

El segon bypass obri una nova bretxa a l'Horta

El projecte, pres en consideració per Foment tot i la promesa electoral del PSOE, podria donar pas a una superautovia de dotze carrils a escassos metres de la Canyada

E. ORTS

● L'Horta és un espai col·lapsat, on les noves infraestructures tenen cada vegada més difícil obrir-se pas pels escassos i estrets corredors que deixen les poblacions, els nuclis industrials i la mateixa xarxa viària. Per això cada projecte que s'inicia ha d'esquivar un cúmul d'obstacles físics amb solucions l'impacte de les quals resulta inevitable.

Està passant amb l'AVE Madrid-València i podria passar amb la construcció d'una nova circumval·lació que desdoblirà l'actual bypass, una iniciativa eixida des de la Generalitat Valenciana que el govern socialista ha assumit.

El paral·lelisme entre aquestes dues obres —l'AVE i el segon bypass— no es limita a les dificultats per fer avançar el traçat. En tots dos casos hi va haver una promesa dels socialistes que modificava substancialment els plans del PP i que, una vegada instal·lats en el govern de l'Estat, han «oblidat», a parer dels moviments socials que s'hi oposen.

La qüestió del segon bypass és probablement menys coneguda, però tot Paterna hi està en contra, grups polítics municipals inclosos. L'actual circumval·lació passa per una estreta franja que separa la Canyada del polígon Font del Pitxer, que pertanyen al municipi. La Conselleria d'Infraestructures i Transports vol que el segon bypass circule en paral·lel al primer per aquest tram la qual

L'ACTUAL BYPASS, AMPLIAT FA POC A TRES CARRILS PER SENTIT, EMET FINS A 12 DECIBELS PER DAMUNT DEL NIVELL MÀXIM QUE PERMET LA LEGISLACIÓ. EL SEGON BYPASS AUGMENTARIA ENCARA MÉS EL NIVELL DE SOROLL



El bypass a l'altura de Paterna. L'intens soroll ha fet que molts habitatges hagen vist disminuir el seu preu en el mercat. / EL PUNT.

cosa, en la pràctica, suposaria la creació d'un «monstre» de dotze carrils —els sis actuals més els sis de la segona autovia— a escassos metres d'una zona residencial on viuen 14.000 habitants.

Encara que la Generalitat ha sigut la que ha llançat la idea, és el Ministeri de Foment el que ha de donar-li el vistiplau. Però mentre en la conselleria circula un projecte més o menys avançat —que no s'ha fet públic—, en Foment la qüestió va més a poc a poc: s'acaba d'adjudicar l'elaboració de l'estudi informatiu. Amb tot, la intenció del govern espanyol de prendre en consideració la iniciativa és més que evident i els passos fets pel departament de Magdalena Álvarez han fomen-

tat les expectatives.

La promesa

I és ací on precisament els veïns de Paterna, organitzats al voltant de la Junta de Barri de la Canyada, han expressat la seua més rotunda indignació. El 19 de març del 2004, a només uns dies de les eleccions generals, la comissió que agrupa els veïns va posar-se en contacte amb els responsables de les campanyes electorals del PP i del PSOE a través de les seues respectives pàgines web per conèixer de primera mà la seua opinió sobre el projecte. El PP no va respondre però el PSOE sí que ho va fer i, a més, en unes hores.

El text, enviat des de l'adreça electrònica zp@psoe.es, deia tex-

tualment: «Amb relació a la pregunta sobre l'ampliació de l'autopista al seu pas per Paterna, la nostra postura és clara, ens oposem a aquesta ampliació. Així ho ha expressat tant el PSPV, com l'Ajuntament de Paterna, que també hi està en contra. Voldria afegir que una ampliació com la que es proposa per part del Ministeri de Foment, està en contra de la legislació en matèria de contaminació acústica [...]. Una vegada més, el Ministeri de Medi Ambient aprova legislació bàsica, que després incompleix».

Davant l'actual ambigüitat per part de Foment i els avanços en la fase d'estudi del projecte, la Junta de Barri de la Canyada es va plantejar la possibilitat de denun-

ciar el PSOE per «incompliment» de les promeses electorals, igual que la plataforma No a la Muralla de l'AVE per l'Horta. No obstant això, com que de moment no hi ha cap document oficial que certifique que el ministre pretén executar l'obra, la junta tindria molt poques probabilitats que l'acció judicial prosperara. Per això els veïns han renunciat de moment a aquesta via.

Mutisme

Però aquest no és l'únic retret que es fa als polítics. Tot i que el PP no es va comprometre a res durant la campanya, els crítics amb el pla no li perdonen que siga el promotor del segon bypass i que mantinga des de la conselleria un «mutisme rotund», apunten des de la junta.

De fet, els veïns de Paterna van assabentar-se del projecte per pura casualitat. En una reunió amb CIEGSA, que construeix centres escolars per a la Generalitat, una comissió de ciutadans va preguntar a l'empresa per què després de tants anys no havia començat a edificar un nou institut de secundària per al municipi en els terrenys que li havia cedit l'Ajuntament. La contestació de CIEGSA va deixar-los bocabadats. El terreny no valia a causa d'una «possible afecció del bypass».

No hi hagué més detalls, a pesar de les insistències a totes les instàncies de les administracions, però, amb el temps, els veïns van confirmar que la «possible afecció» es tractava del projecte del segon bypass. Una vegada més, els administrats eren els últims a assabentar-se dels plans dels administradors.



Dalt, una de les nombroses concentracions organitzades pels veïns de Paterna contra el projecte. Baix, l'alcalde de la població, Francisco Borruey, amb el secretari del PSPV-PSOE, Joan Ignasi Pla. / EL PUNT.

A Paterna plou sobre mullat. Primer els van construir la circumval·lació (1989) sense l'estudi d'impacte ambiental, denuncien Recentment, i davant el col·lapse de la via, Foment va decidir ampliar-la en un carril per sentit en el tram entre la A-3 i el peatge de Sagunt.

L'obra, de 29 quilòmetres, va obligar a rectificar 21 ponts (es van haver de modificar i substituir els pilars i quatre passos inferiors. La remodelació de l'autovia va incrementar els problemes, especialment els de caràcter acústic. Tampoc en aquesta ocasió no es van elaborar informes d'impacte ambiental. A penes s'hi van col·locar algunes pantalles d'aïllament acústic.

Impacte acústic

Segons un estudi de la Universitat Politècnica de València, encarregat per l'Ajuntament de Paterna, el bypass actual emet en el seu trajecte per la població entre 58 i 62,6 decibels en horari diürn, enfront del límit màxim de 55 que estableix la Generalitat. A la nit les emissions van dels 54,3 als 57,1 dB, molt per damunt del màxim permès en aquesta franja horària: 45 dB.

L'acumulació de greuges ha portat la junta a demanar una entrevista amb el president Zapatero. Els seus membres volen aprofitar la visita que farà a València previsiblement la primera setmana de febrer per participar en la campanya a favor del sí en el referèndum sobre la Constitució europea. Els veïns volen recordar-li «la promesa que ell mateix va fer o la que, almenys, uns altres van fer per ell, però en el seu nom», assenyalen.