

A LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. DEL GOBIERNO DE CANTABRIA
DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE
C/ Lealtad, 24
39002 Santander

D^a , con DNI , miembro de la asociación **Ecologistas en Acción - Cantabria**, con domicilio a efectos de notificaciones en Apdo. de Correos 2, 39080 Santander, actuando en nombre y representación de la expresada Organización comparece y como mejor proceda en derecho

EX P O N E

Que con fecha 5 de septiembre de 2009, la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria ha remitido el documento inicial del proyecto “Nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Riesgo. Tramo: Los Corrales de Buelna - Mata”, cuya titularidad corresponde a la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, O del T, Vivienda y Urbanismo y 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 que finaliza el 13 de octubre de 2009

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, “Nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Viesgo. Tramo: Los Corrales de Buelna - Mata (T.M. San Felices de Buelna)”

1. Antecedentes

1.1 Estudios Informativo y de Impacto Ambiental

En el BOC de fecha 14 de junio de 2002 se publicaba un Anuncio de la Secretaría General de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda en relación con el expediente relativo al estudio informativo de la carretera CA-170, entre los Corrales de Buelna y Puente Viesgo. Tramo: Variante de San Felices y Los Corrales de Buelna, en el que se acordaba aprobar el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo de la denominada propuesta A 1+B 1+C1.

El Estudio de Impacto Ambiental junto al proyecto Carretera CA-170, Los Corrales de Buelna- Puente Viesgo. Tramo: Variante de San Felices a Los Corrales de Buelna., fue sometido al trámite de información pública por la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria de fecha 22 de agosto de 2002.

1.2 Declaración de Impacto

En el BOC de 14 de marzo de 2003 se publica una Estimación positiva de Impacto Ambiental (término inadecuado para denominar a la Declaración de Impacto Ambiental —DIA—) del Proyecto de Carretera CA-170, Los Corrales de Buelna-Puente Viesgo. Tramo: Variante de San Felices a Los Corrales de Buelna, por los municipios de San Felices de Buelna y Los Corrales de Buelna. Posteriormente (BOC de 28 de marzo de 2003) se corrige el error terminológico y el Sr. Zabala

Ingelmo, a la sazón Director General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, dice que donde dije *Estimación* digo *Declaración* (*Declaración de Impacto Ambiental Aprobatoria, en los municipios de San Felices de Buelna y Los Corrales de Buelna*).

En la DIA favorable, se establecían una serie de condiciones para la ejecución del proyecto, de manera que, además de desarrollarse las medidas correctoras y observar las recomendaciones expuestas en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos, a fin de que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable. Asimismo se señalaba en la DIA una serie de condicionados con carácter general y particular. Entre estos últimos se decía: *“En el segundo tramo, en su paso por el río Besaya, deberá analizarse la viabilidad de realizar un puente con las dimensiones adecuadas a las características del cauce en la actualidad. No debiéndose plantear la canalización de dicho cauce de forma independiente a las intervenciones que, sobre el tramo tramo afectado del río, tenga planeado desarrollar la Confederación Hidrográfica del Norte. En todo caso deberá notificarse a la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la solución definitiva para poder realizar una adecuada valoración de su trascendencia ambiental.”*

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) define como mejor solución la alternativa conjunta 1, compuesta por las parciales según tramos A1+B1+C1. El tercer tramo, coincidente con el tramo ahora presentado a consultas previas, ya obtuvo una resolución positiva a efectos ambientales, la denominada alternativa C 1 *“En el tercer tramo, dentro de las tres alternativas estudiadas se considera la menos impactante desde el punto de vista ambiental la denominada alternativa C1 en la cartografía presentada en el Estudio informativo de la Carretera CA - 170”*. Para concluirse diciendo que: *“Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Informe de Impacto Ambiental, deberán ser comunicados a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio que establecerá si procede la aplicación de nuevas medidas correctoras”*.

Pues bien, esta Declaración ha sido escandalosamente incumplida con las actuaciones subsiguientes que se han venido efectuando para acometer la nueva carretera CA-170, en el tramo Los Corrales - Mata (San Felices), para el que se disponía de una DIA favorable y que en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) finalizado, remitía a uno nuevo, en caso de variación sustancial de la realidad medioambiental, pero no en función de otras situaciones que se pudieran presentar, como hubiera sido la de *“interés general”*, pongamos por caso. Se ha actuado de forma deliberada acometiendo unas obras manifiestamente ilegales por las que podría derivarse un posible delito de prevaricación por la omisión de trámites relevantes en el procedimiento administrativo e inicio de la ejecución del proyecto en la carretera CA-170. En los términos empleados en el Auto 136/09 de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Cantabria, *“debe investigarse la diligencia que solicita el Ministerio Fiscal consistente en que la Consejería de Medio Ambiente informe sobre la recepción y estudio del proyecto así como la pertinentes para determinar la persona o personas responsables, en su caso, de acordar el inicio de la ejecución de las obras de la carretera faltando tal informe”*

1.3 Tramo Puente Viesgo - San Felices

La Ley de Cantabria 17/2006, de Control Ambiental Integrado, recoge en su Anexo B 2 Grupo 7 los Proyectos de Infraestructuras, apdo. a (Carreteras), 3º: Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 5 kilómetros. Desde el primer momento, se ha actuado de forma torticera por parte de la Dirección Gral. de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, O del T, Vivienda y Urbanismo en relación al proyecto completo, entre Aes y Barros, aplicando la *teoría del salchichón*, separando el proyecto en dos tramos (Aes-Mata y Mata-Barros) lo que permitió eludir el procedimiento de EIA para el primer tramo, donde la afección al pie del Monte Castillo revistió una enorme envergadura. Recordemos que las cavidades del Monte Castillo han sido declaradas por la UNESCO en 2008, Patrimonio de la Humanidad, y que la evaluación de impacto de las obras sobre un enclave tan sensible se eludió de forma artera con lo que la afección a probables nuevos accesos al edificio kárstico nunca se pudo conocer.

El artificio de dividir los proyectos en trozos para eludir el procedimiento de EIA ha sido denunciado en numerosas ocasiones ante la Comisión Europea (casos del desdoblamiento de la vía férrea para el tren de alta velocidad entre El Camp de Tarragona y Valencia, la M-30 en la ciudad de Madrid o la M-501 entre Brunete y Navas del Rey, en la C. de Madrid), y siempre ha recibido idéntica respuesta por parte de la Comisión, instando en todos los casos al Reino de España a aplicar correctamente la ley de Evaluación de Impacto Ambiental que emana de la Directiva Europea sobre Impacto Ambiental (Environmental Impact Assessment).

La actuación sobre la CA-170 guarda enorme similitud con lo acontecido en el caso de la M-501 en la C. de Madrid, sobre la que recayó una Sentencia condenatoria por parte del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) y su posterior paralización cautelar. Como en el caso que nos ocupa, la manifiesta ilegalidad de las obras acometidas correspondientes a uno de los tramos definidos en la Memoria inicial, fue la causa determinante de que se presentaran diversas quejas ante la Comisión Europea por vulneración de la Directiva Habitats y la Directiva sobre Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, que se han saldado con sendos procedimientos de infracción, 2006/4340 y 2008/2159, que están en el origen de un nuevo procedimiento *ex post* de EIA para el tramo en cuestión. Idéntica situación a la que se está produciendo con la CA-170, si bien en este caso habría que distinguir claramente las responsabilidades de cada parte de la Administración regional, diferenciando entre el órgano ambiental, la Consejería de Medio Ambiente, que ha actuado de forma consecuente requiriendo la paralización de las obras —quizás demasiado tarde y a instancias de parte de esta Organización— de la del órgano sustantivo como promotor del proyecto, la Consejería de Obras Públicas, O del T, Vivienda y Urbanismo. La sentencia del TSJM no dejaba el mínimo resquicio sobre la ilegalidad de las obras realizadas sobre el tramo referido, circunstancia que esta Organización espera se repita con ocasión de esta malhadada actuación.

Resulta especialmente grave el enrocamiento de la Dcción. Regional de Carreteras, Vías y Obras, cuando en el informe relativo al expediente nº 1297, proyecto de referencia “Nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Riesgo” de 17 de diciembre de 2008, se obstina en defender la no obligatoriedad de someter a EIA el tramo de carretera comprendido entre Aes y Mata con el argumento de que se trataba de un mero “*Acondicionamiento de Trazado*” (La Consejería de O.P. define como Acondicionamiento: “*la actuación que se realiza en base a aumentar la sección transversal de un modo continuo y homogéneo, y al acondicionamiento, prácticamente continuo, del trazado en planta, en alzado o en ambos, consiguiendo unos estándares sustancialmente mayores que los iniciales, elevando la funcionalidad de la carretera o tramo objeto de proyecto y, a su vez, la de los itinerarios que conforma, así como los tiempos de recorrido, el nivel de servicio, la seguridad de la circulación y la accesibilidad regional*”), y como Mejora utiliza una definición incomprensible donde la definición incluye el término definido “*se define como Mejora de Trazado aquella que tiene como objetivo aumentar la anchura de la sección transversal de un modo continuo y homogéneo, aunque fuera en una pequeña magnitud, además de la mejora del trazado, somera y prácticamente continua o de un modo discontinuo, por subtramos, fundamentalmente en planta, sin llegar a producirse una gran elevación de la funcionalidad del tramo o carretera objeto de proyecto, aunque sí una cierta mejora, que homogeneice, además, la de los itinerarios que conforma y eleve la accesibilidad del entorno*”).

