

Dirección General de Medio Ambiente
Consejería de Medio Ambiente
C/ Lealtad, 24
39002 Santander

la Asociación ECOLOGISTAS EN ACCIÓN CANTABRIA,

EX P O N E

Que con fecha 19 de noviembre de 2007 el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente del gobierno de Cantabria ha remitido el proyecto: "**Estudio informativo del Eje Vialio Parbayón-Zurita**" para el que se solicitan consultan preceptivas previas, abriéndose un plazo de treinta días hábiles para examen y presentación de alegaciones para cuantas personas, Instituciones y Administraciones se sientan afectadas por dicho proyecto.

Ecologistas en Acción de Cantabria, dentro del plazo habilitado para ello, presenta las siguientes

A L E G A C I O N E S

1. OBJETO Y ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN

El proyecto objeto de las siguientes alegaciones comprende, según figura en la documentación, la construcción de una nueva carretera Parbayón-Zurita que adolece gravemente de falta de definición, remitiendo el mismo a un futuro estudio de Intensidades Medias Diarias (IMD) de tráfico que permitan definir el tipo de actuación prevista: "*En cuanto a las características de este vial, las mismas serán determinadas en el estudio de tráfico a realizar en este Estudio Informativo*" para añadir a renglón seguido que "*En dicho estudio de tráfico se analizarán las necesidades actuales y futuras, y se determinarán, las características geométricas del vial y de los enlaces de conexión con la red viaria actual. En todo caso se estima que el vial será de nuevo trazado*"

2. ESTUDIO DE DEMANDA DE TRÁFICO

Es obvio que en el Estudio Informativo (aunque se anuncie como intención a futuro) no se ofrecen datos sobre IMDs, que serán los que determinen a la

postre el tipo de infraestructura viaria que se va a acometer. Sorprende asimismo, que a la hora de abordar el Estudio no se incluya este apartado, con datos sobre diagnosis y prognosis de las densidades de tráfico donde se especifiquen los puntos de aforo donde se realicen las mediciones, de forma que se facilite el principio de transparencia exigible a todo proceso de información pública. A este respecto, con los datos disponibles más recientes sobre IMD en el eje definido por la N-623, entre el alto de La Morcilla y Vargas, no se ve necesario acometer una nueva infraestructura viaria y mucho menos si se la propuesta se concretara en una autovía por lo que, por el momento, no podemos más que pedir la desestimación del proyecto en su totalidad, a falta de la presentación de los propios cálculos que se anuncian y lo estimamos como absolutamente innecesario y que solo acarrearía un dispendio en el uso de los fondos públicos

Esto es así por cuanto no existe tal necesidad de una nueva autopista, en función de las IMD presentes, salvo que se esté dando respuesta a desarrollos urbanísticos ocultos y por lo tanto puedan ser calificados como especulativos.

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 CO₂. 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 CO₂, 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 total¹

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 suponen 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 CO₂ 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

¹ Fuente: Sostenibilidad en España 2006, Mundiprensa

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 Emisión². En este contexto, Cantabria se sitúa a la cabeza de las Comunidades Autónomas del Estado en el incremento del ratio de emisiones de GEI/habitante en el periodo 1990-2004, año base del protocolo de Kioto, con un 66%, seguido de Canarias con un 62%³.

Una nueva autovía tendrá el mismo efecto que ya han tenido las existentes: animar a más gente a irse a vivir más lejos de su centro de actividad principal pensando que gracias a las mismas podrán ir y venir cada día al trabajo en poco tiempo, eso sí, utilizando su automóvil. Así lo corroboran los datos de las últimas encuestas de movilidad realizadas en las principales conurbaciones españolas, a falta de datos contrastables sobre movilidad domiciliaria en Cantabria. La dinámica es que, por el tremendo efecto llamada que generan las nuevas autovías, los problemas de congestión, lejos de solucionarse, se agravan, al poner cada vez más automóviles en circulación. Así lo prueba también el hecho contrastado que se en las principales áreas metropolitanas del Estado, con Madrid a la cabeza, donde se ostenta a la vez el récord en kilómetros de autovías y el de congestión diaria.

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 CO₂ 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 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 conocido como acuerdo 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

² Fuente: Observatorio Metropolitano de la Movilidad / Transyt

³ Fuente: Dcción. Gral. de Calidad Ambiental; Mº de Medio Ambiente

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. ANÁLISIS AMBIENTAL DEL PROYECTO

El Estudio Informativo consultado remite en el capítulo de los impactos potenciales a las medidas preventivas y correctoras que se arbitren en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de las alternativas de trazado que se consideren. En cualquier caso, y en lo que hace sobre todo al LIC del Río Pas, las medidas protectoras y correctoras tipo que se articulen para la solución elegida, son medidas a las que ya estamos acostumbrados en este tipo de infraestructuras y que nunca son suficientes para reducir los impactos más importantes que ocasionan (contaminación atmosférica, fragmentación del paisaje, ecosistemas y hábitats, aislamiento de espacios protegidos, alteraciones en las escorrentías naturales y disminución de la capacidad del territorio).

