

CONSIDERACIONES Y ALEGACIONES ante la presentación del “Estudio Informativo del Acondicionamiento de la N-433 desde la Venta del Alto en Sevilla hasta Rosal de la Frontera”

- El tramo de Sierra Morena que se ve afectado por el presente proyecto constituye uno de los más ricos y variados en cuanto a vegetación, fauna, paisaje y orografía de toda la península ibérica.
La pluviometría, el tratamiento y uso que los sucesivas culturas que lo han poblado y el reparto de las propiedades agrícolas y forestales que lo conforman, hacen que sea un espacio de **increíble y enorme valor ambiental**, que hasta ahora, a pesar del desarrollo urbanístico desaforado de algunos municipios que lo integran, ha resistido moderadamente los intentos de transformación.
- Al realizar las presentes alegaciones debemos tener una visión global del espacio e integrar la presente infraestructura en el conjunto de otras en fase de proyecto, de estudio informativo o de evaluación de impacto ambiental como son:
 - La conversión en autovía de la N-435 San Juan del Puerto – Zafra, del Ministerio de Fomento
 - La autovía Zalamea – Santa Olalla de Cala, de la Junta de Andalucía.

Junto a la del presente Estudio Informativo nos dan una idea del grado de la transformación y el destrozo acumulado de los valores naturales que conllevarán la realización de las citadas infraestructuras. El que un espacio tan emblemático se vea cruzado por tres autovías y en las cercanías de otra como la Autovía Ruta de la Plata nos hace plantearnos la poca sensibilidad y cuidado con el que se planea el futuro de esta comarca por las diferentes administraciones.

- La lucha contra el Cambio Climático y el cumplimiento del Protocolo de Kioto aconsejan que se minimice el uso del transporte por carretera para reducir las emisiones de CO₂ del tráfico, que en estos momentos son de más del 60% de las totales. La construcción de autovías y vías rápidas incentiva el uso del vehículo privado, lo que hace que estas formas de transporte obsoletas, traigan aparejadas necesidades interminables de nuevas circunvalaciones y trazados cada pocos años.
- El Reino de España es en la actualidad el que más kilómetros de autovía tiene de toda Europa en relación a su extensión y número de habitantes, lo cual nos da una idea de la inconveniencia de seguir promoviendo estas formas de transporte con infraestructuras como la presente y más si afectan a un espacio de tan alto valor y con unas figuras de protección como las que posee la comarca de la Sierra de Huelva.

- En unos momentos de crisis económica como el actual consideramos el presente proyecto como un enorme despilfarro económico. No existen demandas que lo justifique, pues los aforos de tráfico medidos en los diferentes tramos demuestran que se trata de tráfico local o de las localidades cercanas y no hay demanda de la N-433 como conexión de Sevilla con Lisboa pues ya existen al menos otras dos autovías que lo cumplen (Sevilla-Huelva-Faro-Lisboa y Sevilla-Mérida- Badajoz-Lisboa).
- Hacia la mitad de los años noventa se remodeló la presente vía y hubo nuevas variantes y remodelaciones con el consiguiente impacto y destrucción de arbolado y hábitat. La circunvalación de Aracena ha sido prácticamente convertida en una calle de la localidad al situar en el margen de ella un polígono industrial, un hotel y una gran superficie comercial, entre otras edificaciones, lo cual nos sirve de ejemplo para ver como infraestructuras tan lesivas quedan inservibles en el plazo de una década ante la mala planificación y avaricia de nuevas superficies a urbanizar.
- En ningún momento se contempla la correspondencia de este trayecto con su continuación en Portugal, lo que hace que la obra prevista carezca de sentido global y de un fin comunicativo lógico
- El proyecto, una vez ejecutado, actuará incentivando el uso del transporte privado y el de mercancías y potenciando, aún más, el desarrollo urbanístico incontrolado de la comarca, congestionando de nuevo la carretera y las pequeñas localidades serranas haciendo que pierdan su atractivo para el visitante.
- El pretendido acondicionamiento de la N-433 es una apuesta en contra del uso del ferrocarril Huelva – Zafra que permanece semi-abandonado y en un estado de conservación deplorable, siendo éste un instrumento más racional para vertebrar la comarca de la sierra con la costa de Huelva y el sur de Extremadura. Así mismo se constata la situación precaria del transporte público de viajeros que recorre el tramo en cuestión. Hasta que no se tome en serio por las distintas administraciones que el transporte público es la alternativa al vehículo privado y a la demanda permanente de más infraestructuras, el problema de la destrucción ambiental permanecerá sin resolver y se consolidará una dinámica de constante aumento de kilómetros de vías rápidas y autovías fomentando la demanda inacabable y la destrucción y transformación territorio.
- Los aforos de vehículos –día que aparecen en el presente Estudio no justifican la obra a emprender y ello pese a las aglomeraciones de vehículos que se dan en algunos fines de semana y horas puntuales debido al crecimiento desordenado de segundas y terceras residencias que algunos municipios de la comarca han fomentado. Destruir los valores paisajísticos y ambientales de estos lugares con viaductos, túneles y terraplenes es un hecho lamentable para los residentes habituales, tanto como para el turismo estacional o de fin de semana.
- Las variantes en algunas de las localidades que atraviesa la actual N-433 son de tal longitud y trazado que suponen decenas de kilómetros de recorrido en un espacio natural con las más altas categorías de protección y con unas repercusiones para las actividades habituales y tradicionales de la población residente: destrucción de

huertas, castaños, dehesas e impedimento de acceso e incomunicación a uno y otro lado de la vía en estudio.