Un verdadero galimatías donde la confusión terminológica se hace extensiva al ámbito ambiental cuando la Consejería de O.P., al escudarse en la legislación sectorial cántabra (art. 8 de la Ley 5/1996), hace una lectura interesada de la legislación ambiental (Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del RD legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de EIA — transposición de la Directiva 97/11/CE). En esta Ley se recogía como sujeto a someter al procedimiento de EIA en su Anexo 1 Grupo 6, los proyectos de infraestructuras de actuaciones que modifiquen el trazado de carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kms. o la ampliación de

carreteras convencionales que impliquen su transformación en carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 10 kms, .como correspondía al proyecto de referencia.

En ningún caso el proyecto se ocupaba de dos actuaciones diferenciadas, como artificialmente se sigue dando a entender desde la Consejería de Obras Públicas introduciendo dos tramos distintos, los comprendidos entre Aes y Mata y entre Mata y la N-611, para llevarse el agua a su molino, el que a la postre permitiera escamotear el procedimiento. Según consta en el mapa de carreteras editado por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, versión 2007 (www.carreterasdecantabria.es), la CA-170 tiene una longitud de 11,6 kms entre la N-611 y la N-623 y el proyecto incluía tanto una modificación de trazado, entre Mata y la N-611, como una ampliación en el tramo comprendido entre Aes y Mata. El acondicionamiento del trazado preexistente es el eufemismo que utiliza la Consejería para significar que, podría haber sido un estrechamiento de calzada, pero que en realidad se trata de una ampliación.

Cuando se arguye que, a pesar de que ambas actuaciones hayan sido objeto de un único contrato administrativo, son totalmente independientes entre sí, ya que ambas se pueden ejecutar individualmente sin depender la una de la otra, por lo que en ningún caso se puede entender que el acondicionamiento (ensanchamiento) de este tramo de carretera sean, a efectos ambientales, una única actuación, se repite por parte de la Consejería de Obras Públicas el manido argumentario, punto por punto, utilizado en su día por el Ayuntamiento de Madrid para escamotear la EIA de las obras de reforma de la M-30. La Comisión Europea dictó asimismo una resolución por la que instaba a realizar el Estudio de Impacto de toda la obra en su conjunto, invalidando la estrategia del troceo en partes que evitaba el procedimiento. En el caso que nos ocupa, la queja ante la Comisión está tramitada y pendiente de conclusiones. El hecho de que el tramo se encuentre en funcionamiento desde 2007 no confirma más que se ha actuado con absoluta impunidad ambiental, lamentando que la Consejería de M^o Ambiente no hubiera actuado antes con la misma diligencia en este tramo que con ocasión ahora de las obras ilegales del tramo Mata-Los Corrales.

En cualquier caso, Ecologistas en Acción sostiene y apoya el informe de 5 de diciembre de 2008 por el Servicio de Impacto Ambiental de la Dcción Gral. de M^o Ambiente donde se señala de forma contundente: *"..... se constata que las labores realizadas en el tramo comprendido entre Mata y Puente Riesgo, realizadas según proyecto (original) de acondicionamiento del trazado de la carretera CA-170 han generado amplios desmontes ejecutados en continuo sobre la margen derecha de la plataforma en la falda sur-oriental del monte Dobra. Asociados a estos desmontes se han generado depósitos e sobrantes con una superficie superior a las 5 Has./...../ se constata que las labores, denominadas de acondicionamiento de trazado, suponen la modificación del trazado de la carretera existente en aproximadamente 4 kms. del total de 6,9 kms. de este tramo, lo que se traduce en que sólo se ajusta a la plataforma preexistente el 42% del trazado final /...../ por todo ello, el proyecto de nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Riesgo, ha de considerarse como un nuevo proyecto, distinto del presentado en el año 2001, ya que no solo se modifica de manera sustancial el trazado en el tramo Los Corrales a Mata, sino que incluye la modificación de trazado de Mata a Puente Riesgo, identificando, por tanto, como un único proyecto las actuaciones entre Los Corrales y Puente Riesgo".*

Abundando en esta base argumental, la Ley 11/1998, de Patrimonio Cultural de Cantabria, en su art 38. menciona la Protección General que deben disponer todos los bienes que integran el Patrimonio Cultural de Cantabria y que los poderes públicos garantizarán la protección, conservación, enriquecimiento y difusión del Patrimonio Cultural de Cantabria. Parece obvio y clamoroso que una actuación que afectase a la base del edificio kárstico constituido por el Monte Castillo, que aloja al menos las cuatro cavidades (El Castillo, La Pasiega, Las Monedas, Las Chimeneas por orden cronológico de su descubrimiento) declaradas Patrimonio de la Humanidad, hubiesen requerido de un tratamiento exquisito por parte de la Consejería de Obras Públicas con ocasión de estas obras. Conviene recordar al respecto que Las Monedas fue descubierta en 1952 por García Lorenzo cuando se construyó el camino que uniría las de El Castillo y La Pasiega. Las dudas razonables sobre nuevos posibles accesos al edificio con ocasión de estas últimas obras asaltan la decisión de haberse ejecutado sin EIA. En resumen, el proyecto completo entre Aes y la N-611 tenía todos los

condicionantes a su favor para haberse sometido y aplicado el procedimiento de EIA sin excusas tramposas.

1.4 Tramo San Felices - Los Corrales

En el informe relativo al expediente nº 1297, proyecto de referencia “Nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Riesgo” de 17 de diciembre de 2008, de la Dcción. Regional de Carreteras, Vías y Obras, se hace un comentario aclaratorio muy significativo respecto a uno de las etapas del proceso de febrero de 2006: “*En este sentido, se debe indicar que la información remitida incluía todo el análisis hidráulico de la solución, ya que dicho análisis condiciona especialmente el trazado resultante, pues al solicitarse (en la DIA y por la CHN) la eliminación del encauzamiento del río, la llanura reinundación del río Besaya y sus afluentes es de gran extensión, por lo que para evitar la ubicación de la carretera en zona inundable, se requiere un cambio de trazado en dicha zona*” (el destacado en negrita es nuestro). Este párrafo da a entender que la Dcción. General de Carreteras, no se sabe si despejada por el acertado cambio de criterio de la CHN respecto a la artificialización del río Besaya, toma la decisión delirante de que la única forma de solventar el condicionante de un puente que salve la llanura de inundación del Besaya es acometer las obras con un nuevo trazado (la que ahora se nos presenta como alternativa 4) que no estaba contemplado en la DIA publicada en 2003 y por tanto conculcaba la prescripción ambiental establecida.

En este mismo informe, más adelante, se afirma sin el más mínimo rubor que: “*.... en el análisis ambiental del proyecto modificado las obras previstas en el tramo siguen ajustándose sensiblemente al contenido del Estudio Informativo de la variante de Los Corrales de Buelna, de diciembre de 2001, que sirvió de base al proceso de EIA que concluyó el 14 de marzo de 2003 con la publicación en el BOC de la DIA aprobatoria. Las únicas variaciones significativas son las modificaciones de trazado realizadas con la solicitud de no encauzamiento del río efectuada por la CHN.....*”. La Consejería de Obras Públicas viene a decirnos que, aunque se trate de una modificación de las alternativas presentadas en su día en el EIA no ocurre nada porque es muy similar a lo que se aprobó en 2003, curiosa forma de hacer mangas y capirotos con la DIA y desconocimiento absoluto de la legislación ambiental.

1.5 Préstamos y vertederos

La ausencia de EIA del proyecto en su conjunto ha resultado determinante en el tratamiento que debe darse a los vertidos de materiales sobrantes (*sensu lato*) y préstamos. No es de recibo invocar, como hace la Consejería de Obras Públicas, la legislación regional sobre EIA y Control Integrado de la Contaminación de los vertidos de materiales generados por las obras como una pieza separada y segregada del resto de la actuación. Si por algo tiene sentido y se caracterizan los Estudios de Impacto Ambiental es por analizar los impactos que generen las actuaciones sobre el medio de forma sinérgica y no de forma desagregada, como se pretende. Sin duda, existe en la Consejería de O.P. un desconocimiento cabal, cuando no artero, del significado de la EIA. En el primer RDL 1302/1986 sobre EIA ya se mencionaba en su exposición de motivos que: “*Las evaluaciones de impacto ambiental, que han tenido ese reconocimiento general en muchos de los países de nuestra área, han estado reguladas en España de modo fragmentario, con una valoración marginal dentro de las normas sectoriales de diferente rango*” Transcurridos más de 20 años resulta grotesco encontrarse con documentos de la Administración que pretenden retrotraernos a las legislaciones sectoriales vigentes antes de que se legislara sobre EIA.

