

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

Ecologistas en Acción de Cantabria, comparece y como mejor proceda en derecho

EX P O N E

Que con fecha 5 de agosto de 2008, desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se ha recibido el proyecto 20080206ATV: "*Autovía A-67. Ampliación de Capacidad y Ramal de Continuidad. Tramo Santander –Torrelavega. Cantabria.*" para el que se solicitan consultas previas sobre la decisión de someterse a Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto, abriéndose un plazo de treinta días hábiles para dar respuesta a dichas consultas

Ecologistas en Acción de Cantabria, dentro del plazo habilitado sobre la decisión y alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto de referencia, 20080206ATV

D I C E

1. Marco general

Ecologistas en Acción (E en A) entiende que existe un error argumental de bulto, por parte de la Administración Central del Estado (ACE), 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 ampliación de capacidad del tramo de autovía A-67 entre Santander y Torrelavega, al intentar mejorar la accesibilidad motorizada, nuevas centralidades funcionales y nuevas zonas de expansión de actividades económicas. La ACE plantea, una vez más, que los graves problemas de transporte que generan importantes consecuencias medioambientales se agudicen cada vez más. E en A 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 que favorezcan 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. Este mismo verano hemos podido recibir propuestas del Ministerio de Industria donde se planteaban algunas medidas para reducir el consumo de petróleo; mientras que el Ministerio de Fomento sigue construyendo autovías y animando a más gente a quemar combustibles fósiles. Y esto se produce en un contexto europeo donde España ya ocupa el primer puesto europeo en el ranking de número de kilómetros de vías

de alta capacidad (autovías y autopistas) y el tercero del mundo, sólo superado por Estados Unidos y China. Por ello, E en A considera que la medida más eficaz y la más eficiente económicamente, sería ahorrarnos los miles de millones de euros previstos para la construcción o la ampliación de más autovías, dedicando estos fondos a la eficiencia y al ahorro energético.

E en A coincide con el análisis que ha realizado el Ministro de Industria, en relación a que el sector clave para reducir el consumo de petróleo es el transporte por carretera. Por eso, la organización ecologista valora positivamente algunas de las medidas propuestas, como la reducción de velocidad en las zonas metropolitanas. Si se aplica esta medida no sólo reducirá el consumo de combustible, sino también la contaminación, la siniestralidad y la congestión, como demuestra la experiencia de las ciudades europeas que ya la han aplicado. Pero se echa en falta la medida número 32, que sí que tendría un impacto nítido y muy relevante en nuestro consumo energético: dejar de construir y ampliar viales de alta capacidad como son las autopistas y las autovías.

Porque el Ministerio de Fomento sigue con su política ajena a la realidad, con un plan tremendamente desarrollista, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) que, entre otros objetivos, plantea construir 6.000 nuevos kilómetros de autovías. Además, los desmesurados presupuestos que maneja el Ministerio de Fomento para infraestructuras (más de 18.000 M de € en 2008) permitirían acometer muchos planes de desarrollo de fuentes renovables de energía, así como otros más ambiciosos de reducción del consumo.

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, Arnuelo, 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 tráfico entre las dos principales ciudades cántabras; sin embargo, en aquellos momentos, y nos referimos a la segunda mitad de la década de los ochenta, 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 ariete de una nueva infraestructura se espoleó el modelo desarrollista de urbanismo disperso y comenzaron a recalificarse terrenos rústicos, y paulatinamente 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 los tráfico de proximidad, 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 las inmediatas al Parque Científico-Tecnológico de Santander en la S-20, Proyecto Singular de Interés Regional aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 29 de enero de 2004 (BOC de 28 de junio). 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 (Real de Piasca, Luis del Río, etc).

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, y aprovechando que el Pisuerga (ampliación de capacidad de la A-67) pasa por Valladolid, se cuela de rondón la construcción de una nueva vía de servicio, o de una nueva carretera, entre el enlace de El Ramo (Mompía) de la A-67 y el enlace de Rucandial de la S-20, con una longitud en torno a 6 km.

Este nuevo vial pretende poner en valor los nuevos desarrollos urbanísticos que se proyectan en los T. M. de Santander (aledaños al Proyecto Singular de Interés Regional del Parque Científico-Tecnológico de Cantabria en Lluja) y del T. M. de Bezana (entre el núcleo urbano de Sta. Cruz de Bezana y las laderas del Alto de Lloredo, hasta Prezanes). El caso más emblemático se presenta en esta ocasión al norte de la S-20, en el enlace de Rucandial, precisamente en lo que sería el extremo este de la nueva carretera, con el denominado ámbito 7 según el avance del nuevo PGOU de Santander, por el que buena parte del Suelo No Urbanizable (SNU) genérico en concreto de esta área, pasa a ser suelo urbanizable (SU) con una densidad de 70 viviendas/ha, la máxima permitida. Si se aprueba el nuevo PGOU de Santander esto permitirá levantar cerca de 6.500 nuevas viviendas. En el mismo ámbito 7, también el avance del PGOU prevé la modificación de SNU (que también están protegidos por el Plan de Ordenación del Litoral -POL- como áreas de ordenación litoral de tipo periurbano, que se *“corresponde con los sectores o áreas periféricas de los núcleos ubicados en el entorno de las autopistas y de la Bahía de Santander, sometidos a procesos de transformación territorial por la implantación de nuevos usos que han podido modificar su estructura territorial”*) a suelos calificados como Sistemas Generales de infraestructuras, equipamientos y espacios libres, lo que dejaría expedito el trámite para la nueva carretera con inmejorables accesos a la S-20 y A-67. La conexión del Parque Científico-Tecnológico con la S-20 (este y oeste) y la A-67 ya está asegurada merced al nuevo puente vanguardista diseñado por J. Ramón Sáiz Fouz.

