una red de carriles y de itinerarios para peatones y ciclistas bien con carácter segregado o formando lo que se conoce como "áreas de coexistencia" en las que la velocidad máxima no superase los 15 km/hora.

Solo con medidas de este tipo se podrán solucionar los graves problemas de movilidad que tiene la región. La creación de más infraestructuras solo contribuirá a agravar los actuales problemas de desplazamiento. En este sentido, se debería garantizar, en el marco de un modelo territorial integrado, el acceso a un transporte público eficaz y cómodo, considerándolo un servicio básico de tanta importancia como puedan ser el suministro de agua o la electricidad.

Por todo lo expuesto en este documento, manifestamos nuestro rechazo a la actuación propuesta, "**Autopista Dos Mares. Tramo A-67 — Miranda de Ebro. Corredor de Conexión del Eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo**" solicitando la paralización del procedimiento a la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente por las numerosas razones esgrimidas, con el fin de que se remita a sendas Leyes de Movilidad Sostenible de ámbito estatal y regional, y a un Plan Regional de Movilidad Sostenible, en coordinación con las administraciones implicadas en la gestión del transporte público y las organizaciones sociales de Cantabria, de manera que dé respuesta a las necesidades de movilidad de la población cántabra, teniendo en cuenta los anteriores criterios.

Como conclusión, consideramos **INVIABLE** el proyecto objeto de consultas, abogamos por la **alternativa "0"** solicitando su desestimación y archivo.