



MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección General de Carreteras

Demarcación de carreteras del Estado en Andalucía Occidental

Ecologistas en Acción de Sierra de Huelva presenta las siguientes ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA VIA RAPIDA N-433 TM ARACENA

1. El Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche, se encuentra bajo el Marco de protección de Directivas Europeas, leyes y Decretos Nacionales y Autonómicos, con el fin de garantizar la conservación de hábitats naturales, así como su fauna y flora silvestre, formando parte de la Red natura 2000, cuya creación viene establecida en la Directiva 92/43/CEE, a su vez es Lugar de Importancia Comunitaria (LIC). Sus dehesas han sido catalogadas como Reserva de la Biosfera, tanto las mesomediterráneas como las termomediterráneas dándole la distinción de Dehesas de Sierra Morena. El Parque Natural está declarado como Zona de Especial Protección (ZEP) para la conservación del paisaje. Este espacio protegido fue nombrado como espacio natural desde 1989, diez años antes ya era Zona de Especial Protección de aves (ZEPA). Está dentro de la Red de Espacios Protegidos de Andalucía (REMPA). Tiene la distinción de Reserva Biológica del Consejo Ibérico, incluyendo en su término 214 especies protegidas. Estas especies se encuentran incluidas en los catálogos nacionales y Autonómicos de especies amenazadas con hábitat potencial en la zona donde se plantea la construcción de la vía rápida N-433.

Esta zona se caracteriza por su riqueza en setas protegidas y reguladas por la Ley del 8/03 de 28 de octubre, de la flora y fauna silvestre de Andalucía.

Sus aguas están declaradas como Aguas Indígenas Europeas.

No se ha tenido en cuenta en el estudio informativo la Normativa del PORN y PRUG del Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche aprobados mediante el Decreto 210/2003 de 15 de junio (BOJA nº 165 del 28 del 8 de 2003).

Se verán afectadas al construir esta vía rápida, zonas designadas como Reserva Zona A, como son:

- La Rivera de Huelva,
- Río Múrtiga,

- Río Odiel,
- Los Rebollares del Pico Castaño y alrededores en el termino municipal del Castaño del Robledo,
- los Rebollares del Palenque en el término municipal de Galaroza, y
- los barrancos y cortados donde nidifican especies emblemáticas.

También se verán afectadas Zonas de Regulación Especial (Zonas B) como son:

- Formaciones boscosas de frondosas, formadas por especies de encinas, alcornoques y quejigos, formando masas puras o mixtas, con fracción de cabida cubierta mayor del 50%.
- Formaciones boscosas de coníferas, con especies de pino negral.
- Formaciones de matorral noble con arbolado(encinas y alcornoques)
- Formaciones de castaños.
- Formaciones de arbolado disperso de coníferas.
- Formaciones de matorral noble sin arbolado.
- Formaciones de matorral serial sin arbolado.
- Formaciones adehesadas constituidas con especies de encinas y alcornoques.
- Pastizales.
- Repoblaciones recientes de quercinias.
- Riveras y arroyos del Parque Natural y su vegetación, no incluidas en zona de reserva (Zona A).
- Cultivos agrícolas y herbáceos.
- Cultivos forestales.
- Zonas de usos generales como son infraestructuras viarias, minas, canteras, edificaciones rurales principalmente.

Destacamos como Lugares de Interés Comunitario (LIC):

- Peña de Aroche, declarado Parque natural en la RENPA.
- Rivera del Chanza, importante para conservar la nutria.
- Corredor Ecológico del Río Guadiamar.
- Sierra Pelada y Rivera del Aserrador, que también son Zona de Especial Protección de Aves.
- Llanos del Chanza.
- Sierra del Castaño.
- Sierra de Hinojales.
- Sierra de Aroche y Encinasola.
- La Umbría y Puerto Moral.

Las Dehesas de Montanera de gran interés ecológico y cultural y de las que vive mucha gente en el Sierra de Aracena y Picos de Aroche han sido declaradas reserva de la biosfera desde el 7 de noviembre de 2002.