Todavía podría entenderse la denominada solución sur (corredor sur) entre El Ramo (Mompía) y Rucandial, porque sería una forma de mejorar los accesos desde Sta. Cruz de Bezana a la A-67, que en su día se diseñaron mal, pero resulta incomprensible que el M^º de Fomento intervenga dotando a la zona de una nueva carretera (los denominados como corredores centro y norte entre Mompía y Rucandial) cuyo mayor interés estaría en servir de acicate a los nuevos desarrollos urbanísticos especulativos en el extremo oeste del T.M. de Santander y, en el de Bezana, los comprendidos en La Presa y Los Castros, entre los núcleos de Sancibrián, La Sierra y Sta. Cruz de Bezana. Si se adoptara cualquiera de las dos soluciones, predispondría a modificar el PGOU de Bezana, declarando como urbanizable los espacios rústicos situados en Lloredo, entre Prezanes y Sta. Cruz. Un proceso urbanístico tan depredador como bien conocido.

Resulta muy significativa la opacidad de determinados equipos de gobierno municipales a facilitar información sobre el avance de los nuevos PGOU; en el caso de Piélagos saltan todas las alarmas por su conocida oposición al Plan de Ordenación del Litoral y haberse significado, con el PGOU aprobado en 1993, por haber permitido atrocidades urbanísticas como las urbanizaciones de El Cuco (paralizada cautelarmente por orden judicial) o La Mina en Cutíos (Arce) junto al Pas y la A-67.

A esta carrera urbanizadora tampoco es ajeno Torrelavega, en tanto en cuanto el planeamiento en tramitación supone unas modificaciones importantes, con la conversión en urbanizable de una gran cantidad del suelo rústico, y dado que los más cercanos al límite con Polanco, por donde discurriría el ramal de continuidad, son de protección agrícola-ganadera estaríamos ante otro embate recalificador, al calor de la necesaria creación de suelo con máxima capacidad de acogida para servicios generales de infraestructuras y no urbanizables de protección de las mismas,

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 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 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 despilfarradores de energía, y se utilizan con más frecuencia y para recorridos mayores

El M^o de Fomento 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 CC AAs 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.

Esta ampliación de capacidad de la A-67 supondrá un aumento significativo de contaminantes atmosféricos derivados del transporte. Se hace imprescindible acometer en el EsIA 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 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, los 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 de las infraestructuras existentes en lugar de dotarse de más infraestructuras. Y esto en un país, como Francia, que tiene dotaciones de vías de alta capacidad (autopistas y autovías) inferiores a las de España.

4.- Costes sociales y económicos del proyecto.

¹ Fuente: Sostenibilidad en España 2006, Mundiprensa

² Fuente: Observatorio Metropolitano de la Movilidad / Transyt

³ Fuente: Dcción. Gral. de Calidad Ambiental; M^o de Medio Ambiente

Un reciente informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente, muestra que el transporte por carretera sigue constituyendo en la UE-27 la principal fuente de emisión de algunos contaminantes, como óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO) y componentes orgánicos volátiles (COVs) distintos al metano, y la segunda fuente más importante en emisión de partículas finas (PM₁₀ y PM_{2.5}). Si bien el informe⁴ reconoce que la mayoría de países de la UE-27 han reducido sus emisiones de contaminantes respecto a décadas pasadas, otros estudios señalan que la contaminación continua dañando la calidad del aire en determinadas zonas, particularmente en las áreas urbanas. El informe identifica al transporte por carretera, la industria manufacturera y la construcción, al sector residencial y la agricultura como las principales fuentes hoy día de contaminación del aire.

La exposición a los contaminantes puede causar daños a la salud a corto y largo plazo, afectar seriamente a los ecosistemas y actuar como agentes corrosivos de edificios y todo tipo de materiales. Los daños a la salud afectan a la población de todo tipo de edades, pero es bien conocido que existe un riesgo extra para las personas con problemas cardíacos y respiratorios. Los contaminantes atmosféricos son también responsables de la acidificación de bosques y ecosistemas acuáticos, y de la eutrofización de suelos y aguas, disminuyendo la aportación de oxígeno disuelto en ríos y lagos.

