

## **ALEGACIONES DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN AL ESTUDIO INFORMATIVO EI.1-E-195 "AUTOPISTA DE PEAJE AP-37 ALICANTE-MURCIA"**

**Primera.- El proyecto no tiene en cuenta la emisión de gases de efecto invernadero, ni la situación del Estado Español respecto al cumplimiento del Protocolo de Kioto.**

El proyecto no tiene en cuenta el cumplimiento del Protocolo de Kyoto y la reducción de gases de efecto invernadero que comporta. El proyecto, obvia la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética (E4) aprobada por el Gobierno Español en Diciembre de 2003.

El Protocolo de Kyoto (como herramienta del Convenio para la Prevención y Lucha contra el Cambio Climático, de 1992), vigente desde febrero de 2005, fue firmado por la Unión Europea y asignaba, dentro de lo que se denominó "burbuja europea" (un reparto interno de emisiones dentro de la Unión Europea, con una reducción total del 8%), al Estado Español un incremento máximo del 15% en el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero para el periodo 2008-2012, respecto a las emisiones de 1990. Las emisiones en 2008 han aumentado en España un 42,7% respecto a los niveles de 1990 y el sector transporte ha tenido una incidencia fundamental en ellas. Las emisiones debidas al transporte por carretera casi se han duplicado en 2008 respecto a 1990 (crecieron un 88%), y suponen un 23,4% del total.

El Gobierno Español, en cumplimiento de la Directiva 2003/87/CE, ha elaborado dos Planes Nacionales de Asignación de Derechos de Emisión para el periodo 2005-2007, y 2008-2012. El sector transporte queda fuera de los sectores objeto de la Directiva. No obstante el Gobierno ha aprobado una Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012 (la llamada E4), y el Plan de Acción de la E4 que sí incluyen a esos sectores. Ni proyecto de autopista, ni su Estudio de Impacto Ambiental tienen en cuenta esa estrategia, ni la importancia del sector transporte en el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero. Los Planes Nacionales de Asignación 2005-2007 y 2008-2012 hacen referencia a la E4 y al sector transporte y enuncian toda una serie de recomendaciones, entre las cuales en absoluto se propone la creación de nuevas infraestructuras para el vehículo privado que obviamente nos alejan de estos acuerdos.

Por otro lado, apostar por este tipo de obras, que fomentan el uso del automóvil privado, supone la importación de más cantidad de combustibles fósiles. Lo cual nos lleva a una situación no por mucho tiempo sostenible, ya que la importación de estos combustibles sólo nos lleva a profundizar en un cada vez mayor déficit de nuestra ya de por sí depauperada, balanza exterior, además de aumentar la dependencia energética exterior.

El Estudio de Impacto Ambiental no incluye a las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero como un factor a estudiar. El Estudio de Impacto Ambiental dice en su pág. 135:

“Las emisiones producidas por el tráfico rodado, pueden ser calculadas mediante las previsiones de tráfico, si bien este aumento de contaminación en las nuevas infraestructuras supondrá una disminución de la misma en las vías que se utilizan actualmente. Por todo ello, lo interesante es conocer el tráfico que actualmente no circula por las carreteras del entorno, pero que con la ejecución de las infraestructuras circularía, es decir, el incremento de tráfico global que existirá tras la construcción de la autopista, aspecto muy difícil de prever.”

Claro, aquí está uno de los puntos esenciales de cualquier proyecto de infraestructuras. Se sabe que la ejecución de cualquier nueva infraestructura genera un efecto “llamada” que incrementa la movilidad global, y por tanto las emisiones de gases de efecto invernadero. El Estudio de Impacto Ambiental renuncia a estudiar ese impacto, aunque ese desconocimiento no le impide afirmar más adelante que:

“Pese a esto, este impacto no supone un condicionante fuerte para la implantación de la infraestructura objeto de estudio. Este impacto es indirecto, y de manifestación a medio-largo plazo, y se considera permanente y discontinuo”.

No podemos sino manifestar nuestro rechazo más radical a esa conclusión falta de fundamento y que desprecia los fundamentos del cambio climático (palabras que no aparecen ni por asomo en toda la documentación del proyecto ni en su Estudio de Impacto Ambiental).

Otra carencia muy reseñable de este proyecto es que no exista la más mínima alusión al fenómeno conocido como el *Peak Oil* o cenit del petróleo. Según numerosos científicos y expertos en prospecciones petrolíferas, este proceso supone que ya hemos consumido el 50% de las reservas de petróleo y una vez alcanzado el máximo de extracción, siempre habrá una disminución de la extracción y de las reservas. Numerosos especialistas ubican alrededor de 2010 ese cenit del petróleo, lo que supondrá en breve plazo una fuerte inseguridad en el suministro de petróleo a escala mundial. Estamos hablando de un sector, el del transporte, que en el Estado español depende en un 97% de esta fuente de energía –y en el caso que nos ocupa, las carreteras, prácticamente esta dependencia es del 100%–, por lo que la consideración de este asunto es muy relevante. Por tanto, el Estudio de Impacto Ambiental debería contemplar un escenario como el que se plantea (mucho más probable según todos los estudios que la continuidad de la situación actual), que supondrá una reducción drástica en el uso de automóviles en un horizonte de pocas décadas.