De las consideraciones expuestas en el expediente nº 1297, proyecto de referencia “Nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, de 17 de diciembre de 2008, entresacamos: “*Además, la realización de un relleno de tierras naturales no se puede entender como una ocupación o destrucción de un suelo, ya que ni se destruye el suelo existente ni se produce una transformación de su uso, pues este se restituye nuevamente una vez finalizada la actuación, siendo su única diferencia apreciable la*

modificación topográfica de la superficie”, un comentario donde los conocimientos edafológicos brillan por su ausencia y que constituye todo un insulto a la inteligencia. ¿Dónde quedan los conceptos de tierra vegetal, de humus, de horizontes del suelo, de nivel freático, de materiales alóctonos, de recuperación ambiental con especies autóctonas, del suelo como medio natural más allá del concepto desarrollista de ser solo el soporte físico de las actividades antrópicas? Un verdadero despropósito.

2.- Conflicto de Competencias

Ecologistas en Acción - Cantabria suscribe plenamente el informe presentado por el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, dependiente de la Consejería de Medio Ambiente, de fecha 5 de diciembre de 2008 y lamenta que su intervención no se hubiera producido de oficio y con la suficiente antelación para haber evitado que los tramos de carretera ejecutados hubieran afectado tan gravemente al pie del Macizo del Dobra con unos desmontes descomunales y de todo punto innecesarios.

En el Informe del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales de fecha 21 de febrero de 2006, se recogía textualmente una referencia a las nuevas obras sobre la zona del Besaya que debían acometerse: *“Si bien se considera un acierto dimensionar el nuevo puente de forma que se garantice, al menos, la conservación parcial del régimen meandriforme que presenta el río en la zona, se aprecia una ausencia total de la variable ambiental en el resto del análisis”* para añadirse a continuación: *“la necesidad de presentar un proyecto de restauración ecológico-paisajista que desarrolle cuantas medidas sean necesarias para minimizar el impacto ambiental y garantizar el mantenimiento de los procesos ecológicos claves y que dicho proyecto deberá presentarse en la Dcción. Gral. de Medio Ambiente para s valoración previa al inicio de las obras”*. Obviamente no se requería a la Dcción. Gral. de Carreteras ningún documento que guardase relación con cualquier otra alternativa distinta para el subtramo C del tramo San Felices - Los Corrales que no fuesen las tres presentadas en su día en el EsIA (1, 2 y 3) y para las que la DIA recomendaba en el que pone de manifiesto optar por la alternativa C1.

Con fecha 4 de junio de 2008, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales emite un informe en el que pone de manifiesto las actuaciones que se efectuando en la carretera CA-170 que constituían una desviación del proyecto presentado a EIA y sobre el que DIA se había pronunciado, que a juicio de Ecologistas en Acción significa el primer aviso de la autoridad ambiental a la sustantiva, acerca de la posible ilegalidad de las obras que se estaban ejecutando

Posteriormente, con fecha de 4 de noviembre de 2008 se recepciona por parte de la autoridad ambiental el proyecto de restauración ecológico-paisajístico de la CA-170, de Los Corrales de Buelna a Puente Riesgo, P.k. 0,000 al P.k. 11,600 (aquí se define esta actuación en un tramo claramente superior a los 10 kms) remitido por la autoridad sustantiva a los efectos de lo establecido en la DIA. El Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales señalaba en este informe que *“de la documentación recibida se desprende la existencia de una serie de modificaciones en el proyecto original que fue sometido en su momento a EIA y que no han sido objeto de valoración por la autoridad ambiental. Sin ambages se decía textualmente “Cabe señalar que la solución de traza ejecutada, y al cual responde el proyecto de restauración ecológico-paisajístico presentado, difiere sustancialmente del Estudio Informativo —Carretera CA-170: Los Corrales de huelan - Puente Riesgo, Tramo: variante de San Felices a Los Corrales de Buelna— sometido al procedimiento de EIA”*. Para añadir a renglón seguido que *“en el tramo de la carretera CA-170 sometido a EIA, tramo: Los Corrales de Buelna - Mata, se han alterado sustancialmente las condiciones establecidas en la DIA incluyendo modificaciones de trazado que afectan a 2,9 de los 4,7 kms que constituyen el tramo, una desviación del 60% con respecto al trazado evaluado en el EsIA. Las modificaciones introducidas en la traza de los subtramos A, B y C, realizadas con posterioridad en el proyecto de construcción no se sometieron a la consideración de la autoridad ambiental, únicamente se informó del cambio de ubicación del viaducto con un desplazamiento de unos 130 m. aguas arriba y los cálculos hidrológicos e hidráulicos que determinan las afecciones al cauce y llanura de inundación del Besaya.*

Por todo ello, el criterio acertado de la autoridad ambiental es que al tratarse de un nuevo proyecto (completamente diferente al evaluado), debería tramitarse íntegramente una EIA *ex novo*, porque de lo contrario estaríamos ante un nuevo proyecto no dotado de los trámites ambientales preceptivos al no tratarse de meras modificaciones puntuales o replanteos que no hubieran exigido esta nueva EIA. Como bien señala el informe del Servicio de Impacto de la Consejería de M^º Ambiente: “..... en atención a dichas modificaciones, la DIA emitida en su momento ya contemplaba la correspondiente cautela cuando señalaba indicaba que cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Informe, deberán ser comunicados a la Consejería de Medio Ambiente, que establecerá, si procede, la aplicación de nuevas medidas correctoras”.

En otro informe, éste ya de la Dcción Gral. de Medio Ambiente, con fecha 5 de diciembre de 2008 se requería a la Dcción Gral. de Carreteras para paralizar de inmediato las obras e iniciar la tramitación de una nueva DIA del proyecto en su conjunto, objeto de estas alegaciones. Al citado informe le siguió otro de respuesta de la Dcción Gral. de Carreteras, de fecha 17 de diciembre de 2008, donde se entendía que no resultaba procedente la tramitación de una nueva DIA del proyecto en su conjunto, ni en ninguno de sus dos tramos individualmente tratados y que no procede la suspensión de la ejecución de las obras. Este último documento, del que ya se han extraído comentarios en puntos anteriores de estas mismas sugerencias, es un compendio de ignorancia sobre temas medioambientales digno de mejor causa, trufado de la prepotencia que destila una forma de entender la política de lo público con hechos consumados y desprecio a la legalidad..

Los últimos episodios de este largo proceso se han producido a lo largo de este mismo año, con el informe jurídico emitido por la Secretaría Gral. de M^º Ambiente del Gobierno de Cantabria de 26 de febrero, en el que se informaba positivamente la admisión a trámite de un conflicto positivo de competencias, a instancias de la Dcción. Gral. de M^º Ambiente, entre las dos Consejerías con posiciones enfrentadas: Obras Públicas y Medio Ambiente, para finalizar con el ultimátum en forma de requerimiento de suspensión de las obras de 22 de julio de 2009.

Señalar al respecto que, desde que se inicia el cruce de informes entre las dos Direcciones Generales, en los que M^º Ambiente advertía de la necesidad de elaborar un estudio ecológico-paisajístico, la actitud de la Dcción. Gral. de Carreteras ha sido la de una intolerable huida hacia adelante, negando la mayor y prosiguiendo con la ejecución de un proyecto claramente ilegal. Esta actitud de insumisión ha provocado que nos encontremos con unas obras prácticamente finalizadas sobre las que se establece la imperiosa necesidad de iniciar un nuevo procedimiento de EIA. Todo ello muy lamentable.

3.- Actuaciones legales

La manifiesta ilegalidad de buena parte de las obras ejecutadas, correspondientes al proyecto “Nueva carretera y acondicionamiento de trazado, CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Riesgo. Tramo: Los Corrales de Buelna - Mata (T.M. San Felices de Buelna)” está en el origen de que se iniciara un procedimiento contencioso-administrativo ante los tribunales de Cantabria que se inició con la denuncia presentada en febrero de 2008 por Ecologistas en Acción - Cantabria ante el Juzgado de Instrucción nº 4 de Torrelavega, solicitándose al SEPRONA la personación en el lugar para que emitiese un informe del estado en que se encuentra la zona denunciada, confirmando que se había modificado el trazado en la parte correspondiente al río Besaya y el arroyo Barcenal, y que si bien se había eliminado los encauzamientos del río y de los arroyos, se había llegado a desplazar la estructura y la traza de la carretera prevista en el EsIA y la DIA originales, puesto que tras la construcción del nuevo puente el trazado de la carretera pasaba de discurrir por los terrenos más

llanos a pie de monte a hacerlo encajada en la ladera sur del macizo del Dobra con enormes desmontes innecesarios .