En el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) se debería contemplar el incremento en la emisión de gases contaminantes que se produzca con la ampliación del tramo de autovía, que seguirá representando una amenaza para la salud, especialmente en las localidades próximas a Torrelavega (Polanco, Barreda) donde ya se soportan altos niveles de contaminación del aire. Las partículas en suspensión de mayor tamaño (PM₁₀) presentan niveles de superación de los umbrales de protección, y lo mismo ha ocurrido, aunque en menor medida, con el CO y el O₃ en la estación de Camargo, precisamente en un área donde se incrementarán los niveles por aumento de tráfico cuando se ponga en funcionamiento la S-30, autovía Ronda de la Bahía, y la ampliación de capacidad de la A-67. Por tanto, deben analizarse los efectos sinérgicos sobre la calidad del aire de las zonas situadas en ambos extremos (Torrelavega y Camargo) de la actuación, producidos por el aumento de la concentración en el aire de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), metales pesados, compuestos orgánicos volátiles (COVs), partículas en suspensión, etc.. De forma paralela, habría que incluir un estudio de dinámica atmosférica de las emisiones que permita establecer dónde y en que concentración aparecerán los contaminantes emitidos.

Uno de los aspectos nucleares de la estrategia del PEIT, también desde la perspectiva de la caracterización ambiental del sector del transporte, es su apuesta decidida y prioritaria por la intermodalidad, orientada a favorecer el uso de medios de transporte público y, de manera especial, el ferroviario como alternativa prioritaria a la carretera y el transporte aéreo en las distancias cortas y medias. El PEIT propone directrices específicas para este modo que afectan a la mayor parte de los instrumentos de la política del transporte, con lo que se promueve una actuación ciertamente integrada que pretende asegurar, en general, una incidencia positiva en relación a los efectos ambientales derivados.

No obstante, uno de los objetivos prioritarios para la primera fase del PEIT lo constituye la inversión en nuevas infraestructuras ferroviarias de alta capacidad, en detrimento de actuaciones a nuestro juicio mucho más prioritarias como serían la mejora de la infraestructura para medias distancias y las Cercanías. Es decir, el PEIT prevé continuar a corto plazo una inversión, que considera necesaria para asegurar la sostenibilidad a medio y largo plazo del sistema de transporte, incidiendo en el tipo de infraestructuras ferroviarias de mayor incidencia ambiental negativa.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental del PEIT refiere que la Inversión en infraestructura ferroviaria compensa moderadamente la distribución modal equilibrada en infraestructuras y el uso del transporte público. *“La inversión en infraestructura ferroviaria (del PEIT) es abundante y tiende*

⁴ Fuente: http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2008_7/en

a compensar el desequilibrio modal en infraestructuras pero la excesiva concentración territorial y la focalización en la alta velocidad de estas inversiones hacen que no se explote totalmente su potencial de reequilibrio. El hecho de que la inversión ferroviaria esté concentrada en la alta velocidad, que transporta pocos viajeros a nivel nacional, y no en otras actuaciones de mayor eficiencia social hace que el tren no consiga impulsar suficientemente el uso del transporte público como para hacer de éste una alternativa real al vehículo privado”.

Desde esta perspectiva, entendemos que habría que abordar de forma prioritaria inversiones ferroviarias en Cercanías para el eje Santander-Torrelavega-Los Corrales, antes de cualquier actuación de esta índole en carreteras. Abundan los trabajos teóricos sobre planificación ferroviaria que han de servir de orientación general para la formulación de propuestas dirigidas a espacios territoriales concretos; como es el caso de la Comunidad Autónoma de Cantabria, un espacio relativamente reducido en el que habitan cerca de 600.000 personas y que cuenta con unas instalaciones ferroviarias obsoletas, sin actuaciones significativas desde el s. XIX, sobre todo en la red de ancho convencional o ibérico.

Respecto a las mercancías, es bien conocida el objetivo que el PEIT 2005-2020 establece en el horizonte del año de su conclusión, que el ferrocarril español llegue a transportar globalmente el 30% de las mercancías que se mueven por el territorio nacional, teniendo presente que esta cifra ha de corresponder a la totalidad del territorio; para alcanzarla, la proporción del reparto modal ha de ser mayor a favor del ferrocarril en las áreas más activas y pobladas de modo que dicho reparto en la Comunidad de Cantabria, relativamente bien dotada de infraestructuras y equipamientos ferroviarios debería alcanzar al menos el 50%, pretensión ambiciosa que, por cierto, coincide con el reparto modal existente hoy día en Estados Unidos. Se trata de un objetivo complicado en primer lugar por razón de las distancias del origen y del destino de las expediciones ya que en la mayoría de los destinos estarán fuera del territorio autonómico. Por lo tanto, solamente una serie de políticas de Estado apoyadas por el Gobierno regional podrían comprender exigencias modales de transporte a los cargadores y Administraciones que envíen o exportasen mercancías hacia o desde Cantabria. Ese es el reto del reparto modal territorial que bien podría incluir cláusulas de condicionamiento a favor del ferrocarril para las expediciones procedentes o dirigidas a países desde y hacia el puerto de Santander.

