

# ASOCIACIÓN DE VECINOS AFECTADOS POR LA PROLONGACIÓN DE LA CARRETERA DE LA VEGA (AVAC-La Vega)

*Juan Merallo Grande, además de presidente de la Asociación de Vecinos Afectados por la Prolongación de la Carretera de la Vega, es miembro del Foro de la Agenda Local 21 de Alovera y representa a la Coordinadora Estatal ConBici en el Consejo Superior de Tráfico de España.*

**Tras la presentación de sugerencias al POT por parte de AVAC La Vega (pueden ver dichas sugerencias en nuestra web [www.noporaqui.org](http://www.noporaqui.org)), Juan Merallo aprovecha para presentar esta *Carta Abierta a las Administraciones Públicas* tanto regionales de Castilla-La Mancha, como provinciales de Guadalajara y locales de la misma provincia. En ella se cuestiona el modelo de desarrollo que supuestamente están implantando muchas de estas administraciones. Modelo alejado de los principios de la Agenda Local 21 de la que todas las administraciones se vanaglorian en el papel, pero muy pocas veces en los hechos.**

¿Qué es “desarrollo” para nosotros? Se tiende a confundir desarrollo con la capacidad de derrochar por el hecho de tener los medios económicos para hacerlo, pese a que eso implique contaminar nuestras ciudades, regiones y nuestro planeta sin miramientos.

En realidad “desarrollo” (el desarrollo sostenible no vinculado exclusivamente a los índices económicos) es vivir en un lugar limpio, sin basura por las calles, sin contaminación en el aire, sin ruido, sin problemas de agua por la mala gestión de algunos y el mal uso de la mayoría.

Es también vivir en un lugar en el que puedas elegir tu modo de desplazamiento (incluido andar y pedalear sin barreras y sin riesgo), sin verte condicionado a tener que utilizar **el coche casi como única alternativa**.

“Desarrollo” tiene que ver con unos buenos índices de esperanza de vida, buenos índices de salud infantil, etc. ¿Es eso compatible con unas ciudades saturadas de tráfico, con un aire en malas condiciones y con una distancia excesivamente cercana de algunas industrias sucias y demasiadas vías rápidas para vehículos motorizados a las zonas residenciales? Hay muchos estudios médicos y científicos que relacionan **la cercanía de vías rápidas motorizadas a zonas residenciales con una prematura mortalidad infantil y con problemas físicos para los menores y ancianos** ¿Es “desarrollo” el ofrecer la posibilidad de ganar dos tristes minutos (en el mejor de los casos) en el coche a costa de dramas de ese tipo para la salud de los más débiles?

No es ninguna broma. El crecimiento y desarrollo insostenibles crean algunos supuestos beneficios a corto plazo, pero **un tremendo perjuicio a medio y largo plazo**. Las personas responsables de esa mala gestión serán recordadas en el futuro como unos malos gestores y responsables de los problemas generados.

Un prestigioso informe publicado recientemente por el gobierno británico, el informe Stern, estima que **la economía mundial caerá un 20% si no se frena el cambio climático**, y se afirma que seguir negando en la práctica el cambio climático dañaría en su momento el crecimiento económico con unas consecuencias muy graves. Dichas conclusiones han sido ya asumidas como ciertas por la mayor parte de la clase económica, como lo demostraba la unanimidad al respecto en el reciente *Primer Encuentro sobre Energía, Municipio y Calentamiento Global*, celebrado a primeros de febrero en Madrid, con la participación del político estadounidense Al Gore.

En todos los recientes foros sobre economía y cambio climático que se vienen celebrando por el mundo, se ha determinado que es un error ir a por el beneficio político inmediato, y eso se está viendo mucho en el entorno del Corredor del Henares, la Alcarria y La Campiña. La ciudadanía cada vez está más concienciada de que hay que hacer mejoras medioambientales, aunque sea a costa de perder algunos supuestos derechos inmediatos. Y eso significa tener la valentía de invertir en el futuro, pero **invertir en términos de auténtica sostenibilidad**.

En el futuro no miraremos el Producto Interior Bruto (PIB) per cápita para ver el desarrollo de un país, sino factores como el CO2 emitido (cuanto menos, más desarrollado), índices sociales adecuados, y en cuanto a recursos económicos no cuantos existen en total en un área sino cómo se distribuyen entre su población (índices no de agregación sino de distribución).