**Segunda.- Este proyecto de autopista de peaje presenta una baja rentabilidad económica y su viabilidad económico-financiera es discutible y dudosa, pues requiere que el Estado debería afrontar una parte importante de la inversión inicial (25%) con retornos económicos insignificantes.**

Durante estos meses de crisis económica, se han observado importantes reducciones en el uso del automóvil. La evaluación ambiental, por tanto, debería considerar asimismo estos escenarios, puesto que podría ocurrir que se planteen nuevas infraestructuras que luego no tengan la demanda prevista. Ya está sucediendo esto mismo, con algunas autopistas de peaje por ejemplo, la autopista de circunvalación de Alicante, concesionada a Ciralsa, con una IMD por debajo de los niveles previstos para 2009.

En otras ocasiones, la crisis económica está haciendo que otras autopistas de peaje, cuyos proyectos fueron aprobados, han quedado desiertas en su licitación, debido a los altos costes financieros, la escasez de crédito (debido al colapso del crédito por parte de las entidades financieras dentro de la crisis financiera global) o a la escasa rentabilidad económica previsible, debido precisamente a ese cambio de ciclo económico.

En este sentido consideramos muy ilustrativo que el Análisis Económico-Financiero de la Concesión y la Memoria de la Alternativa Recomendada (Norte 4), ante la baja rentabilidad de la concesión (TIR del 7,6%), diga en la página 56 de esa Memoria que:

“Se presenta un importante problema financiero a corto plazo (véase flujo de caja financiero), con necesidad de plantear un periodo de carencia del orden de 6 años para la devolución de la deuda, y no entrar en una fase de refinanciaci3nes cuya repercusi3n no parece adecuada analizar en esta fase del estudio.

En consecuencia, parece necesario una firme participaci3n de la Sociedad Concesionaria, as3 como del Estado, de manera que entre ambos se cubra del orden del 25% al 30% de las necesidades de inversi3n, y de este modo mostrar ante las entidades financieras un grado importante de implicaci3n en el proyecto e inspirar la confianza necesaria para obtener el aplazamiento de los pagos durante el periodo de 6 a3os citados.”

Esas afirmaciones son un indicio de la inviabilidad econ3mico-financiera de este proyecto, que presupone que el Estado tuviera que aportar una parte importante de la inversi3n (25%). Adem3s ser3 dif3cil que las entidades financieras que presten el capital a la sociedad concesionaria puedan aceptar un periodo de carencia tan prolongado.

El T.I.R. del proyecto del 7,6% se acerca peligrosamente a la Tasa de Descuento (6%), lo cual indicari3 que el proyecto es viable econ3micamente, pero con dos requisitos excesivamente exigentes:

- 1) Que el Estado asuma un 25% de la inversi3n inicial
- 2) Que la remuneraci3n por el capital prestado por el Estado sea del 1,75% (por debajo de los intereses del mercado de capitales), y ese dinero se devuelva al final de la concesi3n (40 a3os).

Esas condiciones son totalmente irreales, pues se retribuye al capital aportado inicialmente por la Sociedad Concesionaria con un 10% de rentabilidad, frente a la retribuci3n de la aportaci3n estatal del 1,75%.

Supone en realidad un trasvase de fondos o retribuciones desde el Estado a la Sociedad Concesionaria.

### **Tercera.- Es imprescindible un impulso definitivo hacia el transporte público.**

Si los acuerdos suscritos por el Gobierno, en materia de reducción de la contaminación, quieren ser cumplidos, el desarrollo de este tipo de infraestructuras nos conducen en el sentido contrario. Es dudoso el interés por llegar a cumplirlos ya que, la evolución de los últimos años demuestra que las políticas de aumento de la oferta de infraestructuras para coche, generan un indeseable aumento de la demanda de desplazamientos en este medio de transporte.

Consideramos necesario, que se estudien alternativas a esta autopista de peaje. Se debe impulsar en el ámbito afectado, por parte de este Ministerio y en coordinación con los distintos organismos autonómicos y locales, la creación de plataformas de transporte público (tren, tranvía, autobús guiado, etc.) que disuadan del uso del transporte privado, con el consiguiente beneficio ambiental.

Por lo tanto creemos que también se deberían haber estudiado en el Estudio de Impacto Ambiental y dentro de la Alternativa cero (la no construcción de la autopista de peaje) los beneficios y costes para el usuario y el medio ambiente de otras alternativas de transporte, que sin duda serían más económicas para él y menos impactantes para el medio ambiente.