Entrados en el XXI las necesidades sociales no se satisfacen en absoluto con el grado deseable, tanto en lo referente a los transportes de viajeros como a los de movimientos de mercancías, Cantabria presenta al menos dos escenarios de actuación ferroviaria, el primero estaría constituido por el conjunto de líneas que acceden a la ciudad de Santander y el segundo por el conjunto de estaciones repartidas en las redes de ancho ibérico y vía estrecha, operadas respectivamente por RENFE Operadora y FEVE. Este es el conjunto fundamental a partir del que hay que formular las propuestas de planeamiento. Probablemente será pertinente establecer criterios de una mejor utilización de la implantación existente y en algún caso concreto se sugeriría la construcción de alguna línea nueva. En todo caso estas ideas de incremento de la red versarían siempre sobre la red de vías de ancho ibérico, es decir destinadas a tráficos de Cercanías o de mercancías

El reparto modal del ferrocarril. Es de sobra conocido el desequilibrio modal existente en España en cuanto al transporte de mercancías entre el modo ferroviario y la carretera, situación de la que en ningún caso se exceptúa la Comunidad de Cantabria que mueve por tren menos del 10% de sus flujos, tanto de perecederos como de inertes y otros flujos industriales, por lo tanto una actuación pública debería estar dirigida a corregir esta desacertada desproporción.

Actuaciones en la red ferroviaria existente: Cantabria cuenta con una red aceptablemente densa que conecta los puntos principales del conjunto metropolitano a efectos sobre todo de transporte de viajeros. Este predominio hace que los accesos para el movimiento de trenes de mercancías estén bastante bloqueados al menos en horas diurnas. La prioridad para el tráfico de viajeros aparece tanto en las Cercanías como en el decreciente movimiento de trenes de media y larga distancia en la red de ancho ibérico. Dado que en un plazo inferior a 10 años, como máximo, los movimientos de viajeros de larga distancia y bastantes de los de media distancia se van a efectuar a través de las vías y redes de ancho internacional, la red antigua va a quedar en buena parte disponible para

el encaminamiento de circulaciones de mercancías. por lo tanto y en lo concerniente a inversiones en infraestructura ferroviaria conviene concentrarlas en el aumento de capacidad de los actuales corredores que soportan los mayores tráficos.

Es necesario mejorar las Cercanías entre Santander y Los Corrales de Buelna, duplicando las vías y reubicando estaciones que den servicio a los nuevos desarrollos urbanos en Camargo, Guarnizo y Parbayón. reubicando estaciones (Boo, Guarnizo) o nuevos apeaderos que den también servicio a polígonos industriales (Tanos, Barros, Guarnizo). 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.

Por lo que respecta a la infraestructura en ancho métrico, operada por FEVE, debería prioritariamente completarse la duplicación de vías en los ejes Santander-Oviedo (entre Torrelavega y Cabezón de la Sal y el de Santander-Bilbao (Nueva Montaña a Maliaño y Orejo a Solares), con especial atención a los Polígonos Industriales y de servicios (Adarzo-El Campón, Heras, C.C. Bahía de Santander, etc.) e implementar apeaderos para los nuevos desarrollos urbanísticos (Luja-Ojaiz, Campogiro-La Remonta) de manera que funcione como un modo ferroviario tipo metrotren.

Dado el considerable volumen que supone el puerto y el que está experimentando el transporte aéreo de cargas, el ferrocarril debería recuperar y prepararse para un tráfico mixto de Cercanías y mercancías, mediante la revitalización de la conexión con el puerto y una nueva línea al aeropuerto, que funcionasen como dos ramales operativos desde la nueva estación de mercancías de Camargo. Así se podrían hacer trasvases de cargas entre las terminales marítima, aérea y ferroviaria. Aquí recae la responsabilidad de los agentes planificadores de servicios de viajeros en entornos entre 10 y 50 kilómetros alrededor de una ciudad de tamaño medio, donde ha de estar presente la idea de protección del territorio, no colaborando con la carretera a la expansión incontrolada de la urbanización dispersa que si se apoya en el tren hasta puede presentarse como más ecológica, hay que huir de ese sofisma.

En el EsIA debería incluirse, 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 incluya, además de la eficiencia del transporte, la reducción de impactos ambientales no deseados, la contaminación y el ahorro energético, y expliquen como los argumentos de ahorro de tiempo se traducen en ahorro económico en base a esa evaluación multicriterio.

5.- Demanda de tráfico

Resulta obligado asimismo someter a información pública el Estudio Informativo (o Estudio de Viabilidad) para la ampliación de capacidad de la A-67 y ramal de continuidad, tramo Santander – Torrelavega, que aparte de comprender el propio EsIA recoja los siguientes aspectos, a saber:

- a) Finalidad y justificación de la obra, así como definición de sus características esenciales, con la descripción de criterios de diseño y características principales, los corredores estudiados, el análisis y selección del corredor seleccionado, la descripción de las alternativas y los planos.
- b) Previsión sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de la obra en su área de influencia: datos de partida sobre la demanda que incluya la metodología, datos sobre movilidad, tráfico y la evolución observada en las carreteras del área en el periodo 1997 - 2007, el ajuste del modelo de demanda a la situación actual, pronóstico de la movilidad, demanda potencial de la A-67 ampliada, estimación de la demanda en la conexión de la A-67 con la S-20,

Ronda de la Bahía y A-8 y prognosis de la demanda de la A-67 en el tramo Santander-Torrelavega.