Pese a pertenecer a la Unión Europea, no estamos aprendiendo la lección. **España está a la cola de los países europeos en el cumplimiento de Kyoto**. Los países más desarrollados de nuestro continente han dejado de apostar de manera insistente por la promoción del uso del automóvil y en sus calles se ve masivamente a la gente andando o yendo en bicicleta (a veces combinándolo con otros medios de transporte público) para ir al trabajo o a hacer la compra. Mientras tanto, España es el país de Europa con más kilómetros de autovías y autopistas por habitante y vehículo (y el segundo del mundo, tras EE.UU.)

Veamos los kilómetros de autovías y autopistas en varios países europeos, por cada 100.000 habitantes:

España: 22.9; Francia: 16.1; Alemania: 14.3; Italia: 11.2

Frente a este gasto continuo y desmesurado en infraestructuras de transporte realizadas desde el Estado y sus autonomías, **España es el país más tacaño en gasto social** para las familias y los hijos, según un estudio de La Caixa: No llega al 2% del gasto social total, mientras la media de la UE15 está en el 8%.

¿Hasta dónde queremos ir? ¿Qué nefasto futuro estamos deparando a las generaciones futuras?

Se nos vende que se está mejorando la movilidad, pero **la función del transporte debería ser la de crear accesibilidad** (capacidad de acceder a los bienes y servicios necesarios para cada persona), sin generar más que la movilidad imprescindible. **La movilidad es la cantidad de actividad del transporte, o sea, el número de desplazamientos que estamos obligados a hacer**.

Con las actuales erróneas políticas urbanísticas y de infraestructuras estamos incrementando la movilidad, o sea, estamos aumentando la cantidad de kilómetros a la que nos debemos desplazar para conseguir los bienes y servicios imprescindibles. Me parece que **esa no debería ser la intención de cualquier administración pública.**

Sin embargo, con el modelo implantado en nuestras ciudades se está fomentando un modelo de transporte basado en el automóvil individual, el modelo de transporte más contaminante, más usurpador de espacio, más peligroso y más injusto socialmente. Con este sistema **nos vemos abocados a una máxima movilidad**, es decir, a **incrementar las necesidades de transporte, con todos los problemas que ello conlleva.** Esto ocasiona que la accesibilidad no sea igual para todos, pasando a ser dicha accesibilidad mejor o peor dependiendo del poder adquisitivo de cada uno, lo que ocasiona desigualdad social.

El objetivo básico de una política de transporte sostenible debe ir encaminado a **buscar la proximidad, la cercanía.** Justo lo contrario a lo que se está haciendo con la urbanización extensiva que se está aplicando a nuestras localidades.

La gestión de las distintas administraciones no está siendo buena (independientemente de su orientación política). Ni la de los Ayuntamientos, cómplices en esta **carrera por ver quien construye más**, ni la de la administración regional, que lo permite y lo promueve, construyendo infraestructuras que ayudan a este crecimiento absolutamente salvaje, con consecuencias como la presunta necesidad de prolongar la carretera de la vega, que influye tan negativamente a un enorme número de vecinos de los barrios de Parque Vallejo (Alovera) y Vallehermoso (Azuqueca), sin resolver el problema de los que lo sufren ahora. Esta acción lleva a un enorme gasto de dinero público, para sólo poner un parche que no soluciona el problema de raíz.

Una reciente resolución del Parlamento Europeo defiende una serie de medidas para garantizar un urbanismo sostenible y luchar contra la contaminación. Entre las medidas que proponen se encuentra la construcción de vías exclusivas para ciclistas, promover el transporte público y disuadir el uso del coche, con políticas como las restricciones de aparcamiento y dejar de construir más vías motorizadas de enlace que facilitan los desplazamientos en este medio de transporte contaminante y **crean más movilidad y por lo tanto más problemas.** La intención es la de que en el horizonte del 2012 se consiga que un 5% del total de kilómetros-pasajero pase del automóvil a un medio de transporte público o use la bicicleta.

**El Plan del Corredor del Henares es una oportunidad única para equilibrar la balanza.** A esperas de leer el texto definitivo, el texto hasta ahora mostrado no me parece que apueste por solucionar realmente el problema. Hay algún retoque de interés, pero la línea me parece continuista, y parece apostar aún por ese “desarrollo mal entendido”, que no parece solucionar los problemas de origen.

De ser así, estaríamos perdiendo el tren de la sostenibilidad, nos habríamos quedado con el billete en la mano, pero el tren se nos marcharía, sin que podamos cogerlo.

Juan Merallo Grande  
659 074 600  
[www.noporaqui.org](http://www.noporaqui.org)