### **Cuarta.- Más movilidad, más problemas.**

De la lectura del documento se deduce la asunción de que el aumento del tráfico debe ser solucionado con el aumento de las infraestructuras. Sin embargo, la situación es más bien la contraria: el tremendo aumento de las autovías de los últimos 10-12 años, ha provocado un gran incremento en la movilidad en automóvil y ha fomentado la dispersión urbanística, en un proceso que se retroalimenta.

De este modo, es fácil entender cómo las nuevas carreteras no son la solución, sino el problema. Con la situación actual, en la que la Comunidad Valenciana es una de las regiones europeas con más kilómetros de vías de alta capacidad, no son admisibles nuevas ampliaciones ni creación de nuevas carreteras o autovías. Más carreteras supondrá más movilidad y más problemas. Por tanto, en el Estudio de Impacto Ambiental debería justificarse de qué manera y gracias a qué dinámicas –diferentes, claro está, a las actuales– una posible incremento del viario va a suponer una solución y no un mayor problema futuro. Todo esto hasta llega a argumentarse en el propio estudio de tráfico del proyecto, donde muestra unos datos que

informan que en los últimos doce años el incremento de vehículos ha aumentado un 60%, se demuestra una vez más incluso por los redactores del proyecto, que incrementar la oferta de viales incrementa el uso del vehículo privado, por lo tanto y como anteriormente se exponía es imprescindible el cambio de modelo hacia uno más sostenible y público que evite el deterioro de la salud y el medio natural

**Quinta.- Es necesario considerar siempre la Alternativa 0 y las alternativas a la autopista, como la implantación de un tercer carril en la actual Autopista Alicante-Murcia.**

Como venimos señalando durante nuestras alegaciones, el documento únicamente presenta opciones nuevas, sin barajar la posibilidad de no llevar a cabo el proyecto y sustentándose en hipótesis de crecimiento de la demanda.

Hay que destacar que en anteriores proyectos realizados en esta zona y que perseguían los mismos fines que este, por el cual alegamos, el impacto ambiental que han producido ha sido devastador y no han sido la solución al problema del tráfico.

Dos de ellos han sido la 2º circunvalación de Alicante, también de peaje. La cual presenta unos resultados en cuanto a rentabilidad económica nefastos para la concesionaria de la autopista y del mismo modo nefastos para el medio ambiente en la provincia de Alicante. El mismo caso ocurre con la Vía Parque Elche-Alicante, infrautilizada y de gran impacto tanto para el medio como para las gentes del entorno.

Además es necesario recalcar, que según el propio estudio de tráfico del proyecto la zona con mayor tránsito de vehículos día, es el tramo entre Elche y Crevillente, con unos 65.000v/d. Este tramo, sufrió recientemente, junto a la realización de la segunda circunvalación de Alicante, la incorporación de un tercer carril que solucionó cualquier problema de saturación. Lo cual demuestra la falta de necesidad de un proyecto de esta envergadura, que además de suponer un impacto ambiental de considerables dimensiones, seguramente sea infrautilizado, ya que los posibles usuarios no pagarían por algo que pueden tener gratis, como ocurre con la nueva circunvalación de Alicante.

Así mismo desde esta Asociación proponemos aparte de la alternativa de un tercer carril en la autopista existente hasta Murcia, el aprovechamiento al máximo de las infraestructuras de transporte ya existentes. Implantando el citado tercer carril desde Crevillente a Murcia y la derivación de parte del tráfico entre las dos capitales por la autovía que se está construyendo en territorio murciano entre el Reguerón y el Puerto de San Pedro, que conecta con la actual autopista de peaje entre Alicante y Cartagena AP-7(también infrautilizada), un peaje que solicitamos se rescate.

## **Sexta.- Impactos sobre la población del entorno.**

- **Supuesto aumento de la Competitividad Económica y Social.**

A lo largo del documento se da por supuesto que la construcción de carreteras o la creación de itinerarios alternativos favorece la competitividad económica y social

Sin embargo, la mayor parte de los estudios realizados sobre evolución de la economía y las infraestructuras de transporte concluyen lo contrario, con una enorme dotación viaria previa, prácticamente todo aumento de la misma en general resulta contraproducente en términos económicos y de rentabilidad social de las inversiones. A este particular, ver, por ejemplo los estudios citados en el informe: Gijs Kuneman, *Toward More Sensible Decision Making on Infrastructure Building*, Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, T&E, 1997. Uno de los más relevantes es el informe de SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment), 1999, *Transport and the Economy*.

