

LA FIRMA DEL DIA

ANTONIO M. CASTRILLO VILLAMAÑAN



La autovía del Duero: falacias y falsedades

La historia de la Plataforma Sur Duplicación y sus ocultos intereses ya viene de largo (año 2003), y la cosa se está convirtiendo en una historia interminable, yo diría inagotable como el cuento de nunca acabar, pero al mismo tiempo, como todo buen ardid, está bien planificado por parte de los verdaderamente interesados, que saben aprovechar los rebufo que se producen a lo largo del variopinto trayecto para arrimar el ascua a su sardina.

Y como en toda confabulación con tintes barrocos y con fines aviesos, hay de todo: buenas personas que sin ningún tipo de interés y de malicia están en su seno porque creen de buena fe que es lo mejor y otras que, intuendo lo que se cuece, dejan hacer y se dejan llevar por no molestar a nadie, porque les da lo mismo, y aún otras, las más interesadas, que a sabiendas planifican y actúan para sacar adelante sus maquiavélicas intenciones.

La historia se remonta a los albores de 1999 cuando se empezaban a pergeñar los primeros borradores de la autovía del Duero y llegan a los ayuntamientos las iniciales propuestas de los posibles corredores por donde podría ir el trazado. En esta primera fase los implicados y afectados emitieron los correspondientes informes poniendo de manifiesto las más elementales atrocidades que se cometían, como, en el caso del término municipal de Quintanilla de Onésimo, que la variante Sur-Sur seccionaba en dos el monte del Carrascal y de la Planta, catalogado como (LIC) Lugar de Interés Comunitario.

Y recuerdo que en este caso los dos grupos políticos del Ayuntamiento (PP y PSOE) apostaron por la opción Norte Centro, sacando la autovía del Valle del Duero por considerarla totalmente perjudicial para los intereses de la zona.

El tiempo va pasando, no sin cierta tardanza, siguiendo los trámites administrativos. Nos iban llegando a los ayuntamientos planos nuevos desechando algunas alternativas como la sur (por detrás de la vía del tren) y sur-sur (monte del Carrascal y Planta) y se iban haciendo los preceptivos informes medioambientales y estimaciones de presupuesto y coste.

Llegado el momento, verano de 2003, el Ministerio de Fomento decide su opción: la Sur Duplicación. Y la somete a información pública abriendo el reglamentario plazo de alegaciones a todas las personas físicas y jurídicas afectadas por el trazado, es decir, todo el mundo.

En las alegaciones hubo de todo, según me contaron, como en la viña del Señor: a favor y en contra de todas y de cada una de las propuestas. Pero hubo una, la más significativa: la de la Junta de Castilla y León, que analizando con criterio riguroso los pros y los contras de los intereses de la zona afectada y de la región y sus consecuencias, apostó por la opción Norte Centro.

Teniendo claro la Junta de Castilla y León que el Ministerio de Fomento, como es normal en estos casos, actuaría con lealtad y debido respeto a las autonomías, más aun, cuando la totalidad de la autovía A-11 pasa íntegramente por su territorio, aceptaría sin ningún lugar a dudas la propuesta de la Junta de Castilla y León. Ya que aquí existía un precedente claro, «el de la autovía de Valencia a su paso por las hoces del Cabriel», donde imperó el criterio y la opción presentada por el Gobierno de Castilla la Mancha desechando la del Ministerio de Fomento (acuérdense del enfado-contencioso Bono-Borrrell).

Y es precisamente aquí, en este momento, en esta situación de la tramitación del expediente, cuando aparece la Plataforma Sur Duplicación, encabezada desde un principio por el alcalde de Tudela de Duero, plataforma que va encauzando a personas que entendían que la única autovía posible era la duplicación, sin atender a ningún tipo de razones más: ubicación del trazado real, entronques a los distintos pueblos y urbanizaciones y salvar los distintos obstáculos de los pueblos circunvalándolos, como en los casos de Sardón y las dos Quintanillas, al tiempo que desechaban cualquier planteamiento ecológico y medioambiental (todavía no conocían el

documental de Al Gore). Así nace esta Plataforma, de marcado carácter político por los fines que subyacen en ella y con el único propósito de enrarecer el clima preelectoral que ya se vivía de cara a las elecciones de marzo de 2004.

Y lo curioso es que habiendo ayuntamientos presididos por el PP que coincidían en las mismas propuestas de la Plataforma, nunca se sumaron, porque se veía claro y de lejos (a unos tres pueblos siguiendo el símil actual) el matiz partidista, y actuaron defendiendo sus legítimos intereses por los cauces reglamentarios.