Una vez denunciados los hechos y ver los informes aportados, el juez instructor desestimó la denuncia por no creer que existiera delito ambiental, a lo que la Fiscalía de Medio Ambiente y esta Organización que suscribe se opusieron, interponiendo recurso de apelación ante la Audiencia Provincial por considerar que la Administración que realiza dicho control, aparte de ser promotora de las obras (Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo) carece de competencia ambiental, y por indicios de la **comisión de un delito de prevaricación**

El recurso presentado por el Ministerio Fiscal y al que se adhiere Ecologistas en Acción dio lugar al auto 136/2009 de la Audiencia Provincial de Cantabria, Sección Primera, que revoca el auto del Juzgado nº 4 de Torrelavega, y ordena la continuación de las diligencias solicitadas consistentes en que la Consejería de Medio Ambiente informe sobre la recepción y estudio del proyecto, así como las pertinentes para determinar la persona o personas responsables, en su caso, de acordar el inicio de la ejecución de las obras de la carretera faltando tal informe, lo que supone que la Audiencia entiende que los indicios por prevaricación son fundados. El procedimiento contencioso-administrativo ante los tribunales de Cantabria seguirá su curso a la espera de que se resuelva con una sentencia condenatoria, que no deje el mínimo resquicio sobre la ilegalidad de las obras realizadas.

No obstante, Ecologistas en Acción ha presentado una queja ante la Comisión Europea por vulneración de la Directiva Habitats y la Directiva sobre Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, que esperemos se salde con el correspondiente procedimiento de infracción, sin perjuicio de que este procedimiento *ex post* de EIA siga su curso, porque el mal ya está causado al haberse realizado y seguirse realizando obras de forma ilegal.

4. Marco general

4.1 Planificación Territorial

La carretera objeto de EIA debería analizar en su Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) como se inscribe esta actuación en el marco del Plan Regional de Ordenación Territorial (PROT). La Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo, establece como fundamento la ordenación del territorio cuya plasmación se debe apoyar fundamentalmente en instrumentos como el PROT. El anterior Plan de Carreteras 2005-2008 del Gobierno de Cantabria tenía un presupuesto de 263 M de € que comprendía un total de 94 actuaciones, entre las que destacaba por su importancia y su inversión, la CA-170, la nueva conexión entre Puente Viesgo y Los Corrales de Buelna, con una inversión prevista de 25 M de €; con ocasión de su presentación pública hace justo 5 años, el Consejero de Obras Públicas precisaba que se iba a poner un especial cuidado en el medio ambiente, con la declaración de impacto ambiental en aquellas actuaciones que lo requirieran. En octubre de 2004, la CA-170 ya disponía de EIA y DIA por lo que no hemos sido conscientes hasta pasados estos años del verdadero alcance de estas palabras premonitorias del Consejero, que en su incansable brega en pro del medio ambiente no se conforma con una DIA en la obra estrella del III Plan de Carreteras, sino que necesita dos; porque, si con el celo mostrado por la Consejería de O. P.. en temas ambientales se ha llegado a la situación actual, que no hubiera ocurrido si el impacto ambiental no hubiera sido una de sus prioridades. No nos lo queremos ni imaginar.

El Gobierno regional parece actuar como si en Cantabria hubiera una baja dotación de autovías y carreteras. Pero la situación, como demuestran los datos, no es de escasez, sino de saturación y sobredotación. El I y II Planes Regionales de Carreteras supusieron un total de 516,8 M de €. En enero de este año se anunció el IV Plan de Carreteras 2009-2012, con un presupuesto global de otros 380 M de € en el que se establecen 150 nuevas actuaciones para continuar con el asfaltado de nuestra región, que incluye la construcción de nuevas carreteras, como la CA-144 (Boo de Guarnizo -

Cianca) o la CA-183 entre Potes y Reinosa, ésta última de un impacto ambiental más que severo que la convierten en una actuación absolutamente desaconsejable.

Por tanto, consideramos que esta nueva carretera tendrá el mismo efecto que ya han tenido las anteriores: animar a más gente a desplazarse en coche cada vez más lejos, pensando que gracias a las nuevas carreteras podrán ir y venir cada día en poco tiempo, eso sí, utilizando su automóvil. 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 M^o 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.

Si recordamos que el transporte causa el 24% 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 nuevas vías con carriles tan anchos que invitan a ir más deprisa. La dinámica perversa es que, por el tremendo *efecto llamada* que generan el nuevo viario, 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 de la Bahía de Santander y el eje de la A-67 entre Santander y Torrelavega, conforme ha ido aumentando su red de vías de alta capacidad lo ha hecho también en kilómetros de congestión.

La política de carreteras de Cantabria no sólo peca de desarrollista, sino de una clamorosa falta de planificación. Así, a la vez que se plantea (prácticamente ya ejecutada) la mejora de este nuevo vial para mejorar las comunicaciones del valle medio del Pas con la A-67 y la meseta, se está ejecutando la A-8 entre Zurita y La Encina unos kms más al norte y los habitantes de valle alto del Pas disponen de la N-623 para comunicarse con la meseta a través del Pto. del Escudo.

Salvo España, con la contribución de Cantabria, todos los países desarrollados de nuestro entorno están abandonando las insostenibles políticas de oferta de más viario innecesario. Un buen ejemplo de ello son los recientes compromisos del presidente francés, Nicolás Sarkozy, plasmados en los acuerdos conocidos como La Grenelle. En este nuevo programa de movilidad, que se ha presentado en el país vecino para los próximos cinco años, se pretende rebajar un 20% las emisiones del transporte en 12 años. Para ello, se apuntan diferentes medidas que contrastan fuertemente con las políticas insostenibles del Gobierno regional. Entre otras: detener la construcción de autovías, excepto casos muy concretos y debidamente justificados, limitación de velocidad, etc. Se trata, en buena medida, de poner el acento en la gestión de las infraestructuras existentes en lugar de en la oferta de nuevas infraestructuras. Y esto en un país, como Francia, que tiene dotaciones de carreteras muy inferiores a las de España.

4. 2 Justificación del proyecto

Sin un desarrollo residencial tan disperso y con un buen sistema en malla de transporte público debidamente acomodado a las necesidades reales de la población residente, no se hace preciso tanta inversión en infraestructuras viarias. Aunque nominalmente los municipios beneficiados con la actuación serían los del medio y alto Pas (Puente Viesgo, Corvera de Toranzo, Santiurde de Toranzo, Villafufre, Saro, Villacarriedo, Selaya, Luena, San Pedro del Romeral y Vega de Pas) no podemos olvidar otras actuaciones de mejora de comienzos de ésta década, como la CA-270 (El Soto-Santibáñez) que no han supuesto el destrozo ambiental que nos ocupa y se han remitido a un

tratamiento adecuado de mejora del vial. Por otro lado, es más que discutible que los habitantes de Luena, San Pedro del Romeral o Vega de Pas utilicen para comunicarse con la meseta la nueva carretera por el rodeo tan largo que supone.

En un momento demográfico de baja natalidad (ni siquiera paliada con la incorporación de inmigrantes en esta Comunidad Autónoma a la misma escala que en el resto del Estado) y aguda crisis de la construcción residencial, no parece oportuno preparar instrumentos de mayor capacidad de acogida de tráficos difíciles de justificar, como se viene demostrando en la actualidad en numerosas regiones españolas. Con el precio del combustible alto, la venta de vehículos a la baja y con la financiación de nuevas viviendas en condiciones poco propicias para buena parte de la población, la costosa ampliación de una vía que propicie tan dudosos crecimientos, parece poco coherente con la racionalidad económica que, según se dice oficialmente, es el principal fundamento de las decisiones a tomar por las Administraciones Públicas.

Además, cuanta mayor capacidad se asigne a una vía, su baja utilización resultará más disfuncional, además de que hay que tener presentes las experiencias de numerosas zonas metropolitanas en las que las nuevas carreteras tardan muy pocos años en reproducir la congestión del anillo anterior. La Consejería de Obras Públicas debería evaluar muy seriamente el mallado de redes varias de media capacidad existentes y sus funciones de accesibilidad, transporte público y abastecimiento regular de los asentamientos existentes y de sus crecimientos previsibles, con arreglo a previsiones demográficas que partan de la trama poblacional existente descartando desarrollos innecesarios tanto de nuevas viviendas como de vías de uso exclusivo por el automóvil privado

No podemos soslayar lo que a primera vista subyace con esta actuación, la manera con que se aborda el planeamiento urbanístico del municipio de San Felices de Buelna donde esta vía servirá para dar salida al insensato crecimiento que prevé el Plan General de Ordenación Urbana de este municipio. Los instrumentos de planeamiento, aún teniendo un indudable carácter técnico, no dejan de ser previsiones políticas de las Corporaciones que durante demasiados años han vinculado –y siguen vinculando– la idea de un buen futuro local a la consecución de una alta cifra de crecimiento poblacional del que se derivaba un halagüeño incremento de la construcción residencial, motor fundamental de la entendida como prosperidad económica irremplazable. Una parte, la municipal (en este caso regida por el PRC), propone más viviendas, y la otra, la Administración Autonómica (también en cuanto a infraestructuras en manos del PRC), apoya este designio, incrementando la red viaria destinada al uso del vehículo privado, un paradigma de acción pública pensada para la economía en si misma considerada y no dirigida al bienestar social ni a la mejora ambiental.