De modo que no se pueden dar por supuestos los beneficios económicos y sociales de las posibles nuevas carreteras o ampliaciones que se planteen, sino que habrá que demostrarlos de forma rigurosa, puesto que la mayor parte de las evidencias van en sentido contrario al que afirma el documento

Más aún si cabe, en un entorno como este, cuando todas las alternativas de trazado que figuran en el documento suponen un impacto brutal a espacios de gran valor agrícola, como es la huerta tradicional de la Vega Baja y los entornos agrícolas de las Sierras de Hurchillo y del Cristo. Se debería evaluar el impacto económico negativo de la ocupación de suelos agrícolas, las pérdidas económicas de las cosechas que no se recolectarán, la destrucción de empleos agrarios, las pérdidas económicas por la fragmentación de las fincas agrícolas, el aumento de recorridos de la maquinaria agrícola, debido a la falta de permeabilidad en las fincas agrícolas atravesadas por la autopista, etc. Ya está bien de considerar siempre los beneficios económicos de las infraestructuras de transporte y no contabilizar las pérdidas económicas.

En absoluto, la fragmentación de las tierras actualmente de cultivo supondrá un beneficio económico para los habitantes del entorno. También es necesario señalar que todas las alternativas presentadas agravan el riesgo de inundación de la Huerta Tradicional, dificultan la realización de tareas agrícolas y fragmentan e incomunican el territorio

Así mismo, afectan muy negativamente al espacio etnológico de la comarca ya que en muchos puntos se ven afectados importantes yacimientos arqueológicos.

Además cabe recalcar, que la opción a priori escogida por los redactores del proyecto, la Norte 4, discurre por la zona con mayor capacidad agraria del entorno, además de ser, según se recoge en el Informe de Impacto Ambiental, la 2ª opción que mayor impacto global generaría sobre la zona.

Queremos recalcar también que nuestro país a pesar de ser el Estado de la Unión Europea con mayor número de kilómetros de autopistas y autovías sigue teniendo un grave problema de competitividad en esta materia, lo cual demuestra que la alternativa de introducir más kilómetros de nuevas vías, es una política fracasada y que impone la búsqueda de nuevas alternativas.

Para terminar este punto nos es imprescindible recalcar la manipulación que se pretende realizar a la hora de reflejar la idoneidad del proyecto, ya que esta infraestructura que se supone por su planteamiento como de tránsito, se presenta como una solución a los problemas de movilidad en la propia comarca. Cuando este argumento es totalmente falso, ya que nadie utilizaría este tipo de vías para trasladarse desde su población hasta la población vecina y mucho menos si encima tiene que pagar el coste de un peaje.

- **Empeoramiento de la contaminación atmosférica.**

Nuevas carreteras suponen más vehículos en circulación, y por ello más emisiones. Aunque circunstancialmente se puedan resolver situaciones de congestión que podrían hacer augurar una mejora en la calidad del aire, de hecho la dinámica que se produce es que finalmente se producen nuevas y mayores situaciones de congestión (si bien pueden ocurrir en otros lugares distintos a donde se ha intervenido) agravadas por el hecho de que hay más coches en circulación, lo que finalmente nos aboca a una situación peor.

El paso de hasta 44.910 vehículos diariamente en 2052, según los redactores del proyecto, provocaría la emisión a la atmósfera de unas 180 nuevas toneladas diarias de gases de efecto invernadero, si tenemos en consideración el planteamiento realizado por los promotores del proyecto. Otros gases, como los óxidos de nitrógeno, o las partículas PM10 afectarán a todos pero en mayor medida a la salud de las poblaciones del entorno.

- **Agravamiento de los problemas de contaminación acústica.**

Los argumentos expuestos en el apartado anterior se pueden extrapolar a este, es lógico que a mayor cantidad de vehículos aumentará el efecto de la contaminación acústica y mucho más si cabe, cuando anteriormente no existía ninguna vía por el trazado que se propone.

También y aunque en este apartado no entraremos ahora en profundidad, la elevación de los terrenos sobre los que iría construida la nueva autopista para evitar inundaciones, ya que el proyecto se lleva acabo en una zona con alto riesgo, agrava el problema de impacto acústico.

De todos modos, al igual que sucedió anteriormente, es necesario recalcar que los argumentos expuestos sobre esta materia en el estudio de impacto ambiental, vuelven a estar manipulados. Ya que aun siendo probablemente ciertos, las previsiones de contaminación acústica que se presentan únicamente hacen referencia a los meses siguientes a la finalización del proyecto y no se presentan, como por ejemplo se hace con el estudio de viabilidad económica, a un plazo mas largo hasta 2052, donde el impacto sería muchísimo mayor y sin duda superarían con creces los presentados por los redactores.

- **Impacto visual de la obra por sus especiales condiciones.**

Debido al problema de ubicar una vía de estas características en una zona inundable (según el PATRICOVA), la obra debe ejecutarse mediante una elevación de los terrenos por los que discurriría la autopista. A esto hay que sumarle los numerosos cruces a distinto nivel que habría que realizar, incluso llegando estos a contar con una altura de 18 metros para salvar estructuras como las vías de tren o el Tránsito Tajo-Segura. Este impacto de grandes magnitudes, mas si cabe en una zona sin apenas elevaciones, como es la Vega Baja, supone un echo que por parte de los redactores del proyecto no se ha tenido en cuenta.

