

TERRITORIO FORAL FRAGMENTADO

Posted on 21/09/2003 by Naider



En el año 1997, el Parlamento británico aprobó una ley que, sin duda, pasará a los anales de la historia ambiental europea e internacional: la *Road Traffic Reduction Act*, primera ley en el mundo explícitamente dirigida a disminuir el tráfico rodado. Pocos años antes, en 1994, los planificadores británicos del Ministerio de Transportes tenían diseñadas más de 500 nuevas carreteras para su país. Desde el mencionado Ministerio se justificaba la hiperbólica asfaltización del territorio aduciendo que "*son los automovilistas quienes piden más y mejores*

carreteras". Sin embargo, los planes para planchar de asfalto el *countryside* inglés habían despertado una fuerte contestación social. Para amplios sectores sociales era evidente que su construcción iba a alterar de manera irreversible un territorio y un paisaje cuya conservación resultaba muy importante para su calidad de vida.

Fui testigo directo esos años del debate político y de la movilización de la sociedad civil británica contra aquel plan de nuevas carreteras. Me llamó la atención la gran cantidad de personas mayores, jubilados de clases medias y medias-altas, que aparecían en primera línea de las protestas oponiéndose a la destrucción irreversible de la campiña inglesa, el paisaje al que ellos se sentían estrecha y afectivamente ligados y que, sencillamente, no querían ver desaparecer bajo alfombras de hormigón.

El Gobierno conservador de John Major creó un comité de alto nivel para que le asesorase al respecto. Su informe, a finales del año 1994, resultó demoledor para la visión, la política, los planes y los programas del Ministerio de Transportes. Sus conclusiones cuestionaban las premisas básicas sobre las que había descansado toda la política anterior de transporte: la creación de más y más carreteras, venía a reconocer el informe, no es **la solución** para el problema del tráfico rodado. En consecuencia, el Ministro de Transporte fue cesado y su plan de 500 carreteras quedó reducido a otro de 37.

Este precedente británico es decisivo para entender el posterior cambio de rumbo que conoció la política de transporte promovida tanto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) - con su informe del año 2000 "*Transporte Ambientalmente Sostenible*"-, como por la Unión Europea quien, con su *Libro Blanco sobre el Transporte* aprobado el año 2001, inauguraba una nueva política de transporte en el ámbito de la Europa comunitaria

Pues bien, al igual que en la Gran Bretaña de hace una década, los planificadores de transporte de las Diputaciones Forales vascas - muy especialmente las de Guipúzcoa y Vizcaya - vienen preparando desde hace varios años su propio "plan de 500 carreteras" para nuestro territorio. En dichos planes, carece de relevancia el que, fruto de siglo y medio de intensa industrialización, el País Vasco tenga una naturaleza que ha sido intervenida, transformada, fragmentada a unos niveles extraordinariamente elevados. O el que en los estrechos valles de nuestro pequeño territorio - el País Vasco tiene sólo 7.235 km² - se haya ido configurado, desde antaño, una densa red de carreteras, autovías y autopistas que alcanza ya los 4.446 km. O el que las infraestructuras de carreteras cubran una superficie de 16.137 hectáreas - el doble proporcionalmente a la media de la Unión Europea.

Así, en Bizkaia, se inaugura en breves semanas la autovía del corredor del Txorierri que formará,

junto a la actual autopista A-8, una anillo de circunvalación de 35 km en torno a la capital vizcaína. La citada infraestructura, junto con las tres nuevas autovías de acceso a Bilbao abiertas recientemente - la variante de Ibarrekolanda, la variante del Este y los túneles de Archanda -, forma la denominada solución Norte.

Sin embargo, con ser importantísima esa infraestructura la madre de todas las carreteras vizcaínas está aún por llegar, esta vez por el Sur. La Diputación ha desempolvado un antiguo proyecto que hace 15 años quedó descartado por su enorme coste económico y su muy elevado impacto ambiental: la SuperSur o autovía de 14 km. que uniría las localidades de Arrigorriaga y Trapagarán. Esta infraestructura, con sus proyectos complementarios - autovía del eje del Ballonti, variante de Alonsotegui, nueva conexión entre la A-8 y la A-68, nueva conexión entre la A-68 y el corredor del Txorierri - tiene un coste estimado de unos 75.000 millones de las antiguas pesetas y su ejecución se espera que comience en 2006. Con esa autovía, y con la mencionada solución Norte, la entidad foral considera que se solucionará la permanente congestión de la A-8 a su paso por Bilbao.

En Guipúzcoa se viene anunciando desde la anterior legislatura la construcción de una red de infraestructuras viarias que, además de costar una fortuna al erario público, - es decir, a los contribuyentes - va a suponer un fortísimo impacto ambiental en el territorio. El segundo cinturón de San Sebastián, la autovía Eibar-Vitoria - algunos tramos ya se han construido-, la autovía Beasain-Durango, la construcción de un tercer carril en la autopista A-8 desde Eibar a Irún, la autovía desde Andoain a San Sebastián, así como la ampliaciones de la N-I. La creación de esta malla territorial de hormigón y asfalto tiene un coste estimado, según el anterior diputado foral de carreteras y transporte, Sr. Antton Jaime, de 322.000 millones de pesetas (DV, 7 de mayo de 2002) y la intención es construirla a lo largo de la próxima década.

El programa de carreteras que han diseñado ambas instituciones responde a una visión y a una política de transporte que ha quedado obsoleta en la Unión Europea. La Unión Europea hoy, como el Reino Unido ayer, ha llegado a la conclusión de que la solución real y a largo plazo al problema del transporte no pasa por seguir haciendo más y más carreteras. Con la política de creación de más carreteras, autovías y autopistas se interviene sobre los síntomas del problema - la congestión del tráfico -, pero no se interviene sobre las causas. Tal y como ha enseñado la experiencia de las últimas décadas, la congestión del tráfico vuelve a aparecer más temprano que tarde. Y en el proceso, el territorio queda profundamente transformado, intervenido, fragmentado, herido, y sus sistemas naturales degradados.

Ya en el año 1998, en el Diagnóstico sobre el Estado del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma del País Vasco se reconocía que "no cabe duda de que nos encontramos en la senda de un transporte no sostenible". Añadía el mencionado documento del Gobierno vasco que "mantener la tendencia del modelo actual de transporte definiendo las prioridades sin una incorporación plena de la variable ambiental puede tener graves repercusiones en la ocupación de ese escaso recurso que es el suelo".

Por ello, el Gobierno vasco no puede limitarse a asistir como mero observador ante los programas de nuevas infraestructuras de transporte que están preparando y desarrollando las instituciones forales, ya que su incidencia sobre el territorio y el medio ambiente va a ser enorme e irreversible. Esos programas han surgido de una visión y una política que no sólo no se corresponde con la actual política de transporte de la Unión Europea, sino que entra en abierta contradicción con la

En consecuencia, sería conveniente que dado el número y la envergadura de los proyectos contemplados, el Gobierno vasco solicitase formalmente a las Diputaciones que realicen una Evaluación Ambiental Estratégica del programa de nuevas carreteras y la sometan al escrutinio público, tal y como lo demanda la correspondiente Directiva europea sobre Evaluación Ambiental de Planes y Programas - 2001/ 42/ CE. Sencillamente, no es de recibo que unas Diputaciones puedan gastar del orden de 400.000 millones de pesetas en la próxima década y puedan intervenir y modificar de manera radical e irreversible los territorios forales con sus programas de infraestructuras viarias, sin que haya mediado un amplio debate en todas las instituciones públicas y en la sociedad civil de este país.

There are no comments yet.