- c) Análisis económico coste-beneficio del proyecto, que incluya la metodología para la estimación de coste y beneficios, los costes del proyecto, gastos de transporte, costes de inversión y mantenimiento, ahorro en costes de funcionamiento, ahorro en costes de siniestralidad, ahorro en las emisiones de contaminantes, ahorro en tiempo de viaje e indicadores de rentabilidad
- d) Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico, con datos e informes existentes de actuaciones que afectan al tramo de la A-67, antecedentes directos, otros proyectos y estudios en el ámbito de estudio, proyectos de construcción de vías colectoras en el entorno de la A-67, proyecto de trazado de plataformas reservadas para el transporte público en la A-67 y actuaciones de mejora en las vías colectoras de servicio, y sobre el planeamiento sectorial, territorial o urbanístico con documentos relativos al informe y certificado de viabilidad urbanística
- e) Justificación de las alternativas elegidas, indicando, entre las consideradas, las características de su trazado, con la descripción técnica de acometidas y planos parciales del ramal de continuidad oeste y la vía de servicio Mompía-Rucandial
- f) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra, objeto y alcance, riesgos considerados, análisis de riesgos, análisis de riesgos operativos y tecnológicos en el caso concreto de la construcción de túneles, método de excavación y conclusiones.
- g) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de la obra con la justificación, asimismo, de la procedencia de ésta
- h) Estudio de seguridad y salud laboral en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción: consideraciones generales sobre control de accesos, planificación de los trabajos, medidas de emergencia, consideraciones particulares sobre movimiento de tierras, firmes y pavimentos, drenajes y bombeos, obra civil del túnel de Sierrapando, instalaciones, estructuras y muros, señalización, balizamiento y defensas, obras complementarias, servicios afectados, soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución o áreas de conservación y explotación.

En el Estudio Informativo deberá figurar de forma destacada la diagnosis de la situación actual de tráfico, mediante un estudio de Intensidades Medias Diarias (IMDs), que permitan establecer las prognosis en distintos horizontes temporales, que permita 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 ampliación 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 ampliación nace con el fin de descongestionar la actual A-67, pero esta intención, salvo con el ramal de continuidad, servirá para todo lo contrario; funcionará de momento produciéndose una mejoría transitoria en la congestión del tráfico de agitación, pero servirá como 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 vías de alta capacidad en tantos otros casos. Porque si realmente se hubiera querido descongestionar la A-67, 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 el vehículo privado al transporte público.

El problema de esta política de actuaciones es que se cede suelo público, se incide en un modelo de transporte y movilidad cada vez mas insostenible y se detraen fondos necesarios para otros servicios públicos (incluso para otro tipo de infraestructuras de transporte más sostenibles) por la reducción en la inversión a que quedan sometidos.

6.- Propuesta de Corredores

El proyecto de ramal de continuidad de la A-67 plantea dos alternativas para su entronque con la Autovía de la Meseta, entre Polanco y Sierrapando, que a juicio de E en A estimamos conveniente para separar los tráficos de proximidad hacia y desde Torrelavega de los de la A-67 hacia Reinosa o la meseta, a lo que contribuye la pésima ubicación del enlace de acceso a Torrelavega, ya en el interior del casco urbano, en la Glorieta de Martín Blanco donde confluyen los tráficos de proximidad desde la A-67 con los de la N-611 desde la Avda. de Solvay y con el condicionante de espacio que determina, al norte de la glorieta, el corredor ferroviario de vía estrecha.

La alternativa este parece en principio la más sencilla de acometer pero a cambio implicaría mayor afección al medio socioeconómico, al tener que pasar por el área oeste de Rinconera (Polanco). Sin embargo, la opción oeste resulta en principio técnicamente más compleja y más cara, porque habría que solventarse con sendos túneles que emboquilles norte llegarían prácticamente a la altura del trazado actual de la A-67 a la altura de Barreda pero a cambio supondrá mucha menor afección a propiedades y viviendas. En cualquier caso, habría que esperar al deseable periodo de información pública del EsIA para adoptar una posición con más elementos de juicio.

Mucho más nítida se dibuja la opción a considerar para la nueva carretera entre los enlaces de Rucandial (S-20) y Mompía (A-67); de las tres alternativas o corredores que enuncia el informe el corredor sur incidiría en un área del territorio que presenta mucha mejor disposición para acoger esta nueva infraestructura, aprovechando el corredor ya creado por las actuales S-20 y A-67. porque como bien se señala en el capítulo de caracterización del territorio, apartado de infraestructuras y carreteras, la zona de dominio público que llega a los 8 m. de las carreteras estatales es la más idónea para este tipo de actuaciones. El tramo más complicado lo constituye el más próximo a zonas urbanas de Sta. Cruz de Bezana, donde no se cumplen los requisitos de distancias para la zona de servidumbre y el corredor constituido por la autovía más el nuevo vial de servicio a implementar, prácticamente, agotaría la disponibilidad de suelo dedicado a sistemas generales; la actuación en este tramo debería contemplar la adopción de medidas fuertemente correctoras (con apantallamiento de suficiente envergadura por la proximidad de inmuebles y áreas residenciales) dado la nueva carretera de servicio se convertiría en una vía urbana con elevadas intensidades de tráfico diario.

