

LA AUTOPISTA TOLEDO-CÓRDOBA

RAFAEL (Diario *Córdoba*, 08/01/2006)

Más de treinta millones de animales silvestres mueren anualmente en las carreteras españolas, según la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados. La red de carreteras de la provincia de Córdoba es la segunda más extensa de Andalucía en longitud y también de las primeras a nivel nacional, pero en razón de la superficie provincial la densidad es muy similar al promedio nacional. Pero si tenemos en cuenta que una importante superficie se encuentra ocupada por áreas serranas de orografía complicada para el desarrollo de las vías de comunicación, los índices se dispararían y nos situarían a la cabeza del estado español.

En este contexto ha comenzado a discutirse la conveniencia de la construcción de una autopista de peaje desde Puertollano hasta la Nacional IV entre Pedro Abad y Villafranca. Desde esta localidad manchega hasta Madrid la vía tiene calificación de autovía. Se ha indicado que dicha infraestructura conlleva ventajas como la reducción de 38 kilómetros en el trayecto Madrid-Córdoba, disminución del tráfico en la autovía N-IV, ahorro en el tiempo de viaje y en los costes de funcionamiento de los vehículos, construcción de la autopista sin apenas molestias a los usuarios de carreteras y poblaciones y mejora de la accesibilidad a determinadas zonas del territorio.

Los trazados previstos discurren por diferentes Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) que albergan hábitats de importancia comunitaria y otros considerados prioritarios. Estos espacios conformarán la Red Natura 2000 merced a la Directiva 92/43/CEE, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.

Uno de los criterios básicos en Andalucía para el diseño y propuesta de los LICs por imperativo de la Unión Europea ha sido la presencia de lince, su área de reproducción y dispersión. Por ello se ha configurado un espacio continuo en la Sierra Morena cordobesa. Esta amplia franja es un claro ejemplo de corredor ecológico para el lince ibérico, el felino más amenazado del mundo, y el lobo, entre otras especies. La autopista partiría con un nuevo corredor viario esta área.

El valle del río Guadalmez es hoy por hoy una de las mejores zonas conocidas de dispersión de águila imperial, perdicera, real y buitre negro. Se trata de un lugar cuya conservación es muy necesaria para garantizar una dinámica de poblaciones saneada. Hay que recordar que una de las claves en la conservación de las grandes águilas es asegurar la supervivencia de ejemplares jóvenes en los lugares de concentración postreproductora, ya que la mortalidad en dichos enclaves es la causa que explica en gran medida la tendencia regresiva de las especies en peligro.

En aplicación de la Directiva Europea, cualquier plan o proyecto que pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones. Si a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación y, a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por imperiosas razones de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Pero cuando el lugar considerado alberga un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritarios, como es el caso, únicamente se podrán alegar consideraciones relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, o bien, otras razones imperiosas de interés público o de primer orden. En este último caso habrá de consultarse a la Comisión Europea.

A la vista está la poca consistencia de la argumentación de tal obra frente a la Directiva Europea y hace plantearse si ante esta justificación realmente tiene sentido causar el enorme impacto sobre el medio natural y el gasto económico (obras y expropiaciones como mínimo 1.200 millones de euros), cuando existen otras alternativas que estructuran de manera más conveniente el norte de la provincia de Córdoba a través del corredor Santa Eufemia-El Viso-Alcaracejos-Espiel-Córdoba en relación con el corredor Extremadura-La Mancha (autovía Valencia-Mérida) al norte de la provincia. Esta alternativa disminuiría ostensiblemente las afecciones territoriales y los impactos sobre la vegetación y la fauna, fundamentalmente hábitats y especies consideradas prioritarias por la Unión Europea, al discurrir por corredores naturales de transporte ya establecidos, que se complementarían con el desdoblamiento de la carretera Nacional IV en los puntos que fuese necesario, especialmente en Despeñaperros, como se encontraba previsto en anteriores planes. Todo ello sin tener en cuenta que no están aún incluidos los costes de las medidas ambientales de corrección de impactos, que pueden superar el millón de euros por kilómetro, como ha ocurrido en la autovía Jerez-Los Barrios; los costes de las medidas compensatorias (entre medio y un millón de euros por kilómetro) y la autorización de la Comisión.