La situación actual económica no se puede seguir asociando al incremento desmesurado de la construcción residencial, conociendo además que las tendencias sociodemográficas no apuntan precisamente a sustanciales incrementos de población que se puedan producir por traslados de habitantes, por la carestía de la vivienda en zonas consolidadas de la costa cántabra como de otros grandes municipios del interior. No se debe hacer seguir aumentando la capacidad de determinadas carreteras y su conexión con vías de alta capacidad, para sacar de sus grandes apuros al *ladrillo*, con esa esperanza de negocio que consiste en aumentar las distancias y, con ellas, las necesidades de los desplazamientos y de instrumentos de movilidad. Las poblaciones y los asentamientos existentes disponen ya de una red más que suficiente para su movilidad.

Además, hay que pensar que la CA-170 no va a tener todos los usuarios previstos hasta tanto no se finalicen los desarrollos urbanísticos planificados, y las viviendas a su vez sean adquiridas y habitadas, y algún nuevo centro comercial que se prevea instalar en las proximidades de la A-67 en el nudo de Barros esté a pleno rendimiento; porque éstos son los verdaderos objetivos que obran en la nueva traza de la CA-170 entre Mata y Barros, en mucha mayor medida que el encauzamiento de los tráficos desde el medio y alto Pas hacia el eje de la A-67.

5. Documento Inicial de la nueva EIA

Con este cúmulo de antecedentes nos encontramos con un Documento Inicial del procedimiento de EIA para el proyecto “Nueva Carretera y Acondicionamiento de Trazado. CA-170, de Los Corrales de Buelna a Puente Viesgo. Tramo: Los Corrales - Mata” para que los organismos, asociaciones o grupos relacionados con él, sean notificados y emitan, en caso de que lo deseen, las contestaciones correspondientes al órgano ambiental, de modo que éstas puedan ser tenidas en cuenta, si procede, en el posterior Estudio de Impacto Ambiental.

Vaya por delante que cualquiera de las sugerencias que se puedan plantear están mediatizadas por la evidencia de los hechos consumados, ante los que es imposible sustraerse. Pero en cualquier caso, el Documento Inicial destila un tono general de superficialidad y poco rigor –cuando no de cinismo– que dificulta abordarlo con los mínimos requisitos de objetividad necesarios. Da toda la impresión que se ha redactado deprisa y con desgana, aplicando un masivo *corta y pega* para cumplir el expediente y salir del paso, y que dedica sus mayores esfuerzos intelectuales cuando se detiene a argumentar la inevitabilidad de la solución ilegal ya construida. Un balance desolador.

5.1 Antecedentes

La Dcción. Gral. de Carreteras sigue insistiendo en que el *Proyecto de Construcción Nueva Carretera y Acondicionamiento de Trazado Carretera CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Viesgo. P.K. 0,000 al P.K. 11,600. Tramo: Los Corrales de Buelna -Puente Viesgo* de 2004, incluía, además de la carretera de nuevo trazado entre Mata y Los Corrales, el acondicionamiento de la carretera pre-existente entre la variante de San Felices (Mata) y Puente Viesgo (Aes), cuando se trataba de una mejora y acondicionamiento que modificaba la traza original (conforme a las definiciones de acondicionamiento y mejora que sostiene la propia Dcción. Gral. de Carreteras).

Si bien en noviembre de 2005, se produjo un acertado cambio de criterio de la Confederación Hidrográfica del Norte, fruto del cual se solicitó la modificación del proyecto para evitar el encauzamiento del río Besaya y arroyos Rebujas y Barcenal, se redacta posteriormente un nuevo proyecto “*Proyecto Modificado de Obra Nº 1. Nueva Carretera y Acondicionamiento de Trazado. Carretera CA-170, Los Corrales de Buelna a Puente Viesgo P.K.0+000 al P.K. 1+600. Tramo: Los Corrales de Buelna - Puente Viesgo*”, en el que se sustituyen los encauzamientos por una actuación que dejara libre los cauces con la sola afección de los apoyos necesarios para soportar la estructura del puente. En este Proyecto Modificado, que afectaba principalmente a la zona de cruce del Besaya y los apoyos en ambos márgenes, para evitar la afección a áreas potencialmente inundables, **inopinadamente y sin justificación alguna** se desplaza el trazado hacia el pie de la Sierra del Dobra, sin someterse al necesario trámite de información pública al tratarse de una sustancial variación del proyecto original sometido a EIA. Ahora es cuando se hace con las obras ejecutándose y que nos obliga a que se interponga una demanda de paralización de las mismas ante la Audiencia que interesó el caso.

El Documento Inicial recoge que en julio de 2009, la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente remitió un escrito a la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, en el que indicaba los trámites a seguir en relación con la nueva EIA, solicitando la tramitación íntegra de una nueva DIA que evalúe los efectos del nuevo proyecto. Entendemos que se refiere a un nuevo Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) que es el escalón del procedimiento en el que mejor se pueden evaluar los efectos sobre el medio, dejando a la DIA como la etapa posterior donde se determinen las condiciones que deban establecerse en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales. Asimismo entendemos que esta nueva EIA debería haberse tramitado sobre el trazado completo de la CA-170, entre Aes (Puente Viesgo) y Barros (Los Corrales de B.), incluyendo el tramo comprendido entre Mata (San Felices) y Aes (Puente Viesgo), por tratarse de una única actuación (como se ha expuesto anteriormente en

estas mismas sugerencias), pese a no estar recogido en la legislación sectorial que no es prevalente en el caso que nos concierne..

5.2 Alternativas

Resulta incomprensible que se vuelvan a presentar como posibles alternativas las denominadas 1, 2 y 3, que incluyen invariablemente el encauzamiento del río Besaya y los arroyos Rebujas y Barcenal, cuando son soluciones que ya se habían desechado tras la solicitud de noviembre de 2005 de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Norte (CHN) para el proyecto original. ¿qué sentido tiene volver ahora a plantear las soluciones originales de 2001, conforme a los criterios que establecía la CHN cuando gobernaba el Partido Popular?, ¿qué sentido tiene volver ahora a plantear las soluciones originales de 2001, a sabiendas de que no son viables ambientalmente y la CHN mantiene otros criterios al respeto? ¿es que la Dcción. Gral. de Carreteras no es consciente de que la coalición que sostiene ahora al gobierno regional es distinta a la que había en 2001, aunque el PRC se mantenga en la Consejería de O.P.?. Solo encontramos una respuesta a nuestras preguntas retóricas: la Dcción Gral. de Carreteras de la Consejería de O.P. vuelve a actuar de forma torticera dándonos a entender que la única solución factible es la que ahora se define como nº 4, precisamente la que resulta coincidente con la opción ilegal que está ejecutándose. Cuando, por otra parte, en un documento de consultas previas, lo pertinente es presentar las distintas opciones sin decantarse por ninguna de ellas.

Se vuelve a recurrir en el documento a utilizar la DIA de 2003 de forma interesada cuando se extracta una parte de los condicionantes que recogía con respecto a la afección de las obras sobre el dominio público hidráulico que requerirían autorización administrativa previa de la CHN. Pero, en ningún caso, se desprende de esa DIA, como nos quiere hacer ver de nuevo la autoridad sustantiva, que no se puedan ejecutar las obras si se adaptan estrictamente al paso sobre la zona de dominio público hidráulico ajustándose a la denominada variante C 1 del proyecto original, la que se aconsejaba ejecutar precisamente en esa DIA. No era necesario modificar el resto de la traza, como se ha hecho, ajustándose al pie del Monte Dobra, con unos desmontes descomunales y ni mucho menos con un puente *de diseño* que habrá contribuido a dimensionar la desviación al alza de lo presupuestado y a camuflar el despilfarro que ha conllevado la ejecución completa de la alternativa 4, si no ha habido otras derivaciones de presupuesto más oscuras.

Y un comentario para finalizar sobre el apartado variantes; aquí la autoridad sustantiva actúa torpemente deslizando esta otra alternativa que ya se había desechado en la etapa del Estudio Informativo, a modo de cortina de humo; pero, ¿a cuento de qué sale a colación ahora?. ¿Nos quieren hacer creer que la alternativa 4 es la mejor porque aún podría haber otras aún más impactantes? Tenemos la impresión de que la alternativa 4 no se diferencia mucho de este esperpento que se nos presenta como *variantes* ¡ Que no nos hagan perder más el tiempo con este despropósito ¡

5.3 Áreas de Vertido

Se afirma en el documento que todas las alternativas estudiadas contemplan la ejecución de desmontes de cierta entidad, sobre todo las que discurren al pie del macizo de Dobra. En realidad este eufemismo viene a decirnos que, a fin de cuentas, todas las alternativas son parecidas en lo que se refiere a volumen de materiales, lo cual es radicalmente falso. La alternativa 4, con gran diferencia, es la que más volumen de sólidos necesita transportar a vertedero, por lo que sería necesario que apareciesen en el EsIA los posibles emplazamientos, evaluando los impactos que supone su posible ubicación, balance de contaminantes generados por el transporte, posibles by passes necesarios, etc. Proponer que *“el principal vertedero se sitúe en una ladera actualmente ocupada por plantaciones forestales de especies de crecimiento rápido, prados y eriales. Se ha definido de manera que no afecte a cauces existentes”* hay que documentarlo adecuadamente con cartografía porque esa forma de salir del paso es un botón de muestra más de la indolencia de este documento inicial. Con esa descripción tan

genérica el vertedero o vertederos podría estar en el Valle de Villaverde o en Unquera, los eucaliptales y praderas son un lugar común en la cornisa cantábrica.