Las otras dos opciones, denominadas en el informe como corredores centro y sur, obrarían como patentes de curso de la Administración Central para que desde los respectivos Ayuntamientos se acometan planes urbanísticos desmesurados, como ya se ha señalado anteriormente en estas mismas alegaciones.

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 PEIT 2005-2020 se situarán en 17.450 kms, a la cabeza de todos los Estados de la UE-27 en número de kms de vías de alta capacidad en relación a su población y al número de vehículos en circulación.

Pero en el mismo PEIT también se señala: "A partir de 2008, las prioridades se dirigirán a la mejora de los niveles de calidad en la Red Básica de Altas Prestaciones, mediante la plena cobertura del sistema coordinado de gestión de la red, la implantación en la Red Básica de Altas Prestaciones de sistemas de control de asistencia al usuario, incluida información a bordo y actuaciones en tramos congestionados de la Red Básica desde una perspectiva multimodal, **analizando sistemáticamente alternativas a la ampliación de capacidad**".

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, la nueva autovía S-30, Ronda de la Bahía, que está en periodo de ejecución, derivará tráficos de media y larga distancia desde la S-10 en el enlace de San Salvador de forma que hace concurrente la ampliación de la A-67 entre la Y donde la A-67 se desdobra para continuar hacia la S-10 y la S-20 en Bezana hasta RAOS.

Y por si esto no fuera suficiente, para cuando se prevea hubiesen finalizado las obras, habría otras dos autovías más operativas: el tramo Torrelavega-Solares de la A-8 y la mencionada S-30, dejando en evidencia que la ampliación serviría en buena medida para espolear el transporte motorizado privado entre las dos grandes localidades que disponen nada menos que de dos líneas ferroviarias que las comunican, un verdadero despropósito.

8.- Estudio de 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 1,5 y 4,5 °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 CO₂. 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:**

Desde E en A, entendemos necesario para este proyecto elaborar un Estudio de Impacto Ambiental (EslA) que, sin pretender resultar exhaustivos, debería detenerse en analizar el marco legal (marco normativo general, espacios protegidos, Red Natura 2000, ZEPAs, LICs, IBAs), una descripción del proyecto y las alternativas estudiadas (que incluya un análisis de los corredores estudiados y las conclusiones y justificación del corredor seleccionado y el ámbito de estudio), la finalidad y justificación de la obra, donde se definan sus características esenciales, la descripción de criterios de diseño y sus características principales y la descripción de las alternativas. El inventario ambiental del EslA debe incluir los objetivos y factores ambientales a estudiar, deteniéndose en aquellos aspectos a estudiar con más detalle en fases posteriores del proyecto y la presentación de información gráfica. El análisis del medio físico tendría que hacer referencia también a cuestiones sobre geomorfología, calidad agrológica de los suelos e hidrogeología en relación al abundante patrimonio subterráneo de las inmediaciones. En el medio socioeconómico incluir los cotos de caza y hacer un apartado diferenciado para los riesgos naturales (avenidas, inundaciones, etc.) e inducidos, incluyendo índices de inflamabilidad. Respecto a los medios cultural y natural, y en relación con el patrimonio arqueológico, incluir también el paleontológico que se suelen presentar en estrecha relación.

En cuanto a la identificación y valoración de impactos, establecer una metodología de evaluación que permita la identificación y evaluación de los efectos ambientales previsibles durante la **fase de obras** que pudiesen afectar a:

- la vegetación. desbroce y tala de vegetación
- afecciones sobre la fauna que provocan su desplazamiento temporal y alteraciones en sus ciclos biológicos.
- espacios pertenecientes a la Red Natura 2000
- espacios naturales protegidos
- sistema hidrológico superficial
- recursos hídricos subterráneos
- figuras de protección del planeamiento urbanístico
- patrimonio cultural
- calidad del aire
- hábitats de interés comunitario y/o prioritario
- paisaje
- viales de concentración
- usos del suelo
- cotos de caza

y también la identificación y evaluación de los efectos ambientales previsibles durante la **fase de explotación** que afecten a:

- la hidrogeología, la fauna, el paisaje, la calidad del aire, la población, a otras infraestructuras y a los suelos de interés agrícola

La comparación medioambiental de las alternativas propuestas deberá introducir el cálculo de los índices de comparación y la descripción del impacto ambiental para cada uno de los factores ambientales, el cálculo de los índices de comparación absolutos y las conclusiones. Por lo que hace al capítulo de medidas complementarias tendrá que hacerse una descripción pormenorizada del tipo de medidas preventivas y correctoras a adoptar, y las de tipo compensatorio que se barajen (recuperación y mejora de determinados hábitats, adquisición de terrenos destinados a la protección o ampliación de hábitats, acondicionamiento de infraestructuras para paso de fauna, etc.)