**Séptima.- La elección de la alternativa propuesta prioriza los criterios económico-financieros sobre los ambientales e incumple la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.**

El estudio indica entre sus postulados que las alternativas de trazado se someterán a una comparación multicriterio (de rentabilidad, medioambiental, territorial y funcional)

*"Las alternativas de trazado que finalmente se estudien se someterán a una comparación mediante un método multicriterio que incluirá, al menos, criterios de rentabilidad económica, ambientales, territoriales y funcionales".*

Según se analiza en varios documentos del proyecto (Comparación de Alternativas, Memoria y Planos de la Alternativa Recomendada, etc) el método multicriterio ha ponderado diversos criterios: económicos 33%, técnicos 17%, funcionales y territoriales 20%, y por último ambientales 30%. El criterio económico (presupuesto de inversión y tasa interna de rentabilidad) ha sido el criterio fundamental, dejando en un segundo lugar el criterio ambiental. La alternativa escogida de las ocho estudiadas, descartadas las alternativas Sur 1 y 2, es la segunda que más impacto ambiental tiene, ligeramente por detrás solamente de la alternativa Centro 2 (71,37 frente a 71,55 en la puntuación global de impactos ambientales).

Este Proyecto y su Estudio de Impacto Ambiental incumplen, en el tratamiento de las alternativas, el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos:

- El art. 7.1.b de ese Real Decreto establece que el Estudio de Impacto Ambiental contendrá *"una exposición de las principales alternativas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales"*. En este caso el Estudio de Impacto Ambiental estudia las 8 diferentes alternativas y efectúa una evaluación ambiental de cada una de ellas, pero no justifica la solución adoptada (Norte 4). Esa justificación se hace fuera del Estudio de Impacto Ambiental, en otros documentos diferentes, y adoptando un "método multicriterio", que antepone los criterios económicos a los ambientales.
- El estudio de alternativas es un elemento básico del Estudio de Impacto Ambiental. En la exposición de motivos de ese Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental se dice que:

"Esa técnica singular (la evaluación de impacto ambiental), que introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los proyectos con incidencia importante en el medio ambiente, se ha venido manifestando como la forma más eficaz para evitar las agresiones contra la naturaleza, proporcionando una mayor fiabilidad y confianza a las decisiones que deban adoptarse, al poder elegir, entre las diferentes alternativas posibles, aquella que mejor salvaguarde los intereses generales desde una perspectiva global e integrada y teniendo en cuenta todos los efectos derivados de la actividad proyectada."

No estamos seguros de que el "método multicriterio" adoptado en este proyecto, al relegar el criterio ambiental a un segundo plano, cumpla con esa condición (salvaguarda de los intereses generales) enunciada en la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

**Octava.- El Estudio de Impacto Ambiental minusvalora los valores agroecológicos del espacio de la huerta tradicional de la Vega Baja del Segura. La Huerta tradicional es un espacio protegido por la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, pendiente de un Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta. Hay numerosos proyectos de puesta en valor de ese espacio agroecológico, que se verían impedidos por la implantación de la autopista de peaje AP-37.**

El paisaje de la huerta tradicional es un paisaje singular a nivel europeo. Así lo establece el Informe Dobris (Medio Ambiente en Europa: Informe Dobris, Agencia Europea del Medio Ambiente, 1995, actualizado en 1998). Esa singularidad ha recibido rango legal en la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. En su art. 22.6 dice que: *"La Huerta de la Comunidad Valenciana, como espacio de acreditados valores*

*medioambientales, históricos y culturales, debe ser objeto de protección.”* Esa protección se instrumentará en la aprobación de un Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta Valenciana.

Ese Plan de Acción se ha elaborado para el ámbito concreto de l’Horta de Valencia, aunque todavía no se ha aprobado definitivamente, pero queda pendiente para el ámbito de la Vega Baja del Segura.

El Proyecto de autopista de peaje AP-37 supone una agresión brutal a este espacio singular, pues ocupa más de 20 hectáreas de la huerta tradicional y fragmenta muchas más. Los redactores del Estudio de Impacto Ambiental no valoran con suficiente precisión ese impacto, como ahora comentaremos. Tampoco los redactores del proyecto ni del Estudio de Impacto Ambiental valoran económicamente las pérdidas económicas que supone la ocupación del espacio de huerta, el descenso de la producción agrícola, la destrucción de empleo, las pérdidas de fincas por la fragmentación del territorio, etc.

No estamos de acuerdo con la valoración de los impactos paisajísticos de la alternativa elegida (Norte 4) que se hace en el Estudio de Integración Paisajística. La construcción de terraplenes se valora como un impacto de leve a insignificante, los desmontes se valoran como insignificantes, y la construcción de 9 viaductos en ese espacio singular se valora como de moderado a leve.

