



El ecoducto que se plantea en Etxarri Aranatz podría parecerse a éste, la Eco-Link@BKE de Singapur, de 62 metros de largo y en su punto más estrecho una anchura de 50 metros.

Entre las propuestas de inversión de los fondos europeos que ha presentado el Gobierno de Navarra está un ecoducto, un paso elevado de unos 100 metros sobre la autovía para salvar el principal escollo que separa las sierras de Urbasa-Andia y Aralar.

↳ Un reportaje de Nerea Mazkieran Zelaia

Un corredor para la biodiversidad en Etxarri

Situada entre las sierras de Urbasa-Andia al sur y Aralar al norte, Sakana es un corredor natural que ha marcado su devenir histórico. A caballo entre Pamplona y Vitoria, diferentes vías de comunicación como la A-10, la carretera NA-2410 y la vía del ferrocarril han dejado profundas cicatrices. A lo anterior hay que unir la elevada transformación antrópica y ocupación del fondo del valle entre núcleos urbanos, polígonos industriales y explotaciones agropecuarias, un conjunto que constituye una barrera prácticamente infranqueable entre dos de los espacios naturales más importantes de Navarra.

Con el fin de impulsar la biodiversidad de esta zona y salvar el principal obstáculo para la fauna entre estas sierras, el Gobierno de Navarra planea un paso elevado de 100-120



El ecoducto se plantea en la zona del robledal de Aritzalko, en Etxarri Aranatz, partido en dos por la autovía que atraviesa Sakana. Foto: N.M.

metros sobre la autovía en el término de Etxarri Aranatz, según la primera opción que se baraja. "Conectaría las dos áreas del robledal de Aritzalko, fragmentado en su día por la construcción de la autovía", explican desde el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. El presupuesto es de 5 millones de euros. "Esta actuación, alineada con la Estrategia de la Unión Europea sobre Biodiversidad 2030, reactivaría además la economía en la medida en que lo hace una obra pública de estas dimensiones", añaden.

Este ecoducto forma parte de un paquete de 44 proyectos que el Ejecutivo foral ha propuesto al Gobierno central para invertir los 148 millones que le corresponden a Navarra en el reparto de los fondos europeos REACT-EU de ayuda a la recuperación para la cohesión y los territorios de Europa. "La crisis de la covid-19 nos ha situado ante la oportunidad de avanzar hacia un nuevo modelo de desarrollo sostenible. Así está recogido en la estrategia de transición ecológica Navarra Green, alineada con el Pacto Verde Europeo", destacan desde el departamento, al tiempo que se recuerda que éste es uno de los proyectos recogidos en dicha estrategia.

"Con esta actuación se pretende resolver un problema de conectividad ecológica en una zona de gran importancia para la conservación, dando cumplimiento a los requerimientos de la Red Natura 2000 en

Navarra", inciden. Además, la actuación se alinea con la estrategia de la UE sobre biodiversidad para 2030.

ECOSISTEMAS Los espacios protegidos desempeñan un papel fundamental en la conservación de los ecosistemas y la supervivencia de las especies. No obstante, la conservación basada en la declaración de espacios aislados es insuficiente para contener la pérdida constante de biodiversidad, señalan desde Medio Ambiente. "Es necesario establecer espacios protegidos y corredores ecológicos que los conecten espacial y funcionalmente, para asegurar la conservación de los ecosistemas naturales a medio y largo plazo", abundan. Al respecto, recuerdan que la Red Natura 2000, principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la UE, como su propio nombre indica; es una red, no un conjunto de espacios aislados.

La dificultad que supone para la fauna silvestre desplazarse y atravesar este valle se refleja en los numerosos atropellos de martas, garduñas, ginetas, tejones, zorros, gatos monteses, jabalís y corzos registrados en la Autovía A-10. Si bien hay que tener en cuenta que la mortalidad real es superior a la que se detecta, entre 1998 y 2019, en el tramo de autovía entre Irurtzun y Altsasu se encontraron 29 jabalís atropellados, 25 corzos, 24 garduñas, 22 zorros y 21 tejones.

En menor cantidad también se encontraron los restos de gatos monteses, ginetas, liebres, martas, visones europeos y una nutria.

Así, los objetivos de esta actuación son los mamíferos terrestres de medio y gran tamaño. Los beneficios serían numerosos. Además de la disminución de la mortalidad de fauna silvestre por atropello en la zona, que también redundaría en un incremento de la seguridad vial, la conexión entre ambas Zonas Especiales de Conservación (ZECs) permitirá el desplazamiento de animales, permitiendo el intercambio genético entre poblaciones de mamíferos terrestres y su conservación a largo plazo.

En Navarra hay otra estructura de este tipo en el alto de Loiti, en la A-21 Autovía del Pirineo con un paso superior multifuncional. En este caso, la A-21 corta de este a oeste la mitad oriental de la Comunidad Foral. Al tratarse de una vía de más reciente construcción, ya se incorporaron criterios ambientales y dispone de pasos de fauna a lo largo de todo el trazado. Pero no es el caso de la autovía que atraviesa Sakana.

El presupuesto de este proyecto que se alinea con la estrategia de la UE es de 5 millones

Jabalíes, corzos, zorros, garduñas y tejones, entre otros animales se atropellan en la autovía

ARITZALKO La elección de este punto viene determinada por un estudio específico de conectividad ecológica entre las ZEC Sierra de Aralar y Urbasa y Andia, encargado por el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, a la empresa pública GAN-NIK. Este traba-

jo se basa en muestreos de campo específicos y en la información de atropellos de fauna silvestre, que junto con información geográfica de los usos del suelo y su "resistencia" al desplazamiento de fauna silvestre, infraestructuras viarias-barreras, se desarrollan complejas modelizaciones matemáticas para calcular el vector de conexión entre las dos zonas focales y los *rasters* de coste-distancia y conectividad. Así, los modelos determinan que para la conexión entre ambos espacios la mejor ruta de todas las simulaciones realizadas es el robledal de Aritzalko. Además, la topografía del terreno facilita de forma considerable la construcción del ecoducto.

Además de la propia infraestructura física será necesario adecuar y naturalizar el entorno inmediato con el fin de dirigir la fauna hasta el ecoducto. "Se trata de realizar un corredor continuo de vegetación natural que conecte las manchas forestales de arbolado autóctono de ambos ZECs, donde la fauna pueda desplazarse y encontrar cobertura vegetal y refugio. Puede decirse que es un corredor vegetal para la fauna", destacan desde Medio Ambiente. Si bien el proyecto es todavía un esbozo, se podría parecer al Eco-Link@BKE de Singapur, que tiene forma de reloj de arena y unas dimensiones de 62 metros de largo y en su punto más estrecho, una anchura de 50 metros. ●