Habría que delimitar en el EsIA que volumen de materiales supone la excavación de los taludes, que volumen de tierras sobrantes y de tierra vegetal comprenden, donde se producen los superávits y los déficits de tierras y materiales, cómo y dónde se producirán las compensaciones, cuál será el balance de materiales sobrantes que habrá que desplazar y a qué distancia para su vertido, etc.

El transporte a la zona de vertido, habrá que describirlo y cuantificarlo pormenorizadamente. Si la capacidad de transporte de un camión volquete es de unos 13,5 m³ y el de un camión bañera de unos 24 m³, se pueden cuantificar los viajes necesarios hasta los puntos de vertido, el combustible necesario a emplear y el balance final de emisiones, más los impactos que se generen sobre la calidad del aire por la presencia temporal de partículas finas en suspensión y el ruido sobre la población expuesta.

Pero esto no es todo, porque al transporte de materiales de vertido habría que añadir el tráfico generado por el resto de vehículos pesados con relación a las obras: maquinaria para pilotes, camiones grúas (sobre todo aquellas de gran tamaño), convoyes de transporte especial para transportar la vigería de grandes dimensiones del puente, transporte de grava, hormigón, bombeo de hormigón, cemento a granel, ferralla, suministro de combustible para la maquinaria de las obras u otros materiales diversos con destino a las obras. Si ánimo de ser exhaustivos, habría que describir y evaluar las rutas que se prevea utilizar y como podrían afectar l resto de la circulación rodada, si se cumple con la legislación en materia de seguridad e higiene en el trabajo

Los puntos de vertido previstos no sabemos si pueden afectar a algún ENP, solo se dice que no afectarán a cauces, pero la variable hidrológica superficial es una de las muchas a analizar y debe figurar en el EsIA perfectamente documentado. También deberán figurar las características del material sobrante y las alternativas de gestión que se articulen, definiendo claramente los tipos de materiales que se extraerán, sus características físico-químicas, su compatibilidad con las zonas de vertido, etc. Estos datos son de suma importancia en todos los casos y, especialmente, en las zonas de vertido que se puedan ubicar en algún ENP ya que están sujetas a una normativa que establece un control específico respecto a las características del material empleado para la restauración de estas zonas. Porque si las características del suelo de la zona de extracción no tienen nada que ver con las que se prevén en la zona de vertido, se verían alteradas de forma grave las condiciones hidrogeológicas de ese ENP.

5.4 Sistema hidrogeológico

El Monte Dobra, por sus características geológicas, y al encontrarse libre de urbanización, desarrolla una importante función como zona de infiltración de agua de lluvia que recarga el acuífero detrítico del valle medio del Besaya, y colabora decisivamente en los episodios de inundación del valle. De hecho, la presencia de numerosas especies asociadas a suelos aluviales junqueras en el área de la traza del puente indica que el nivel freático está muy cercano a la superficie.

La construcción de la carretera, con cualquiera de las alternativas presentadas, produciría alteraciones geológicas importantes en el suelo de la llanura comprendida entre Sovilla y Barros; pero, sobre todo en el Monte Dobra, de consecuencias impredecibles, pudiendo afectar a la capacidad de infiltración, y de esta manera a la recarga del acuífero, y por tanto a una superficie aluvial que se quiere preservar por encima de cualquier otra consideración (recordemos las directrices de la CHN para no alterar el cauce)

En el EsIA se deberá evaluar la longitud y grado de afección de las obras previstas sobre los cauces interceptados por la traza y los desmontes que se generen que incluya la descripción de las actuaciones sobre regeneración de todos los cauces afectados por los desmontes y los puentes. Sin embargo, no se informa de la longitud y gravedad de la afección. Asimismo se deberá analizar el tratamiento que se pretende dar a los arroyos Barcenal y Rebujas y las torrenteras interceptados por la traza al pie del Monte Dobra, así como la forma en que se acometa la revegetación de los taludes, para reducir la erosionabilidad del sustrato y, con ello, reducir la proporción de agua de escorrentía frente a la infiltrada.

Como afortunadamente no se acometerán encauzamientos de arroyos, que presentan notables efectos sobre la hidrología superficial en los tramos que se ven afectados, la información que se presente en el EsIA debe ajustarse a la influencia de la traza en la modificación de la escorrentía, y en el estado ecológico de los tramos fluviales afectados. Es más, la posterior revegetación de los taludes no tiene por qué suponer un aumento de la proporción de agua infiltrada frente a la proporción de agua de escorrentía, puesto que precisamente una actuación de estas características suele tener como resultado un fuerte aumento del agua de escorrentía, con los problemas que este proceso puede tener sobre el volumen de agua existente en los cauces, y el desarrollo e incremento de procesos erosivos y sedimentarios.

La intercepción de viajes de agua por las excavaciones previstas puede suponer un impacto importante sobre el acuífero asociado. En ningún caso se puede admitir que la recogida de estas aguas por un sistema de drenaje transversal (SDT) y longitudinal (SDL) de la carretera y su posterior devolución a los cauces naturales vaya a asegurar que no se pierda ningún volumen de agua subterránea. El agua conducida hasta los cauces probablemente no llegue a infiltrarse de nuevo, ni a alimentar una masa de agua subterránea perteneciente al mismo acuífero. Este nuevo volumen de agua, cuyo valor se tiene que estimar, puede causar graves afecciones significativas de tipo geomorfológico en los cauces receptores, y graves afecciones biológicas, por cuanto supone la entrada de un agua expuesta a los contaminantes existentes en la carretera, derivados de su construcción y del tráfico rodado que la atraviese.

Tendría que referenciarse con detalle el si fuera necesario el uso de agentes espumantes, y eventualmente polímeros como complemento, durante las labores de excavación, exponiendo de manera justificada el tipo de productos que van a emplearse en las operaciones, y sus posibles afecciones sobre el suelo, la flora y la fauna en las zonas en las que se tenga previsto realizar la excavación. Igualmente, debería conocerse la degradabilidad de estos posibles compuestos, y su capacidad para filtrarse a estratos profundos, una vez introducidos en el terreno.

Por tanto, y sobre la base de lo anteriormente expuesto, el EsIA debería incluir determinados aspectos como son:

- i. Información de en qué medida las obras previstas van a afectar a cauces de agua (longitud y superficie de cauces afectados, pérdida de valores ecológicos, modificación de procesos hidrogeomorfológicos).
- ii. Información precisa del tipo de regeneración que se va a realizar en los cauces afectados.
- iii. Análisis detallado de los resultados geomorfológicos y ecológicos de la afección a los tramos fluviales afectados.
- iv. Información sobre los volúmenes de agua que pueden alcanzar la carretera, y a través de ella, a diversos cauces naturales, como resultado de la intercepción de niveles del freático por parte de las obras.
- v. Justificación de la capacidad de los cauces previstos como receptores de esas aguas para albergar los nuevos volúmenes, o las medidas que se plantean en caso de que esto suponga modificaciones geomorfológicas o ecológicas con un impacto elevado.

- vi. Justificación del tipo de tratamientos que se tiene previsto hacer sobre dichas aguas, cuando alcancen los estanques de tormentas y las balsas de decantación, y antes de su vertido sobre cauces naturales, especialmente en el caso de que arrastren contaminantes orgánicos y/o inorgánicos.
- vii. Exposición justificada del tipo de productos químicos que van a utilizarse durante las excavaciones, y sus características técnicas (degradabilidad, capacidad de infiltración,...), así como las afecciones que pueden suponer sobre el suelo, la flora y la fauna de las zonas en que se tiene previsto realizar la excavación.

5.5 Medios abiótico y biótico

Ni siquiera en un capítulo tan sencillo de documentar como éste, se acierta en el informe inicial, lo que prueba la celeridad y poco rigor con el que se ha acometido. Como botones de muestra, el punto más alto del Macizo del Dobra no se halla a 561 m.s.n.m. sino a 601 (Pico La Capía), el tramo que el informe define como variante (¡y que se ha desechado desde el inicio!) no se encuentra sobre materiales cuaternarios sino sobre dolomías y calizas tableadas del Triásico superior y Lías inferior y medio, todos materiales mesozoicos. El apartado sobre hidrología superficial es tan pobre que ni siquiera repara en dotarse de un plano que permita identificar los cursos. La identificación de enclaves se hace con referencias genéricas al término municipal donde se ubica sin hacer alusiones a lo distintos pueblos y barrios que conforman el municipio.

Los aspectos geológico y geomorfológico aparecen descritos muy pobremente. El karst que se encuentra en el Macizo del Dobra tiene un amplio desarrollo, con formas superficiales y en profundidad muy diversas (lapiaces, dolinas, uvalas, poljes, etc.) a los que el EsIA debería dedicar un análisis descriptivo completo y exhaustivo, así como al sinclinal definido por la Sierra del Escudo de Cabuérniga que se sitúa en la zona de influencia.

