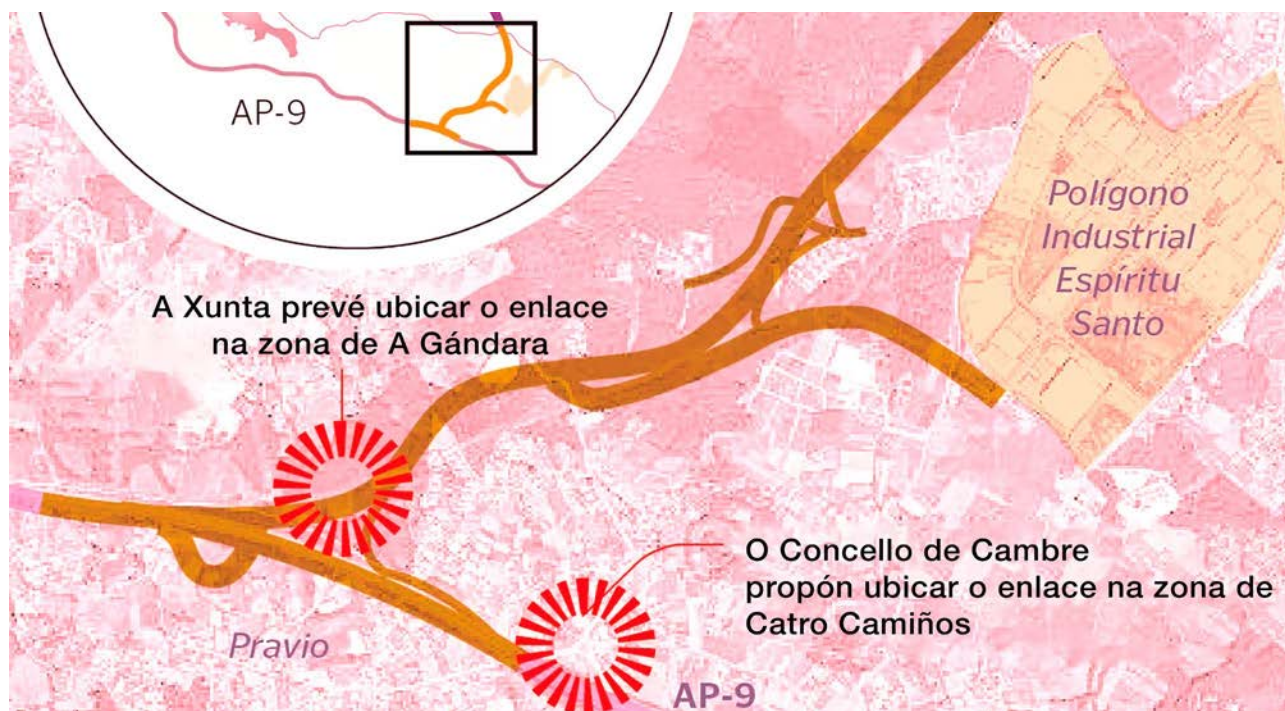


DES-VÍA ÁRTABRA

Ángel Amancio Sotillo Aragunde*

Vaia por diante, e quede claro dende o principio, que non son técnico, mais si me considero unha persoa cun pouco, bastante, sentido común... Fai anos, moitos anos, nunha remota comarca de Galiza, deseñouse unha folla de ruta para planificar e vertebrar o territorio e a mobilidade, tanto pública como individual. Un obxectivo que podemos, e debemos, definir como de bases ecolóxicas.



Dentro deste plan coñecemos a existencia da denominada Vía Ártabra, vía pensada para unir as zonas do Leste e do Oeste da cidade da Coruña. O plan era moi sinxelo, comunicar directamente, dende o concello de Sada a AP-9 e a A-6, comunicacións en funcionamento. Isto permitiría viaxar dende uns concellos a outros sen ter que pasar pola cidade da Coruña, afectando directamente no seu trazado aos concellos de Sada, Oleiros e Cambre, e beneficiando por ende a o resto dos municipios da área metropolitana de A Coruña, enténdanse Bergondo, Betanzos, Abegondo, Carral, etc.

Pois despois de moitos, moitos, anos, e de varios proxectos distintos, na actualidade podemos asegurar que esta vía proxectada nun principio xa non é a Vía Ártabra. Agora teremos que definila como DES-VÍA ÁRTABRA.

E por que definila como DES - VÍA ÁRTABRA? Pois sinxelamente por unha cuestión de “sentido común”, que xa todo o mundo sabe que é o menos común de todos os nosos sentidos. No proxecto do ano 2006 estaba previsto o enlace da Vía Ártabra coa autoestrada AP-9 na zona de Catro Camiños, na parroquia de Cecebre (concello de Cambre) e de alí seguir coa Vía Ártabra ata o seu enlace coa autoestrada A-6, na parroquia de Santa María de Vigo, tamén no concello de Cambre.