Al mismo tiempo, nace otra plataforma a favor de opción Norte Centro, esta menos beligerante y con un perfil más profesional y técnico. La componen empresas seriamente afectadas y particulares que se suman a nivel individual, nunca han convocado una manifestación ni han puesto una pancarta.

Esto son, a grandes rasgos, los hechos acontecidos; y si hablo de la politización de la Plataforma Sur Duplicación es porque a esta la apoyan públicamente los máximos dirigentes del PSOE de la provincia y de la Comunidad autónoma, como lo han demostrado con su presencia en los actos convocados por el colectivo.

Llegado este caso y transcurridas las elecciones generales con el triunfo del Partido Socialista, era de esperar que los objetivos de la plataforma se vieran recompensados, pues el Ministerio de Fomento puso a manos de una ministra socialista, por ende proclive a las tesis de la Plataforma Sur Duplicación. Pero no, dense ustedes cuenta que hablamos del año 2003; prácticamente han transcurrido cuatro años y no se ha avanzado nada; el propio Partido Socialista ha ninguneado de manera rotatoria a la Plataforma.

Lo sucedido en estos cuatro años ha sido una sucesión de despropósitos, de falsedades a medias, de dilaciones injustificadas, de jugar al ratón y al gato. Enumero unos cuantos hechos: en ninguno de estos años ha aparecido una cantidad de euros (millones) significativa en los Presupuestos Generales del Estado para la obra de la autovía del Duero; eso sí, los diputados socialista todos los años, viendo lo que pasaba y por las críticas del PP, instaban al Gobierno para aprobar una partida para la autovía del Duero, y como se ha podido ver, siempre ha sido insuficiente. Unas veces se decía que era para pagar el proyecto, otras para hacer el estudio medioambiental, en fin: nada de nada, ni proyecto, ni estudio ambiental, todo puro artificio y «fuego fatuo».

Entre tanto, la Junta de Castilla y León, con buen criterio, proponía al Gobierno colaborar con la financiación y comenzar la obra por otras zonas que no tienen ningún tipo de conflicto, pero la respuesta del Gobierno siempre ha sido negativa y nunca explicada, por cierto.

¿Qué podemos pensar los ciudadanos de esta situación? Que el Gobierno no quiere hacer la autovía o no tiene dinero para esta infraestructura y quiere hacer primero otras prioritarias para su plan de ruta: piensen mal y acerta-

rán.

Y ¿qué hacia nuestra Plataforma en todo este tiempo? el truco del almendrac. ¿En qué consiste? Muy sencillo: en echar balones fuera, a saber: 1º: Echar la culpa a la Junta de Castilla y León por impedir el proyecto. 2º: Echar la culpa a las bodegas que se oponían al trazado Sur Duplicación. 3º: Presentar trazados nuevos alternativos sin ningún fundamento. 4º: Criticar a las bodegas diciendo que las cepas no eran históricas, que eran recién plantadas. 5º: Acusar a las bodegas que se habían apropiado del terreno público de las cañadas. 6º: Hacer actos para lo mismo y dilatar la situación. 7: Exigir que se hiciera el estudio de impacto ambiental.

Y ustedes pensarán: ¿todo esto es lo que se ha hecho durante cuatro años? Cuatro años para elaborar un estudio de impacto ambiental tan malo, tan mal hecho, tan sesgado e interesado que no aguanta un análisis mínimo riguroso. Es querer justificar lo injustificable, sobre todo teniendo en cuenta que el gobierno del Partido Socialista ha tenido tres, se dice bien, tres años para hacer un informe ambiental que despacha en tres folios, poco más o menos.

Claro, ¿qué es lo que ha pasado? Que las alegaciones a ese informe, cuando están bien hechas y justificadas y son analizadas por una parte imparcial como es la Comunidad Europea, son admitidas a trámite y ponen al Gobierno en solfa. ¿Qué pena! ¿y qué hace nuestra Plataforma? Pues arremeter contra los que presentan la denuncia en la Comunidad Europea, contra Vega Sicilia, acusando a la bodega de múltiples fechorías. ¡Viva la legalidad!

Pero vamos a ver, es de sentido común, pregunta: ¿Quién tiene que hacer la autovía A-11? Respuesta: el Gobierno. Pregunta: ¿Quién es el máximo responsable de los retrasos administrativos? Respuesta: el Gobierno. Pregunta: ¿Cuántas veces se ha manifestado contra el Gobierno la Plataforma Sur Duplicación? Respuesta: Ninguna. Entonces, ¿a qué juegan, a quién quieren confundir?