- La singularidad y el gran valor de los elementos de fauna, flora, huertas, castaños, edificaciones, red hidrográfica del conjunto de municipios que atravesará esta infraestructura han hecho que una gran parte de ella tenga diversas figuras de protección: Parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, Reserva de la Biosfera, diversas zonas L.I.C de la Red natura 2000 de la Unión Europea, que hacen que las agresiones sean de tal magnitud que en el Estudio Informativo que nos ocupa aparezcan los impactos de la mayoría de los tramos y alternativas como “SEVERO”, lo que, pese a la dulcificación del término con calificativos como: “bajo”, “medio” o “alto” no deja de definir este proyecto como inejecutable pues las repercusiones ambientales y sociales que ocasionaría serían de dimensiones catastróficas en la mayoría del trazado.
- Según la legislación vigente ningún área de la Red natura 2000 puede ser transformada ni agredida si no es por “razones urgentes y graves para el interés público”. Los estudios mas recientes como el Euro Rap 2008 no muestran colapsos de tráfico ni puntos conflictivos en esta ruta. Además el PEIT aprobado por el Ministerio de Fomento en 2005 señalaba el compromiso firme de evaluar de forma previa las repercusiones de las infraestructuras de transporte sobre la Red natura 2000. En el caso que nos ocupa requeriría una orden del Consejo de Ministros.
- Se pretende que con la mencionada obra los vehículos alcancen velocidades de cien kilómetros a la hora durante la mayor parte del trazado. Pues bien , las transformaciones que esto supone implican un indudable efecto barrera no sólo para la fauna sino para los desplazamientos de la mayoría de la población del entorno. De hecho, se habla en el Estudio de “cerramiento a los lados de la carretera” lo que conllevaría la fragmentación del territorio en dos partes y la imposibilidad para continuar con el uso habitual que sus habitantes hacen del entorno de sus localidades y el mantenimiento de actividades tradicionales, agrícolas, ganaderas y forestales.
- Supone también un gran impacto de contaminación acústica, no solo al paso por las poblaciones, sino a través de todo el recorrido que a ambos lados de la vía actual llega a varios kilómetros de distancia. Al aumentar la velocidad de circulación este efecto se verá, sin duda, acrecentado y tendrá implicaciones sobre la fauna, ocasionando abandono de zonas y empobrecimiento de la biodiversidad actual. Las afecciones a la población residente son de sobra conocidas pues tenemos muchos ejemplos de carreteras de circunvalación y de las repercusiones del ruido del tráfico en la población de las ciudades.
- Una de las características del proyecto es la circunvalación de varias poblaciones de la comarca. Las diversas alternativas que se contemplan para cada una de ellas repercutirán en la mayoría de los casos en la zona de huertas o el entorno agrícola de los municipios. Es éste una de los valores etnográficos y culturales más característicos de la Sierra de Huelva y la extensión e importancia de la red viaria de caminos locales y vía pecuarias como la de acequias sobre los que se sustenta, hacen previsible graves afecciones sobre el acceso, mantenimiento y dimensión de las explotaciones hortofrutícolas de los entornos de las poblaciones.

- En el caso de las circunvalaciones de Higuera, Galaroza y El Repilado, el criterio menos lesivo para el medio sería la norma de seguir buscando el trazado de menos impacto, más próximo al actual y con menor longitud de la nueva vía. Además consideramos imprescindible que se blinde la nueva variante ante nuevos desarrollos urbanísticos, impidiendo la construcción de viviendas, polígonos y accesos rodados en sus inmediaciones.
- Tenemos ejemplos en nuestro país de comarcas y zonas en las que por para evitar dañar sus valores no cuentan con vías rápidas ni autovías (Sierra de Grazalema, Las Alpujarras, Cazorla, etc). En este caso nos encontramos con una situación similar y dado que ya existe una vía en condiciones aceptables en gran parte de su trazado, apostamos por solucionar los problemas puntuales que queden sin resolver y mantener la N-433 como una **carretera paisajista** a lo largo de los 120 kilómetros que la integran.
- En resumen, desde Ecologistas en Acción –Huelva creemos injustificado e innecesario el presente proyecto y con un impacto ambiental y social muy severo, terriblemente destructivo e inasumible.

Huelva, 23 de Febrero de 2009