A continuación se realiza una valoración de las afecciones en el estudio que nos ocupa, comenzando por analizar el impacto sobre el río Pas:

- *La llanura aluvial se encuentra desarrollada sobremanera aguas abajo de la confluencia con el Pisueña, precisamente donde se situaría el viaducto del proyecto de carretera. En este tramo el río discurre efectuando múltiples meandros, dando además lugar a islas fluviales. Se encuentran también multitud de segmentos de cauce abandonados, fruto de la migración del río por la llanura. Esta configuración da lugar a una desarrollada vegetación de ribera compuesta por alisedas orladas por saucedas en las zonas más cercanas al cauce, siendo el sector donde mejor se conservan los hábitats referenciados en la Directiva.*
- *Para cualquiera de las alternativas que se maneje se atraviesa el río, cortando de raíz la principal función del mismo, el corredor ecológico que constituye. Precisamente esta función fue la que justificó su inclusión en la red Natura 2000, decisión tomada por la propia Comunidad de Cantabria (ver más adelante).*
- *Fragmenta y aísla al río y a las especies animales que le sirven de hábitat aunque sean específicas de otros hábitats aledaños (praderías, brezales, encinares), sobre todo fauna terrestre (anfibios, reptiles y mamíferos).*

- *Supone la destrucción de una superficie apreciable de espacios catalogados en la Directiva de Hábitats 92/43/CEE, tanto fluviales (bosque en galería con alisedas y fresnedas, alamedas, juncales, tarayales, etc.) como atlánticos.*
- *Se suma de forma sinérgica a los impactos que ha sufrido el LIC con la construcción de las variantes de la N-634 en La Encina de Cayón, La Penilla de Cayón, Socobio (Castañeda) y Vargas, y la ampliación actual de la misma como autovía, poniendo en serio peligro la función de corredor e integradora del paisaje del territorio que tienen los ríos Pas y Pisueña. Esta actuación se está acometiendo en estos días, sin la más mínima consideración de la existencia del LIC, arrasando con la vegetación de ribera del río Pisueña en flagrante conculcación de la legalidad*

5. SOSTENIBILIDAD DE LA NUEVA CARRETERA

Sin duda, una de los grandes objetivos del desarrollo sostenible es llegar a conseguir una movilidad sostenible, es decir, obtener un transporte equitativo, que dé la misma oportunidad de movilidad a todas las personas, económico y orientado a la protección ambiental. Existe un debate amplio sobre qué soluciones son las mejores para garantizar la movilidad sostenible y parece que en lo único que se está de acuerdo es en que seguir favoreciendo el transporte por carretera como única alternativa a los problemas de movilidad actuales es la solución más insostenible.

Proponer esta nueva infraestructura como alternativa al problema del tráfico existente y al aumento esperado del mismo, significa hacer más insostenible el transporte en Cantabria. Por un lado, favorece la utilización y crecimiento del vehículo privado como medio de transporte principal y, por otro, disminuye la competitividad y atractivo de otros medios menos contaminantes y más sostenibles.

La respuesta al aumento del número de vehículos no puede ser construir más carreteras, que lo único que consiguen es aumentar aún más su número. Si queremos tener un transporte sostenible en Cantabria, la respuesta a esta tendencia debe ser mejorar y hacer más eficiente el transporte público, única alternativa al uso del vehículo privado, sobre todo con dotaciones ferroviarias.

En la línea de algunas de las propuestas que aparecían en el borrador del Plan Estratégico de Transportes de Cantabria (PETC), señalaríamos el establecimiento de corredores de viajeros separados del tráfico de mercancías en área metropolitana, la duplicación de vía en la red de Cercanías de vía ancha en el área metropolitana para potenciar su servicio "a frecuencia", la

construcción y rehabilitación de estaciones, terminales y apeaderos o la construcción de nuevos ramales o derivaciones a zonas industriales.

Si se valorará el impacto de las carreteras sólo por el espacio que ocupan, seguramente en la mayoría de los casos el resultado sería insignificante. Pero el impacto más importante de una carretera no es la ocupación de espacio, sino la fragmentación que introduce en los ecosistemas y paisaje del territorio. Estos impactos se soslayan en el documento de este estudio.