Mais despois de varias modificacións intermedias, chegamos a o proxecto actual, definido en 2017, é dicir, 11 anos despois do primeiro. Nel vemos unha pequena pero importante variación aprobada pola Xunta de Galicia, e cando parte da Vía Ártabra xa está en funcionamento, dende o ano 2013. Esta afecta ao tramo entre Vilar e a N-VI, ao seu paso por Iñas, cun percorrido de 2,2 quilómetros, tendo por referencia nos mapas e na cartografía o nome de AG-13.

Amancio Sotillo



Obras para a construción da Vía Ártabra.

Denominación	Tramo	Kilómetros	Ano servicio / Estado (2022)
AG-13	VG-1.3 Vilar - N-VI Iñás	2,2	2013 ^{1 2}
	N-VI Iñás - AP-9 A Gándara Subtramo I (N-VI Iñás - AC-221)	2,7	Obras suspendidas temporalmente (apertura retrasada a 2022 o 2023) ⁷ (pendiente de reanudación de obras)
	N-VI Iñás - AP-9 A Gándara Subtramo II (AC-221 - AP-9 A Gándara)	0,9	Obras licitadas (nueva modificación de DIA) ⁸ (pendiente autorización de MITMA)
	AP-9 A Gándara - A-6 Brejo	5,4 +/-	Estudio informativo terminado, DIA aprobada (pendiente licitación de redacción de proyecto)

Esa pequena e importante modificación non é outra que a de cambiar o trazado, pasando do enlace coa AP-9 en Catro Camiños a desvialo desde o Polígono Industrial de Cambre até A Gándara, conectando aquí coa AP-9 e construíndo unha plataforma para cabinas de peaxe. Polo tanto, deducimos que a entrada na AP-9, no seu percorrido até a cidade de A Coruña, vai ser de pago. Temos que ter moi en conta, tamén, que este novo trazado é moi prexudicial para a zona do humidal da Gándara, hábitat especialmente fráxil e con gran valor ecolóxico. Resumindo, máis negocio para AUDASA, empresa concesionaria da AP-9, prexudicando e castigando economicamente a quen utilice este tramo da autoestrada, ou o que é o mesmo, beneficiando ós intereses privados por riba do beneficio colectivo. Volvemos a caer no de sempre: O PÚBLICO É SERVIZO, O PRIVADO BENEFICIO.

Mais curiosamente, o relatado anteriormente non é nin moito menos a maior falcatruada deste despropósito. Existe unha sen razón máis importante que todo o anterior. Sen razón que non ten sentido, ou si, dependendo do lado desde o que se visualice este novo trazado alternativo. Como se pode comprobar no cadro seguinte, extraído dunha publicación como é a Wikipedia, o tramo entre a N-VI Iñás – AP-9 A Gándara, Subtramo I, di literalmente, son “obras suspendidas temporalmente (apertura prevista 2022) (reanudarán neste outono de 2021).

E por que esta suspendida a obra temporalmente? Pois non é a pregunta do millón, pois a resposta témola tamén na Wikipedia: “As afeccións das liñas de gas e de media tensión e a falta de autorización do ministerio de Transportes obrigan a unha suspensión temporal das obras da vía Ártabra”.

“As afeccións das liñas de gas e de media tensión...” Liñas de gas e media tensión xa construídas moito antes da redacción do proxecto da Vía Ártabra de 2017. Incompetencia, mala ou nula xestión do público...? Que organismos ou administracións selaron e autorizaron a redacción do proxecto da Vía Ártabra de 2017? Quen son os técnicos asinantes de dito proxecto? Que responsable da administración pública, Xunta de Galicia, deu o visto bo ao proxecto? Foi o Consello da Xunta de Galicia quen aprobou e ordenou publicar no DOG o proxecto? Quen se vai facer cargo dos custes económicos das obras iniciadas no tramo entre a N-VI Iñás e a AP-9? Obras que van estar paradas uns 9 meses e en pleno inverno. (Ver fotografías adxuntas do tramo preto da N-VI, en Iñás, realizadas no mes de agosto de 2021)

Coidamos que se poderán, e deberán, facer máis preguntas, pescudar máis profundamente o por que de que certos alcaldes da Comarca da Coruña estean pedindo a berros a finalización do enlace entre Iñás e a AP-9, que escuros intereses se están ocultando para levar a cabo esta obra, utilizar outros argumentos máis técnicos e non tanto de “sentido común”, etc.

E sobre todo, e para rematar, expoñer claramente que o actual proxecto de construción da Vía Ártabra non cumpre a súa razón de ser inicial, de vertebrar e planificar o territorio, poñendo aínda por riba en perigo un humidal, o da Gándara, e as vivendas dunha parte importante da veciñanza do Concello de Cambre.

*Membro da Xunta Directiva de ADEGA.

Amancio Sotillo



Construción do tramo preto da N-VI, en Iñás.



Imaxe aérea da zona afectada.