La referencia sobre fauna resulta especialmente sangrante, limitándose a decir que no resulta de gran interés. Cuando la realidad es que la fauna asociada al macizo del Dobra es francamente variada y con unos índices de biodiversidad significativos dignos de mayor estudio, como lo demuestran los distintos estudios realizados sobre el Macizo del Dobra. En la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria y en el Decreto 120/2008, de 4 de diciembre por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria, aparecen suficientes referencias legales como para haberse tomado este parámetro ambiental en mucha mayor consideración. Las unidades de paisaje están mal configuradas y tendrían que redefinirse en el EsIA con criterios admitidos por la literatura al so; la denominada zona improductiva (término inadecuado en cualquier caso) corresponde a la llanura aluvial de inundación con presencia de taxones florísticos relevantes

El EsIA deberá detenerse en el impacto de la carretera y su efecto barrera sobre la fauna asociada al Monte Dobra con la implementación de pasos de fauna adecuados, tanto para mamíferos como para anfibios que encuentran en el arroyo Bercial su hábitat óptimo, conforme a las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales editado por el Mº de Medio Ambiente. Los espacios naturales carecen de análisis riguroso y la referencia a hábitats prioritarios está mal traída, porque no solo se corresponde con la legislación estatal, sino sobre todo con la Directiva Habitat 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, donde refiere no solo a hábitats sino también taxones, que ni se mencionan en el informe.

5.5 Medio Socioeconómico

Especial atención debe aportarse en el EsIA al excepcional patrimonio arqueológico del que está dotado el área de influencia, haciendo especial hincapié en el Monte Castillo con la presencia de las cavernas declaradas Patrimonio de la Humanidad y el abundante muestrario de elementos declarados Bienes de Interés Cultural, como los siguientes

Monumentos declarados:

- ◆ Torre medieval de Pero Niño, en Sovilla (T.M. de San Felices de Buelna) - B.O.E. 27-12-1983
- ◆ Estela gigante, en Barros (T.M. de Los Corrales de Buelna) - B.O.C. 29-03-1985
- ◆ Santuario de Ntra. Sra. de las Caldas, en Las Caldas de Beasaya (T.M. de Los Corrales de Buelna) B.O.C.15-04-2002 - B.O.E. 08-05-2002

Zonas Arqueológicas Declaradas:

- ◆ Cueva de “Las Chimeneas”.en Hijas (T. M. de Puente Viesgo) - B.O.E. 01-08-1978
- ◆ Cueva de “Las Monedas”, en Hijas (T.M. de Puente Viesgo) B.O.E. 01-08-1978
- ◆ Cueva de Sovilla en Sovilla. (T.M. de San Felices de Buelna) - P.M.L. 1998

Entornos Incoados

- ◆ Entorno de las Cuevas del Castillo, Las Monedas, La Pasiiega y Las Chimeneas (T. M. de Puente Viesgo).- B.O.C. 13-10-2003 / B.O.E. 31-10-2003

Por otro lado, deberá documentarse ampliamente la necesidad de este nuevo vial en función de los incrementos de población y niveles de motorización de los municipios que se establecen como objetivo prioritario de la actuación, la sinergia con otras actuaciones en materia de infraestructuras de las distintas Administraciones, los desarrollos urbanísticos pendientes de los municipios afectados que permitan analizar detalladamente tanto las Normas Subsidiarias vigentes como los Planes Generales de Ordenación Urbana (sobre todo del municipio de San Felices de Buelna), de forma que se ofrezca un panorama completo del alcance e intereses que pueda haber detrás de esta actuación.

Subrepticamente aparece en la descripción de los impactos generados por la alternativa 1el inconveniente, desde el punto de vista socioeconómico, de esta solución por cuanto ofrece escasas posibilidades de contacto con las nuevas zonas industriales que se desarrollarán en Barros y Los Corrales. Por fin encontramos una de las razones ocultas que se nos escapaban y que justifica la actuación en las claves precisamente de esta alternativa, donde obviamente no aparecen tales inconvenientes; sin embargo, no era ésta la motivación de esta nueva carretera, sino la mejora de la conexión de la A-67 con el valle medio y alto del Pas, ¿o es que ha habido cambio de criterio a lo largo de estos años y, aprovechando que el Besaya pasa por Los Corrales, se decidió con absoluto desprecio a la legalidad modificar el trazado para que sirviera a otros intereses espúreos? El desarrollo urbanístico de San Felices y la nueva conexión de los nuevos barrios con el polígono de Barros y la A-67 planean una alargada sombra de sospecha sobre el proyecto prácticamente ejecutado.

5.6 Afección a la Red Natura 2000

En el atropellado y sesgado análisis de los impactos de cada alternativa, el órgano sustantivo del proyecto se mantiene en sus trece asignando el mayor impacto al encauzamiento del río Besaya y los arroyos Rebujal y Barcenal, cuando esta solución sabemos que está desechada desde antes de iniciarse el trámite de EA de nuevo.

El EsIA deberá elaborar un exhaustivo trabajo de identificación y caracterización de Espacios de la Red Natura 2000, tanto los situados en el propio ámbito de la actuación, como en sus alrededores, de forma que se pueda hacer alusión, a la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, donde su Art. 46. hace referencia a la **Coherencia y conectividad de la Red Natura 2000**: “*Con el fin de*

mejorar la coherencia ecológica y la conectividad de la Red Natura 2000, las Comunidades autónomas, /...../ fomentarán la conservación de corredores ecológicos y la gestión de /...../ áreas territoriales que resultan esenciales o revistan primordial importancia para /...../ el intercambio genético entre poblaciones de especies de fauna y flora silvestres". Sobre este extremo, el informe inicial no hace referencia alguna, y se limita a afirmar que no habrá impactos sobre la fauna, en un alarde de estrechez de miras e incompetencia, por cuanto hay que considerar los espacios directamente afectados por la infraestructura como la de los espacios adyacentes que pudieran visualizar la continuidad de hábitats y del área de distribución de determinadas especies, con el enfoque de poner en evidencia la necesidad de los corredores ecológicos.

6.- Estudio de Impacto Ambiental

Ecologistas en Acción sostiene la imperiosa necesidad de continuar con el Estudio de Impacto Ambiental, aunque se trate de un caso *ex post*, una vez casi finalizadas las obras. Para ello, y sin ánimo de ser exhaustivos, el Estudio deberá recoger los siguientes apartados:

1. Introducción y antecedentes

- 1.1. Introducción
- 1.2. Objeto del Estudio
- 1.3. Antecedentes
- 1.4. Marco legal
 - 1.4.1. Marco normativo general
 - 1.4.2. Espacios Naturales Protegidos
 - 1.4.4. Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA)
 - 1.4.5. Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)

2. Descripción del proyecto y las alternativas estudiadas

- 2.1. Alternativas a estudio
 - 2.1.1. Alternativa 1
 - 2.1.2. Alternativa 2
 - 2.1.3 Alternativa 3
 - 2.1.4 Alternativa 4
 - 2.1.3. Análisis de alternativas
 - 2.1.4. Conclusiones y justificación de la alternativa seleccionada
- 2.2. Ámbito de estudio

3. Finalidad y justificación de la obra

- 3.1. Definición de sus características esenciales
 - 3.1.1. Descripción de criterios de diseño y características principales
 - 3.1.2. Descripción de alternativas

4. Inventario Ambiental

- 4.1. Objetivos del inventario ambiental
- 4.2. Factores ambientales estudiados
- 4.3. Aspectos a estudiar con más detalle en fases posteriores del proyecto
- 4.4. Información gráfica
- 4.5. Medio físico
 - 4.5.1. Clima
 - 4.5.2. Geología y Geomorfología
 - 4.5.3. Edafología.
 - 4.5.4 Calidad agrológica de los suelos

- 4.5.5. Hidrología superficial
- 4.5.6. Hidrogeología
- 4.5.7. Contaminación atmosférica
- 4.5.8. Ambiente acústico
- 4.6. Medio biótico
 - 4.6.1. Flora y Vegetación
 - 4.6.2. Fauna
 - 4.6.3. Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000
 - 4.6.4. Hábitat de interés comunitario
- 4.7. Medio perceptual
 - 4.7.1. Paisaje
 - 4.7.2. Unidades de paisaje
- 4.8. Medio socioeconómico
 - 4.8.1. Ámbito territorial
 - 4.8.2. Planeamiento urbanístico
 - 4.8.3. Población
 - 4.8.4. Patrimonio histórico-artístico
 - 4.8.5. Usos del suelo
 - 4.8.6. Cotos de caza
 - 4.8.7. Montes de gestión pública
 - 4.8.8. Infraestructuras
- 4.9. Riesgos naturales e inducidos
 - 4.9.1. Riesgos naturales
 - 4.9.2. Riesgos inducidos
 - 4.9.3. Índice de Inflamabilidad