El Estudio adolece de un análisis mediante un modelo de tráfico la repercusión de la carretera sobre las emisiones atmosféricas de CO₂, y un estudio sobre las afecciones al acuífero. El EIA debería recoger también los impactos que acarrea sobre el medio natural los crecimientos urbanísticos previstos, no solo como consecuencia de los Proyectos Singulares de Interés Regional (PSIR) del Llano de la Pasiéga y el Área Logística de Piélagos-Villaescusa, sino también de los residenciales que se establecen inexorablemente en los alrededores de estas infraestructuras. Este urbanismo desmesurado (la urbanización de El Cuco, en el T.M. de Piélagos, puede considerarse uno de los paradigmas en Cantabria de este modelo) amenaza con convertir los corredores viarios de alta capacidad en un manto de hormigón, disminuyendo nuestra calidad de vida e impidiendo a las generaciones futuras el disfrute de nuestro patrimonio natural.

Consideramos, por tanto, que la propuesta es insostenible ambientalmente porque contribuye a empeorar la calidad del aire de la franja por la que discurriría, con las implicaciones que tendría en la salud de la población y, a escala planetaria, sobre el cambio climático, introduce una nueva fragmentación en el LIC del río Pas y espolea el crecimiento urbanístico desmesurado que planea sobre los municipios alrededores a esta nueva carretera.

6. AFECCIONES A LA RED NATURA 2000

Como espacio natural afectado por la nueva infraestructura se encuentra el Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES 1300010 "Río Pas", que el estudio recoge de forma pormenorizada, incluido en la Red Natura 2000 de la Directiva Hábitats.

El artículo 6.3 de la mencionada Directiva que disponía la necesidad de evaluación de cualquier proyecto que tuviera repercusiones sobre un LIC ha tenido un reciente espaldarazo con la aprobación de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que en su art. 45. 4 dispone:

"Medidas de conservación de la Red Natura 2000. Cualquier plan, programa 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 o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades Autónomas, 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 5 de este artículo, los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos solo podrán manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.”

A la espera del trazado de las distintas alternativas que se propongan, no hay duda que pueda afectar de forma apreciable al LIC en cuestión. Que la afección se pueda producir individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, implica que el análisis de la incidencia ambiental de la carretera propuesta se realice teniendo en cuenta los impactos acumulativos de los planes o proyectos realizados o propuestos dentro de su ámbito. Es decir, para saber si la afección al LIC es más o menos severa o compatible se deben considerar de manera acumulativa la N-623, las actuaciones previstas en los PSIR y los planes urbanísticos en vigor o efectivamente propuestos, y de otras carreteras (N-623, N-634, A-8) o actividades realizadas o propuestas hasta la fecha..

Conviene señalar al respecto que, la Comisión Europea, a requerimiento de los principales grupos ecologistas del Estado Español (Ecologistas en Acción, GreenPeace, WWF-Adena, Amigos de la Tierra y Seo-Birdlife), ha abierto un procedimiento de infracción por la falta de evaluación de los daños del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) sobre la Red Europea Natura 2000.

El concepto de “*integridad del lugar*” está vinculado con los objetivos de conservación del LIC afectado. Uno de los objetivos de conservación que pretendía cubrir la Comunidad Autónoma de Cantabria al elaborar la red de espacios Natura 2000 en nuestro territorio era garantizar la protección de las riberas de los ríos principales, por constituir corredores biológicos de suma importancia para vertebrar y conectar los espacios naturales. El LIC del Pas-Pisueña responde a este objetivo y la nueva carretera que lo cruza, impide que se desarrolle. Por tanto, antes de realizar cualquier evaluación de las repercusiones sobre el LIC, podemos afirmar que perjudica gravemente a la integridad del mismo, afectando a la coherencia de la red Natura 2000 en el territorio cántabro.

El significado de “*integridad*”, en un contexto ecológico dinámico, puede considerarse que denota resistencia y capacidad de evolucionar en direcciones favorables a la conservación. La nueva actuación disminuye esta resistencia o

capacidad de los ecosistemas y hábitats de los LIC que afectan. Por tanto, puede decirse que perjudica a la integridad de los mismos.

Sin perjuicio de las conclusiones a las que podamos llegar, incluimos a continuación alguna de las indicaciones recogidas en su día en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) sobre el estudio informativo «Autopista de peaje. Conjunto de posibles corredores para la conexión de la red de carreteras del estado al este de Torrelavega (Zurita) y la autovía ronda de la bahía de Santander», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Resolución de 6 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, BOE de de junio de 2003).

