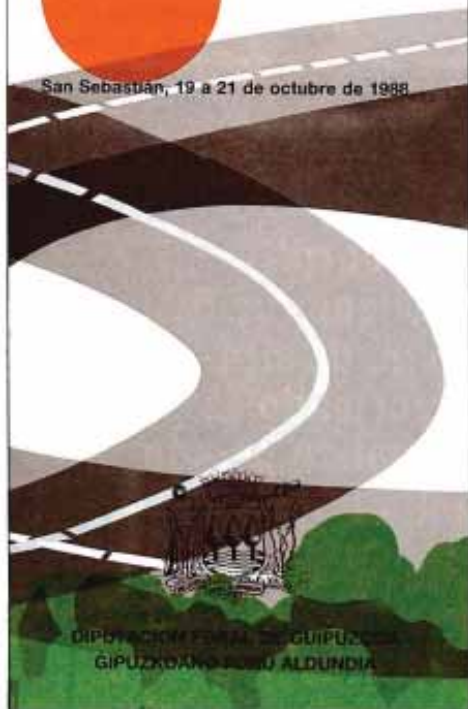


SIMPOSIO SOBRE IMPACTO AMBIENTAL DE LAS CARRETERAS

San Sebastián, 19 a 21 de octubre de 1988



DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPÚZCOA
GIPUZKOAN FORU ALDUNDIA

COMISION ORGANIZADORA

(Delegada del Comité Técnico de la Carretera y el Medio Ambiente)

Presidente:

Ilmo. Sr. D. Luis M^a de los Mozos Villar
Ingeniero de Caminos
Director General de Carreteras y Transportes
de la Diputación Foral de Guipúzcoa.

Director Técnico:

Prof. D. Francisco Gómez Gallardo
Escuela de Ingenieros de Montes de Madrid

Coordinador General:

D. Felipe Ruza Torrio
Ingeniero de Caminos
Dirección General de Carreteras del MOPU

Vocales:

Prof. D. Enrique Calderón Balanzategui
Dr. Ingeniero de Caminos
Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid

D. Domingo Gómez Orea
Ingeniero de Montes-Consultor

D. Juan Ignacio Cuesta Benito
Ingeniero de Caminos
Director de la Asociación Técnica de Carreteras AIPCR

Secretario General:

D. Javier Astrain Calvo
Ingeniero de Caminos
Dirección de Carreteras de la Diputación Foral Guipúzcoa

En San Sebastián

Simposio sobre impacto ambiental

CUANDO el pasado 14 de octubre se presentó el "Simposio sobre el Impacto Ambiental de las Carreteras" que posteriormente se celebró en San Sebastián del 19 al 21 de ese mismo mes, los interlocutores de la misma, miembros de la Comisión Organizadora, ya adelantaron que dicho simposio tendría como características principales, su carácter multidisciplinar y su intercomplementariedad, ambos caracteres subrayados por el Sr. Cuesta Benito, así como la preocupación actual que este tema requería. Por otro lado, se subrayó la gran difusión por su apertura al público así como la importancia de las nuevas leyes con respecto a este tema.

Sin duda, todo ello, unido al gran número de ponentes y a la gran asistencia de público, hicieron que este simposio gozara del calificativo de exitoso por cuanto, igualmente, respondía a la permanente sensibilización de los profesionales sobre este tema de apasionante actualidad.

Destacaremos la gran participación de técnicos, empresas y organismos oficiales (Dirección Gral. de Medio Ambiente (MOPU), E.T.S. de Ingenieros de Caminos (Barcelona), CEDEX (MOPU), Ayto. de Madrid, E.T.S. de Ingenieros de Montes de Madrid, Gobierno de Navarra, Diputación Foral de Guipúzcoa, etc...), y con el fin de no extendernos en demasía sobre este evento, comenzaremos por destacar algunos de los temas desarrollados y sus posibles soluciones.

Empezaremos por informar de lo que allí, evidentemente, se denunció, es decir, la carencia de estudios por zonas del entorno natural del medio ambiente al que se definió en base a los siguientes baremos: la descripción y valoración previa del estado inicial, la necesaria detección de los impactos mediante los agentes y acciones introducidas en el proyecto, su posterior evaluación a través de su caracterización y calificación, así como, la necesaria descripción de las medidas de corrección valoradas en la evalua-

ción del impacto. Con todo ello se define el impacto ambiental. Sin embargo, pasaremos por alto los valores positivos que de todos es conocido y haremos como en el simposio, centrarnos en los posibles "negativos" de necesaria resolución.

Resultó relevante la carencia de los estudios mencionados anteriormente así como de catálogos de flora autóctona. Obviamente, al tener que realizar un estudio sobre el entorno, a la hora de realizar una carretera, se plantea y relaciona lo anteriormente dicho, con el factor tiempo, así como el problema que supone la repoblación y reforestación, con la casi segura carencia de fuertes cantidades en viveros, y el problema económico que supone, y la carencia de una normativa adecuada.

La evaluación no sólo corresponde al final de la construcción, sino que ya en la misma, inciden factores tan negativos, y sin embargo tan necesarios, como voladuras, polvo, movimiento de tierras, ruidos de máquinas o la simple presencia del hombre, tema debatido como los anteriores y de demostrada preocupación.

Igualmente se planteó el problema del aislamiento que suponen algunas carreteras, de difícil resolución, al incidir directamente en el ecosistema, provocando atropellos de la fauna existente habituada a su paso natural y para el que se plantearon tanto la realización de pasos inferiores, como la de colocación de vallas protectoras que los evitarían, pero que en definitiva, podría acarrear y acentuar más el factor de aislamiento, lo cual no dejaba de ser una muerte lenta para la especie.

En el caso de animales de pequeño tamaño, invertebrados y aves el problema del aislamiento y de accidentes de tráfico era menor pero sin embargo, eran el tipo de animales de mayor mortandad por atropello.

Para estos casos, se definieron diversos tipos de barreras (aluminio, hormigón, materias plásticas, metálicas) incluso naturales, más adecuadas para el hombre y para su entor-