2. Esta Vía Rápida se encuentra incluida dentro del Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte (PEIT), un plan sobre el que la Comisión Europea mantiene abierta una queja contra España precisamente por no evaluar los efectos sobre los espacios protegidos de la Red Natura 2000.

No consideran procedente que sigan aprobando vías rápidas o autovías hasta que el PEIT y su correspondiente Plan Sectorial de Carreteras estén adecuadamente evaluados. Aunque se quiera financiar esta vía rápida con fondos europeos, los reglamentos Rtos. Comunitarios no lo permitirían si el proyecto vulnera la Normativa Ambiental Europea.

3. La construcción de esta vía rápida nos llevara a una mayor dependencia de un petróleo cada vez más escaso. La misma es un continuo apoyo al vehículo privado en detrimento de una adecuada red de transportes publico.
4. La construcción de esta vía rápida sería una barrera infranqueable para la fauna silvestre, cortando toda la posibilidad de trasiego de la fauna silvestre.
5. El coste por kilómetro actual de construcción de una vía rápida se sitúa en unos valores muy altos, que unido a la escasa demanda del trafico actual que como se recoge en el estudio informativo es de 5800 vehículos desde la Venta del Alto a Aracena, de 4800 hasta Cortesana y de 2800 de esta zona a Rosal de la Frontera, por lo que esto hace inviable el presente proyecto, también desde el punto de vista social y económico. El dinero de la construcción de esta vía rápida se podría utilizar para arreglar y modernizar la vía ferroviaria Mérida –Huelva, para conseguir velocidades adecuadas y horarios comerciales adecuados a las diversas necesidades de la población, y potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, como también se debe desarrollar el transporte por autobús por el Parque Natural siendo más y con mayor frecuencia los autobuses que recorran los diferentes pueblos en los que se encuentra el Parque Natural
6. Los impactos de esta vía rápida serian contaminación atmosférica, aumento de la producción de CO2 y otros gases, que favorecerían el cambio climático y además sería contrario al cumplimiento del Protocolo de Kyoto, que aconsejan que se minimice el uso del transporte por carretera par reducir la emisiones de CO2 que en estos momentos son de más del 60% de las totales. La construcción de autovías y vías rápidas incentiva estas formas de transporte obsoletas que traen aparejadas necesidades interminables de nuevas circunvalaciones y trazados cada pocos años.
7. La propuesta es ambientalmente insostenible porque contribuye a empeorar la calidad del aire con las implicaciones en la salud de los ciudadanos e introduce una fragmentación en el Parque Natural que va constriñendo el espacio natural por donde pasa y sirve de estímulo al crecimiento urbanístico desmesurado que se planea sobre todos los municipios que constituyen el Parque Natural. El impacto sería enorme irreversible y no compensable.
8. En el estudio se recoge, que la nueva vía rápida discurriría utilizando lo más posible la actual N-433 cosa que no es cierta ya que solo lo hace en el tramo II, parte del tramo V y del VIII, siendo por tanto tres cuartas partes de la distancia de la Vía Rápida que pasa concretamente por el Parque Natural de nueva construcción.
9. La vía rápida a su paso por el Parque Natural atravesaría gran cantidad de dehesas de encinas y alcornoques que son fundamentales para la vida del ganado porcino ibérico, que es una parte fundamental de la economía de la zona .El jamón de Huelva es una denominación de origen protegida de conformidad con el Reglamento (CE) 510/2006 del Consejo de la Unión Europea.
10. Esta construcción aumentaría la concentración de contaminantes a la atmósfera y favorecería más rápidamente el cambio climático y produciría un estrés en los árboles que les hacen más vulnerables al ataque de hogos y parásitos.

Por lo que solicitamos que debido al negativo impacto ambiental de todas las alternativas propuestas se retire el actual proyecto y se acuerde el archivo del procedimiento hasta ahora tramitado.

En Aracena a 22 de febrero de 2009