5. Identificación y Valoración de Impactos

- 5.1. Metodología de evaluación
- 5.2. Identificación y evaluación de los efectos ambientales previsibles durante la fase de obras
 - 5.2.1. Afecciones sobre la vegetación. Desbroce y Tala de Vegetación
 - 5.2.2. Afecciones sobre la fauna que provocan su desplazamiento temporal y alteraciones en sus ciclos biológicos
 - 5.2.3. Afecciones provocadas a espacios pertenecientes a la Red Natura 2000
 - 5.2.4. Afecciones provocadas a Espacios Naturales Protegidos
 - 5.2.5. Afecciones al sistema hidrológico superficial
 - 5.2.6. Afecciones a los recursos hídricos subterráneos
 - 5.2.7. Afecciones a Montes de gestión pública
 - 5.2.8. Afección a las figuras de protección del planeamiento urbanístico
 - 5.2.9. Afecciones al patrimonio cultural
 - 5.2.10. Calidad del aire
 - 5.2.11. Hábitat de interés comunitario y/o prioritario
 - 5.2.12. Paisaje
 - 5.2.13. Usos del suelo
 - 5.2.14. Cotos de caza
- 5.3. Identificación y evaluación de los efectos ambientales previsibles durante la fase de explotación
 - 5.3.1. Afección a la hidrogeología en fase de explotación
 - 5.3.2. Afección a la Fauna en fase de explotación
 - 5.3.3. Afección al paisaje en fase de explotación
 - 5.3.4. Afección a la calidad del aire en fase de explotación
 - 5.3.5. Afección sobre la población en fase de explotación
 - 5.3.6. Afección sobre otras infraestructuras en fase de explotación
 - 5.3.7. Afección a los suelos de importancia agraria

- 5.4. Comparación medioambiental de las alternativas propuestas
 - 5.4.1. Cálculo de los Índices de Comparación
 - 5.4.2. Descripción del impacto ambiental para cada uno de los factores Ambientales
 - 5.4.3. Cálculo de los Índices de comparación absolutos
 - 5.4.4. Conclusiones

6. Medidas Preventivas, Correctoras y Compensatorias

- 6.1. Medidas preventivas y correctoras
 - 6.1.1. Medidas preventivas
 - 6.1.2. Medidas correctoras
- 6.2. Medidas compensatorias
 - 6.2.1. Recuperación y mejora de hábitat riparios
 - 6.2.2. Adquisición de terrenos
 - 6.2.3. Acondicionamiento de otros espacios ajenos a la actuación

7. Programa de Vigilancia Ambiental

- 7.1. Introducción
- 7.2. Aspectos generales del programa
 - 7.2.1. Objeto del programa
 - 7.2.2. Fases y duración
 - 7.2.3. Dirección del programa
 - 7.2.4. Equipo de trabajo
 - 7.2.5. Tramitación de informes
 - 7.2.6. Calendario de trabajo
 - 7.2.7. Coste del programa de vigilancia ambiental
- 7.3. Fase primera. Construcción de las obras
 - 7.3.1. Objetivos del programa en la fase primera
 - 7.3.2. Esquema general de aspectos a controlar
 - 7.3.3. Actuaciones de vigilancia y seguimiento sobre los recursos del medio
 - 7.3.4. Otras actuaciones de vigilancia y seguimiento
 - 7.3.5. Informes
- 7.4. Fase segunda. Explotación de las obras
 - 7.4.1. Objetivos del programa en la fase segunda
 - 7.4.2. Esquema general de aspectos a controlar
 - 7.4.3. Actuaciones de seguimiento sobre recursos del medio
 - 7.4.4. Informes

8. Valoración de las Medidas

9. Conclusiones del Estudio

10. Documento de Síntesis

- 10.1. Introducción
- 10.2. Descripción del proyecto y las alternativas estudiadas
 - 10.2.1. Alternativa 1
 - 10.2.2. Alternativa 2
 - 10.2.3. Alternativa 3
 - 10.2.4. Alternativa 4
 - 10.2.5. Análisis de las alternativas estudiadas
 - 10.2.6. Conclusiones y justificación de la alternativa seleccionada

- 10.3. Ámbito de estudio
- 10.4. Inventario Ambiental
- 10.5. Identificación y valoración de impactos
 - 10.5.1. Aspectos generales
 - 10.5.2. Identificación y evaluación de impactos
- 10.6. Comparación medioambiental de las alternativas propuestas
 - 10.6.1. Cálculo de los Índices de Comparación
 - 10.6.2. Conclusiones
- 10.7. Medidas preventivas y correctoras
- 10.8. Programa de Vigilancia Ambiental
- 10.9. Valoración de las medidas

7. - Medidas compensatorias

Sugerimos que en el EsIA reincorporen en este capítulo la recuperación y mejora de hábitat riparios de todo el valle del Besaya, con especial incidencia en su curso bajo, área tremendamente degradada, la adquisición de terrenos aledaños al cauce bajo para que sirvan como áreas de protección, la recuperación ambiental y la reforestación con especies autóctonas de las laderas sur del Monte Dobra:

:

1. Creación de un espacio protegido en el Monte Dobra.

Como mejora ambiental del territorio y compensación a la puesta en marcha de la infraestructura, se propone la creación de este Parque periurbano, en el contexto de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y sus transposiciones: RD 1997/1995 y RD 1193/1998, que establecen la necesidad de que cualquier proyecto que se realice en un L.I.C. y cuyo objetivo no sea la mejora ambiental del mismo, compense en cualquier caso la posible pérdida de los valores naturales por los que se declara la figura de protección, en caso de producirse una afección significativa.

2. Líneas ferroviarias

Como medida de restauración ambiental, se propone la construcción de un túnel en el oeste del Monte Dobra para la duplicación de la línea ferroviaria que actualmente cruza este espacio, y en compatibilidad con lo anterior, se propone la demolición y retirada de todas las estructuras actuales e instalaciones de este tramo del ferrocarril, la restauración geomorfológica del trazado y la restauración de la vegetación natural en todos los terrenos ocupados por la infraestructura.

8.- Conclusiones

La intercomunicación entre las carreteras A-67 y N-623, no obedece a la necesidad de mejora del tráfico entre ambas carreteras para circulaciones de medio y largo recorrido que de existir serían anecdóticas. La nueva carretera CA-170 pretende ser un viario de evacuación de los tráficos generados por los futuros desarrollos urbanísticos de San Felices de Buelna hacia la A-67 y el polígono de Barros. La Consejería de O. P. debe tomar buena nota de lo referente a la utilización real de este nuevo vial, sacar consecuencias y no repetir actuaciones contrarias a ley.

La construcción del nuevo tramo de la CA-170, promovido por la Consejería de O.P. del Gobierno de Cantabria, ha producido un grave impacto ambiental sobre el Macizo del Dobra, afectando tanto a los valores ambientales intrínsecos del monte, como a su función protectora. . Asimismo, produciría también otros daños ambientales aunque indirectos, no por ello menos importantes, derivados de la operación urbanística que la construcción de este nuevo vial conllevaría en el T.M. de San Felices de Buelna.

La actuación produciría también un impacto social importante. Así, el nuevo vial afectaría gravemente a la conectividad del Macizo del Dobra con las zonas de inundación del Besaya, para el

desarrollo en el mismo de actividades ambientales y de ocio y esparcimiento. A la vez, su utilidad social resulta más que dudosa, al no existir apenas población a la que dar servicio entre la A-67 y la N-623 en los tramos estudiados.

Además, esta nueva carretera generará más tráfico inducido, y por tanto supondrá un aumento notable en las emisiones de gases de efecto invernadero e incrementará los ya altos índices de contaminación del aire en el área metropolitana de Los Corrales-Torrelavega -y con ello, -los problemas de salud de la población-.

Por todo lo expuesto, podemos concluir que nos encontramos ante unas obras de gran impacto ambiental y social, que han conllevado también un coste económico importante, y cuya utilidad social resultante es nula, por cuanto que los únicos que se han beneficiado de la misma ha sido la empresa constructora que ha llevado a cabo las obras, así como a los promotores inmobiliarios que especulen y construyan en las bolsas de suelo que se crearán.

Remitiéndonos a la DIA de 2003, exigimos que se restituya a su estado anterior, previo a todas y cada una de las actuaciones, del tramo del proyecto ejecutado fuera de lo estipulado en la DIA que conduzcan a un:

1. **Análisis riguroso de las necesidades reales de transporte y movilidad en la zona**, y estudio detallado de los supuestos problemas de tráfico que pudieran existir. Es decir, no se trata de justificar con datos sesgados una actuación ya decidida de antemano, sino de analizar objetivamente la situación, y en función de ese análisis elaborar las propuestas.

3. **Apuesta decidida por el transporte público (TP)**: desdoblamiento de la línea de Cercanías entre Santander y Los Corrales, segregación de plataformas reservadas para el TP sobre los nuevos tramos ampliados de la A-67 entre Santander y Torrelavega, líneas de autobuses que comuniquen los municipios del corredor de la N-623 entre sí y con el área de la Bahía de Santander y Torrelavega, y creación o aumento de los servicios *expres* a Santander por ferrocarril y autobús para disminuir los tiempos de viaje y hacer más atractivo el transporte público; y nuevas líneas de conexión entre los municipios y el eje principal ferroviario de Cercanías.

San Felices de Buelna, a 13 de octubre de 2009

Fdo:
Ecologistas en Acción - Cantabria