En el programa de vigilancia ambiental deberá contemplar aspectos generales (objeto del programa, fases y duración, dirección del programa, equipo de trabajo, tramitación de informes, calendario de trabajo y coste del programa de vigilancia ambiental. el programa deberá establecer una primera fase, de construcción de las obras, y una segunda fase de explotación, donde se vean los objetivos del programa en cada fase, el esquema general de aspectos a controlar, las actuaciones de vigilancia y seguimiento sobre los recursos del medio y los informes pertinentes.

A todo esto habrá que añadir un apartado sobre valoración de las medidas y las conclusiones del EslA, finalizar con el documento de síntesis que recoja los aspectos fundamentales del esia, con la descripción del proyecto y las alternativas estudiadas, los distintos corredores estudiados, el análisis de los mismos con las conclusiones y justificación del corredor seleccionado. El ámbito de estudio e inventario ambiental, la identificación y valoración de impactos, la comparación medioambiental de las alternativas propuestas que incluya el cálculo de los índices de comparación y las conclusiones, las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, el programa de vigilancia ambiental y la valoración de las medidas adoptadas

Convendría, asimismo, que el EIA se detuviera en una serie de estudios anejos que incluyera

- fichas de los espacios de la Red Natura 2000
- un estudio de la contaminación acústica
- un estudio del patrimonio arqueológico y paleontológico
- un estudio de emisiones
- un estudio de zonas de acopio y vertido
- un inventario de arbolado
- un estudio de afección a la Red Natura 2000
- un estudio hidrogeológico

- **Evaluación de Impacto Ambiental**

En el procedimiento que se siga se deberá hacer hincapié en que esta actuación resulta concurrente con la autovía Ronda de la Bahía, como se señala en la descripción general, y en que la ampliación no debe entenderse como la solución a la limitación de velocidad a 80 kms/h en los tramos más conflictivos, sino más bien incidir en la limitación como una medida a implementar en aras a la seguridad y a combatir el cambio climático. Cuando se recoge que esta actuación se encuadraría dentro del Programa de Adecuación de Autovías de primera generación, que pretende mejorar las condiciones de estas infraestructuras, que en su momento se construyeron, en su mayor parte, por duplicación de trazados ya existentes, no hace al caso por cuanto esta autovía fue en su totalidad de nuevo trazado sin existir tramo alguno coincidente con la N-611, Santander-Palencia.

En opinión de E en A debe realizarse el EslA que deberá detenerse en todos los aspectos relacionados anteriormente, pero que en el caso de la afección al medio socioeconómico en Bezana y Polanco se vuelven imprescindible; si bien solo la ampliación de las calzadas de la A-67 para crear en cada una de ellas un nuevo carril, en un tramo por definir entre el enlace de Torrelavega y el enlace de Raos, con una longitud máxima de 22 kms. y con rectificaciones de trazado puntuales imprecisas que en el documento se anuncian pero no se definen, exigiría

someterse al procedimiento de EIA, el resto de actuaciones anejas también lo demandan, como son la remodelación de los carriles de cambio de velocidad de los enlaces de la A-67, la implantación de vías colectoras en la A-67 entre el enlace de Torrelavega y el de Raos, entendiéndose por vía colectora una calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela a la carretera principal y separada físicamente de ella, cuyo objeto es independizar de dicha carretera principal las zonas de conflicto que se originan entre enlaces, o la creación de una nueva vía de conexión directa de la A-67 (ramal de continuidad) desde el enlace de Sierrapando a un punto por definir en el entorno del enlace de Polanco, con una longitud en torno a los 4 kms.

Si aplicamos un criterio sinérgico, en lugar de aplicar la estrategia del *salchichón* de desagregar el proyecto en partes inconexas para escamotear el procedimiento de EIA, los 4 kms. del ramal de continuidad y, sobre todo, la construcción de una nueva vía de servicio, o de una nueva carretera, entre el enlace de El Ramo (Mompía) de la A-67 y el enlace de Rucandial de la S-20, con una longitud en torno a 6 kms., que suponen en total más de 10 kms. de nuevas infraestructuras, justifican la imperiosa necesidad de realizar una EIA garantista que abra un periodo de información pública para que desde la sociedad civil, organismos e instituciones se puedan presentar alegaciones. Máxime con las alternativas norte y centro que se plantean para la nueva carretera Mompía-Rucandial, antesala de futuros desarrollos urbanísticos que también estarían sometidos a EIA conforme a la legislación actualizada de Impacto Ambiental de proyectos y la nueva Ley del Suelo. Como también se ha mencionado, la puesta en funcionamiento de la autovía S-30, Ronda de la Bahía, hace innecesario la ampliación de calzadas e implantación de vías colectoras desde el nudo de Iggollo hasta el Enlace de Raos de la A-67.