La valoración del paisaje que hace el Estudio de Integración Paisajística de la Huerta Tradicional (pág. 23) es solamente de calidad media y de fragilidad muy baja, y de clase 3, justificando esa baja valoración en la existencia de un gran número de infraestructuras (carreteras, autovía A-7, trasvase Tajo-Segura, canales, etc). No estamos de acuerdo con esa baja valoración de ese paisaje, que no tiene en cuenta las determinaciones normativas antes citadas (Ley 4/2004) y el Informe Dobris.

En el Estudio de Impacto Ambiental en la valoración de los impactos por destrucción de biotopos (pág.145), se valora con 2 puntos la destrucción de la huerta, con igual valoración que los biotopos de las zonas antropizadas. Eso es un sinsentido, pues el espacio de la huerta tradicional lleva asociada una fauna de mucha mayor riqueza y biodiversidad que la de los espacios antropizados.

Además, en la huerta tradicional se pretenden llevar a cabo diferentes actuaciones y proyectos como:

- Mantener la actual huerta y producción agrícola y reducir los riesgos de inundación, de deslizamiento y erosión.
- Recuperación y mejora del Río Segura, esta actuación se enmarca dentro del Proyecto Estratégico Río Segura. El Plan de Acción Territorial de la Vega Baja del Segura, en fase de aprobación, propone al ámbito del Río Segura como un corredor lineal ecológico.

- Elaborar un programa de actuaciones sostenibles y de uso público que promueva un espacio común para el disfrute de todos junto con nuevas alternativas de desarrollo que permitan mejorar la calidad de vida de las poblaciones.
- Restaurar las funciones y procesos naturales en los meandros del río y mejorar la calidad de vida de sus habitantes a través de un Plan de desarrollo sostenible, de modo concurrente con otros planes y proyectos en desarrollo: Plan de Saneamiento
- Recuperar un paisaje fluvial unido a la huerta y, definir un eje vertebrador territorial a lo largo del río Segura
- Conectar áreas de interés medio ambiental como puedan ser el Palmeral de Orihuela y las Dunas de Guardamar del Segura.
- Dotar a la comarca de un área dotacional, que a modo de parque lineal ofrezca a los diferentes núcleos situados en los márgenes del río nuevas oportunidades.
- Protección, ante las inundaciones y crecidas del río Segura.
- Creación de Parques Naturales Agrarios, como el propuesto en la zona de Carrizales, que sirvan como soporte de actividades agrarias de alto valor añadido (marcas protegidas con denominación geográfica: granadas, miel, etc), medioambientales, de turismo ambiental, senderismo, etc, aprovechando las potencialidades de ese espacio de alto valor ambiental. La potenciación de la agricultura ecológica o integrada en esos espacios revalorizaría sus producciones e iría en la dirección de un desarrollo rural sostenible.

Todas ellas chocan frontalmente con las infraestructuras que se quieren llevar acabo en esta región, como son el Tren de Alta Velocidad, las autopistas de Orihuela a Torre Vieja y a Guardamar del Segura o esta que ahora nos ocupa.

## **Novena.- Impactos sobre el medio natural.**

- **Impactos debidos a la fragmentación del territorio.**

El trazado y las especiales condiciones de diseño debido a los problemas de inundación, provocará la afección directa e indirecta de hasta a 7 Lugares de Importancia Comunitaria (LICs), 4 Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) y 16 Espacios naturales protegidos, lo que habla por si solo de la envergadura y alcance ambiental del proyecto. La llegada de la autopista hasta áreas naturales en buen estado de conservación, producirá una inmediata presión sobre las áreas no protegidas, cercando los espacios

naturales que están catalogados por su interés natural, fragmentando el territorio, formando barreras ecológicas a la biodiversidad y provocando su degradación y la pérdida futura de los valores ambientales y ecológicos por los que todos ellos fueron designados como protegidos.

El proyecto analiza los espacios por separado, pero ignora el conjunto, de humedales, sierras, huerta, río, ramblas, incluso tanto como el medio marino, que le confieren este aspecto singular y que necesitan ser estudiados en global.

En general, la afección que se va a producir en estos espacios protegidos es muy grave (recordemos que el proyecto consiste en la construcción de una nueva autopista donde hasta ahora sólo existían carreteras comarcales con no muy elevado, incluso escaso tráfico) al provocar el aumento de la contaminación, no sólo de gases contaminantes, sino también la contaminación sonora y lumínica.