- En la Introducción se dice: “Analizado el expediente, con fecha 24 de enero de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional acerca de la afección del proyecto al Lugar de Importancia Comunitaria denominado «Río Pas», de la localización de los vertederos y finalmente se solicitaba un análisis de ruido.”
- En el apartado 1.2 “Entre el P.K. 2+000 y 3+000, /...../ el trazado se aproximará lo máximo posible a la N-634 para minimizar la afección al núcleo de Zurita y a la zona arqueológica «Terrazas pleistocénicas de Zurita»”.
- En el 1.3: “El viaducto de cruce del río Pas no podrá tener ningún apoyo dentro de este cauce, debiendo adoptarse una tipología constructiva que garantice el cumplimiento de esta prescripción. En el 1.8 “/...../ Como resultado de este ajuste deberá quedar garantizada la integridad del cauce, que no será ocupado en ningún punto y mucho menos canalizado, y la menor afección posible a las masas forestales existentes.
- En el 3.2: “El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.4 de protección de la vegetación de ribera. Se evitará colocar apoyos dentro de los cauces, quedando expresamente prohibida dicha colocación en el río Pas, de acuerdo con la condición 1.3.
- En el 6: “Protección contra el ruido: Asimismo, en el LIC ES1300010 «Río Pas», a una distancia de 200 metros desde el borde de la autopista y a una altura de 1,5 metros no podrán superarse los 60 dB(A) de L deni de L night”.

- En el 11: “Protección del Lugar de Importancia Comunitaria ES1300010 «Río Pas», la alternativa elegida afecta al río Pas, propuesto por el Gobierno de Cantabria como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) con el código ES1300010 «Río Pas». /...../ Al existir una afección a la vegetación de ribera, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de esta afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia. /...../. El proyecto seguirá las indicaciones que la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria introduce en su escrito de fecha 11 de abril de 2003. Entre dichas medidas se incluirá, al menos, la restauración de la vegetación de ribera del río Pas, en zonas donde se encuentre degradada, con unas especies y disposición similares a la vegetación natural, y en una superficie de al menos el doble de la ocupada por la autopista”.

Viene a colación recuperar estas indicaciones porque resulta sorprendente que la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria, no hiciera propias todas estas medidas recogidas en la DIA, para las variantes de la N-634 entre Zurita y Penagos ejecutadas a finales de la década de los noventa.

Pero, más que sorprendente, resulta lacerante, que la Administración Regional no las exija ahora (cuatro años después) para la duplicación que se está acometiendo de esa vía y su transformación en su tramo Zurita-Solares como Autovía del Cantábrico. En este caso, ya no se trata de que la afección al LIC del río Pas consista en un **ÚNICO** viaducto, sino nada menos que en **CINCO** (tres sobre el Pisueña, uno sobre el Pas y uno más sobre el río Pámanes, perteneciente al LIC del río Miera). Difícilmente se puede encontrar tal nivel de incompetencia y doble rasero en temas ambientales.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Es imprescindible abordar este proyecto desde en conocimiento de la realidad de la movilidad en el conjunto de la Comunidad Autónoma, para lo cual sería imprescindible conocer datos sobre Movilidad Domiciliaria en su ámbito de actuación que desconocemos se hayan elaborado o publicado.

Es necesario tener en cuenta que a pesar de las sucesivas y cuantiosas inversiones en nuevas infraestructuras y ampliaciones de las mismas, no se resuelven los problemas de movilidad y las congestiones en nuestras carreteras siguen aumentando, lo que conlleva a que el territorio soporte cada vez y con más frecuencia situaciones de contaminación por encima de los límites permitidos.

Resulta imprescindible dotarse de un nuevo modelo de ordenación territorial y urbanística capaz de reconsiderar el vigente modelo, que propicia el uso irracional del vehículo privado. Se trata, por tanto, de que los nuevos desarrollos urbanos integren también los empleos, equipamientos y los servicios necesarios para disminuir la necesidad de desplazamientos, generando proximidad y vida local frente a la dependencia del vehículo privado.

Es necesario dotarnos de Planes de Movilidad Sostenible en nuestras ciudades, y en el conjunto de nuestra Comunidad Autónoma y debatir y aprobar una Ley de Movilidad que supere el estrecho corsé de los Planes de Transporte generales o sectoriales

Podemos afirmar que la carretera que se pretende construir amenaza a la integridad y coherencia de la Red Natura 2000 de Cantabria, suponiendo un deterioro apreciable de los hábitats e impidiendo que se desarrollen los objetivos de conservación que motivaron su elaboración.

Por todo ello, **SOLICITO:**

Que se considere **INVIABLE** el proyecto objeto de estudio y abogamos por la **alternativa "0"**, demandando su desestimación y archivo.

Ecologistas en Acción Cantabria