A toda esta serie de despropósitos hay que añadir otros que han formado parte de la dialéctica desinformativa de la Plataforma, como por ejemplo: que confundían los viñedos históricos con los recién plantados, pero no es porque no sepan, es por tergiversar la realidad.

Cuando hablamos de viñedos históricos todos sabemos a lo que nos referimos: son aquellos que ha heredado la tradición histórica de los antiguos monasterios medievales de San Bernardo y Retuerta, la de los monjes Cistercienses y Premonstratenses; a esos se llaman viñedos históricos, y por ende no son solo los de las grandes bodegas, son también los de los pequeños pagos del valle y de pequeñas bodegas que entroncan con la misma tradición histórica.

Y otra de las cuestiones que pregonan, como la panacea de la prosperidad. Cuando se asegura que solo se genera riqueza al lado de las autovías y que fuera de ellas el mundo no existe, cuando hay claros y contundentes ejemplos de la falsedad de esta afirmación, se construye un

silogismo fácil y falso.

Y existe otro punto de primer orden que la plataforma obvia y que es sin duda el principal, el no reconocer el interés ecológico, vital y necesario para el desarrollo del cultivo de la vid, como es el biotopo esencial del valle del Duero y en concreto la zona más sensible desde Tudela de Duero a Peñafiel. Es en esta zona privilegiada donde tenemos una climatología especial, un terruño especial, donde se han adaptado las cepas para producir los excelentes vinos que producimos y donde están unas de las bodegas más famosas del mundo.

Conocer realidad y al mismo tiempo quererla cargar pasando una autovía por el centro neurálgico del valle es la mayor atrocidad.

Porque si hemos llegado a este punto de fama mundial con el vino como fuente de riqueza, será esa fuente lo que primero tenemos que salvaguardar y proteger. El vino es un ser vivo, es un producto envuelto en la tradición y la historia en valles limpios y ricos, sin contaminar y protegidos; este es nuestro valor, nuestro patrimonio natural, el legado de nuestros antepasados y debe ser el nuestro; esto es lo que debemos proteger y no lo contrario, para entregárselo impoluto a las futuras generaciones.

Porque si entendemos, creemos y pensamos que nuestro principal activo y patrimonio es el vino y esté asociado de una forma especial al medio ambiente (por qué nos lo queremos cargar?)

Levantar una copa de vino es mucho más que beber una bebida para quitar la sed, es tener en la mano un trozo de nuestra tierra, del cariño de nuestras gentes por las cosas bien hechas y la garantía de que ese producto ha crecido al amparo de un valle limpio y cuidado, alejado de cualquier forma de contaminación. Este concepto está asociado de una forma indisoluble al vino de calidad, si falta este parámetro nos faltará lo más importante y, lo que es peor, nos habríamos cargado la historia y la tradición que nos legaron en el medievo los monjes franceses que plantaron las primeras cepas de las que somos herederos.

¿Podemos decir que si no pasa la autovía por el valle quedaremos aislados y desprotegidos de los avances de la vida moderna? ¿Pero quién puede afirmar que una autovía que nos circunvala pasando a 3,5 km es como si no pasara? ¿Quién puede afirmar que la autovía en el trazado Norte Centro está alejada de la zona de influencia del valle? ¿Quién puede calibrar científicamente y de forma ponderada estas preguntas con sus respuestas? Se lo voy a decir yo: todos. Porque es una cosa de cajón y tan obvia que no admite discusión alguna.

Y hay otra razón contundente y que muchos ciudadanos afectados desconocen cuando hablan de la sur duplicación. ¿Saben que desde el Puente Hinojo, en término del pueblo de Traspinedo, no hay duplicación hasta pasando Quintanilla de Onésimo? ¿Saben que la circunvalación de Quintanilla de Onésimo tendría que ser bajada unos doscientos metros para encajar con la autovía y no desaparecería esta? ¿Saben que en los actuales planos no hay marcados ningún entronque de entradas y salidas? ¿Saben que en los planos actuales no están los estudios de detalle de los caminos secundarios y las vías afectadas en todo el trayecto de la controversia? ¿Saben que el Camino Real Viejo de Peñafiel (la Cañada) ya está ocupado por la vía y la carretera N-122?

En definitiva, todos tenemos algo de culpa por no explicar las cosas bien y hacerlas muchas veces a espaldas del ciudadano, sobre todo cuando son obras de gran calado y trascendencia y que en cierto sentido comprometen nuestro futuro.

Pero es bien cierto que todavía estamos a tiempo de repensar las cosas y actuar con diligencia, inteligencia y prontitud, para que nunca nos tengamos que arrepentir de una obra mal hecha.

Antonio M. Castillo Villamañan es concejal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Quintanilla de Onésimo.