Sin embargo, además de fragmentar internamente los espacios afectados, el mayor impacto generado es la generación de barreras para la biodiversidad y la grave fragmentación del territorio, insuficientemente valoradas en el estudio de impacto ambiental, pues aislará y separará por completo y durante los más de 25 kilómetros previstos la conectividad existente hoy en día entre todos los espacios naturales existentes. Ya que según se informa en el proyecto, por motivos de seguridad hacia los usuarios de la nueva vía, los laterales deben ser vallados para evitar la entrada de animales a la autopista. La afección de esta, por tanto, sobrepasará la afección directa a los espacios no protegidos, sino que va más allá y genera impactos graves indirectos sobre los espacios protegidos. Otro caso también, serían los taludes que se tienen que llevar a cabo para luchar contra las posibles crecidas de Segura y que obliga en su construcción a elevar los terrenos por donde transcurriera la nueva vía.

Entre todos los proyectos presentados para ejecutar en la Vega Baja, se está creando una cárcel para animales y plantas del entorno, ya que por el norte y el este se aísla con la autopista Cartagena-Alicante, por el sur con la del Reguerón, por el oeste con el trazado del A.V.E., la actual autopista Alicante-Murcia, así como esta que nos ocupa y dentro de este perímetro será fragmentada con la CV-91 y la CV-95.

Se contraviene, por tanto, el objetivo principal y esencial que persigue la Red Natura 2000, de crear una red interconectada de espacios protegidos que permita el flujo libre de las diferentes animales y vegetales por su interior para garantizar su pervivencia futura, vulnerándose la legislación existente al respecto, como son la Directiva Hábitat 92/43/CEE, la Directiva Aves 79/409/CEE, y la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, además de mucha de la legislación estatal y autonómica existente respecto a la conservación de espacios naturales, hábitats y especies protegidas.

Los efectos, de llevarse a cabo, de este proyecto sobre los espacios protegidos afectados, son muy graves, provocándose la fragmentación de la interconexión de los mismos y la inminente degradación de los valores por los que fueron designados como lugares de Red Natura 2000.

Por tanto, en base a ello, queda debidamente demostrado que debe de cumplirse lo dispuesto según la vigente Ley 42/2007, que traspone la Directiva 92/43/CEE, en cuyo Artículo 45 obliga a la adopción de medidas compensatorias que garanticen la conservación de los valores de la Red Natura 2000. El proyecto presentado no posee ninguna medida compensatoria pese a su grave afección a todos estos espacios protegidos y de Red Natura 2000, por lo que no cumple con la legislación vigente.

A pesar de la proposición de medidas para evitar afección a la fauna, como pasos de fauna (recordamos que la alternativa escogida ni siquiera los contempla<sup>1</sup>), en la práctica está demostrada la ineficacia de estas medidas, debido a que o no se ejecutan o se ejecutan deficientemente o en lugares inadecuados, principalmente debido a la inexistencia o al escaso cumplimiento que se da al plan de vigilancia ambiental, especialmente una vez abandonada la obra. Por tanto, la aplicación de medidas protectoras, correctoras y complementarias, de mejoras del efecto barrera de cara a la fauna y la biodiversidad, no han de tenerse como justificantes positivos de la resolución de los problemas antes mencionados ni paliativos de su impacto ambiental, por lo que no han de tenerse en cuenta a la hora de valorar el impacto ambiental global del proyecto, enorme a tenor por la extensión del mismo y de los anteriormente mencionados y lo descrito a lo largo de la presente alegación.

A continuación enumeramos los espacios protegidos, así como el grado de protección por el cual están catalogados, incluidos o no dentro del proyecto, pero que indudablemente se verían afectados de llegarse a consumir este proyecto:

- LIC nº ES 6200033 "Cueva de las Yeseras"**
- LIC nº ES 5213023 "Sierra de Callosa del Segura"**
- LIC nº ES 5213026 "Sierra de Orihuela"**
- LIC nº ES ES5214001 "Cueva del Perro-Cox"**
- LIC y ZEPA nº ES ES0000058 "El Fondo d´Elx-Crevillent"**
- ZEPA nº ES ES0000269 "Monte El Valle y Sierras de Altahona y Escalona"**
- ( Y futuro Parque Natural de Sierra Escalona de la Comunidad Valenciana)**
- LIC, ZEPA y P.N. "Lagunas de la Mata-Torre Vieja"**
- P.N., LIC y ZEPA nº ES ES0000058 "El Fondo d´Elx-Crevillent"**

---

<sup>1</sup> El Proyecto considera que las propias estructuras de la autopista (drenajes y viaductos) pueden asegurar la permeabilidad para la fauna (pág. 13 del Estudio de Impacto Ambiental), aunque afirma que "... en ocasiones se pueden plantear pasos específicos para la fauna para mejorar la permeabilidad.". En la alternativa elegida, Norte 4, no se plantea sin embargo ningún paso específico para la fauna.