Otro de los aspectos que avala la necesidad de realizar una EIA del proyecto se sustenta en el Estudio sobre Calidad del Aire en Cantabria 2001-2005, publicado por el CIMA, donde se constata que existen parámetros en distintas estaciones de medida que superan los umbrales de protección, para el SH₂ (sulfuro de hidrógeno), partículas en suspensión menores de 10 micras (PM₁₀) y ozono (O₃). Así mismo, otros contaminantes, como el dióxido de nitrógeno (NO₂), superarían en algunas zonas los límites o valores objetivos que establece la normativa vigente sobre calidad del aire para 2010 si no se adoptan medidas para reducir su concentración en el aire. La contribución del tráfico a la generación de NO₂ (precursor del O₃) y PM₁₀ no admite ningún atisbo de dudas y la relación de la ampliación de la autovía con el empeoramiento de estos estándares sobre calidad del aire parece obvia, por lo que debería ser objeto de un análisis riguroso y detallado basado en la prognosis de intensidades medias diarias de tráfico (IMDs), centrándose en las áreas industriales más castigadas que ya soportan niveles por encima del umbral de aviso a la población (ejes Torrelavega-Barreda-Polanco o RAOS-Maliaño-El Astillero).

Por lo que hace a la contaminación lumínica, no creemos necesario que sea necesario iluminar artificialmente largos tramos de autovía, los que no sean estrictamente enlaces, aunque siempre se arguya que contribuyen a la mejora de la seguridad vial; el cumplimiento de la limitación de velocidad se ha revelado en Barcelona como un excelente antídoto frente a la galopante siniestralidad. Y respecto a la contaminación por ruido, el EslA debe detenerse en analizar las sinergias del ruido generado por el tráfico con los provenientes de industrias y otros focos emisores, que complementen los mapas de ruido de las carreteras de la Red del Estado elaborados por el M^o de Fomento y prescribir la implantación de apantallamiento antirruído en las áreas detectadas, con profusión de centros educativos que inexorablemente ocupan los espacios vacantes que no se utiliza como residencial aledaños a vías de alta capacidad (el modelo estudiado como Torrejón de Ardoz). Aunque la traza de la A-67 no se encuentre dentro de los límites estrictos de las zonas de servicio del aeropuerto de Santander, sí que está comprendida dentro del espacio delimitado por la huella sonora del mismo, de forma que la campana de influencia de la zona de despegue y aterrizaje en sinergia con la A-67 comprendería las localidades de Peñacastillo y Ojaiz (Santander), Cacicedo e Iggollo (Camargo) y Sta. Cruz de Bezana (Bezana).

Habría que contemplar con detenimiento todo lo referente a vertidos, acopios y préstamos de estériles anejos a la obra civil: de dónde vendrían los materiales necesarios para la ampliación de la plataforma (desmontes, canteras, explotaciones mineras, etc.) o si se requiriera la apertura de algún tramo en túnel, donde irían los vertidos a extraer, el balance de acopios y préstamos y los impactos que se pudieran ocasionar.

Llama poderosamente la atención la enorme cantidad de yacimientos arqueológicos deteriorados o en un estado de conservación lamentable a causa de actuaciones relacionadas con obra pública, carreteras y autovías. Hasta el punto de que actuaciones de mejora en otras carreteras, fuera del ámbito de estudio de este informe, han dañado de forma irreversible yacimientos arqueológicos de primer orden mundial, como en el caso de las obras en la CA-170 entre Puente Viesgo y Los Corrales, que discurren al pie del Monte El Castillo y afectaron a alguna cueva del monte, que aloja nada menos que cuatro de las mejores cuevas con arte paleolítico de Cantabria (El Castillo, Las Monedas, Las Chimenas y La Pasiega), declaradas recientemente Patrimonio de la Humanidad. El silencio y el ocultamiento suelen ser moneda corriente en los responsables de obra, al carecer de asistencias técnicas sensibles a estas circunstancias.

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 ampliación de capacidad 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 lobby 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).
3. Desde todas las Administraciones se debería frenar la construcción y ampliación 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 la Administración Autonómica deberían desarrollarse políticas de racionalización del desarrollo urbanístico. En concreto las Administraciones con competencias en la C. A. 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 desbocada movilidad motorizada en Cantabria, tanto en distancias como en número de desplazamientos.
6. Fomentar el 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, como la A-67 entre Santander y Torrelavega,

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 electricidad.

10. Conclusiones

Por todo lo expuesto en este documento, manifestamos nuestro rechazo a la principal de las actuaciones propuestas, “**Autovía A-67. Ampliación de Capacidad. Tramo Santander–Torrelavega. Cantabria**” solicitando la paralización del procedimiento a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental 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, considerando **INVIABLE** el proyecto objeto de consultas, abogamos por la **alternativa “0”** solicitando su desestimación y archivo.

De conformidad con el Art 17. del RDL 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, entendemos que sí debería tomarse la determinación de sometimiento a evaluación de impacto ambiental de las actuaciones, “**Autovía A-67. Ramal de Continuidad y Vías de Servicio. Tramo Santander–Torrelavega. Cantabria**” una vez finalice el periodo de consultas previas a las administraciones, personas e instituciones afectadas por la realización del proyecto, esperando que la decisión que se adopte tome en consideración el resultado de las mismas conforme a lo estipulado en la legislación de referencia.

En Santander, a 12 de septiembre de 2008

Ecologistas en Acción - Cantabria