**-Microreservas: del "Barranco de Higuerica"**  
**"Rincón de Bonanza"**  
**"Monte Hurchillo"**  
**"Peña de la Lobera"**  
**"El Fondó-El Derramador"**  
**"El Codo"**  
**"El Fondó-Els Rascons"**  
**"Cabezo de las Fuentes"**  
**"Barranco de En medio"**

**Saladares de "La Boquera de Tabala" y de "Arneva"**

**Zonas Húmedas Declaradas: Meandros de Las Norias, Jacarilla y Raiguero.**

**Paraje Natural Municipal de "La Pilarica-Sierra de Callosa"**

También es necesario exponer que en el entorno de ubicación de esta nueva Autopista, encontramos 40 especies de fauna y flora que cuentan con algún tipo de protección, incluso 9 de estas especies se encuentran en peligro de extinción.

- **Impactos sobre el entorno por posibles riadas.**

En este último apartado cabe destacar que, exceptuando las alternativas Sur, descartadas de antemano, el resto de las presentadas discurren paralelas al río Segura, afectando al propio Río, a su entorno y a zonas inundables.

Como reconoce el propio Estudio de Impacto Ambiental, la alternativa preferida por los redactores del proyecto (Norte 4), corre un grave riesgo según el PATRICOVA, de posibles inundaciones por aumento de caudales del río Segura, con un periodo de repetición inferior a los cien años y crecidas con un calado superior a 0.8m. Esto supone un alto riesgo de anegación del entorno, la huerta y los espacios naturales de la zona afectada.

Aunque por parte de los redactores del proyecto, parece que se quisiera quitar importancia a este tema, la realidad sería bien distinta, ya que tanto para superar las distintas vías de transporte actuales, como por ejemplo para superar elementos como los tubos del trasvase Tajo-Segura, habría que realizar estructuras de hasta 18 metros de altura, lo cual expone a un elevado riesgo, por otro lado innecesario, a las gentes y a sus entorno, ya que de producirse una riada el agua embalsada podría generar una auténtica catástrofe en la Vega Baja.

Debido a las presiones que tanto vecinos como grupos ecologistas y de cualquier otra índole, se están llevando a cabo, parece que por fin el río Segura va a recibir por parte de las distintas administraciones autonómicas unas medidas encaminadas a la recuperación de su entorno y que anteriormente en el apartado "*otros criterios ignorados*" expusimos. Todas estas actuaciones chocan de lleno con la idea de ubicar una autopista en ese

entorno y todavía más si cabe con el hecho de que esa vía tenga que ser construida a una cierta altura para evitar los problemas mencionados anteriormente.

**Décima.- La metodología de evaluación ambiental utilizada en este proyecto no ha sido correcta. Ni el PEIT, ni su Plan Sectorial de Carreteras, ni el Programa de Autopistas de Peaje se sometieron a evaluación ambiental alguna y por otra parte no se han analizado los efectos sinérgicos de esta infraestructura y otras que se proyectan implantarse en la Vega Baja del río Segura (tren de alta velocidad, autovías CV-91 y CV-95).**

Como se analiza en los Antecedentes Administrativos de este proyecto, el Plan Sectorial de Carreteras, que formaba parte del PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), definió una Red Básica de vías de altas prestaciones, entre las que se encuentra una carretera interurbana entre Alicante y Murcia.

El Plan Sectorial y el mismo PEIT no fueron sometidos a evaluación ambiental, llamada evaluación ambiental estratégica, establecida por la Directiva 2001/42/CEE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Aunque el PEIT fue aprobado en Consejo de Ministros del 16 de julio de 2004, y por tanto estando en pleno vigor esa Directiva, que fue traspuesta a la legislación española con retraso mediante la aprobación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, el PEIT no fue sometido a evaluación ambiental. Aunque se elaboró un Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) "sui generis", el PEIT no fue sometido a la evaluación ambiental de planes y programas, y por tanto no se elaboró la preceptiva Memoria Ambiental. Para el Plan Sectorial de Carreteras ni siquiera se elaboró el ISA correspondiente. Tampoco el Programa de Autopistas de Peaje (en el que se inserta este proyecto) ha sido sometido a una evaluación ambiental estratégica.

Por otra parte, es notorio que hay diversos proyectos de infraestructuras en la comarca, algunos como el Tren de Alta Velocidad en ejecución, y otros en fase de proyecto (autovías CV-91 y CV-95) promovidas por la Generalitat Valenciana, que se solapan y actúan de forma sinérgica con los efectos ambientales asociados a esta autopista de peaje. Es evidente que se deberían estudiar los impactos ambientales de forma conjunta y no de forma separada, tal como se hace en este proyecto. Exigimos que los impactos de todo tipo (ambiental, paisajístico, económico, agrícola,...) generados por esta autopista sean evaluados de forma conjunta con los generados por las dos autovías proyectadas por la Generalitat Valenciana (CV-91 y CV-95) y por el trazado del tren de alta velocidad (AVE) Elche - Murcia proyectado por el Ministerio de Fomento a su paso por la Vega Baja.