

**OBSERVACIONES Y RECLAMACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO EI-1-E-149 “Acondicionamiento N-433 de Sevilla a Frontera Portuguesa. Tramo: Venta del Alto- Frontera Portuguesa. Provincias de Huelva y Sevilla”.**

**Domicilio a efectos de notificaciones:  
Camino de la Confesa s/n 21291 Galaroza, Huelva**

**Los abajo firmantes, habiendo tenido conocimiento del Estudio Informativo de la Vía Rápida N-433, dentro del plazo conferido para evacuar el trámite por el que se nos ha dado traslado, considerando que vulnera Derechos Fundamentales relativos a:**

- **Medio Ambiente y Espacios Naturales Protegidos**
- **Acuíferos y abastecimiento de agua**
- **Vías pecuarias y senderos de Uso Público**
- **Valores paisajísticos**
- **Patrimonio Cultural y Etnográfico**
- **Bienestar animal**
- **Economía agropecuaria y turística**
- **Propiedad Privada**
- **Información**

**Presentan las siguientes**

**OBSERVACIONES Y RECLAMACIONES**

1. Globalmente destaca el alto impacto medioambiental del proyecto (calificado como gravísimo en el documento emitido por ADENA), cuya ejecución sería solo justificable por razones imperiosas de interés público de primer orden (tomado también del informe de ADENA). Según señala el Estudio informativo para el acondicionamiento N-433 (Pg. 4, Tomo 1) el objeto del mismo consiste el “la definición de las posibles alternativas para dotar a la carretera N-433 de unas altas condiciones de seguridad y calidad en el tramo considerado, compatibles con las condiciones ambientales del medio atravesado”. Dado que la inseguridad vial de la carretera no está calificada como alarmante según refleja el Informe RACE de evaluación de carreteras del Estado. EuroRAP 2008, la finalidad de este proyecto choca con el interés global de máxima preservación de las zonas protegidas por su alto valor medioambiental, como es el caso del Parque Natural de Aracena y Picos de Aroche.

2. De acuerdo con la matriz de valoración de impactos los beneficios para el medio humano en la fase de explotación serían:

- a) **la mejora ambiental de las travesías** al sustituir los itinerarios sería indiscutible.

b) **el sistema de desplazamientos locales** por la sustitución de itinerarios y mejora de la accesibilidad.

Dado que el tráfico local es el mayoritario, sobre todo entre los km 70 y 130 que corresponden a la zona del Parque, como se demuestra en el apartado 4 del anejo 2, Red viaria y tráfico, tabla 2, gráficos 7 y 23, éste podría ser un claro beneficio. Sin embargo, se observa que dicha mejora parece estar prevista para los habitantes de las poblaciones únicamente en sus desplazamientos a lo largo del corredor, sin tener en cuenta que una gran parte de los mismos se deben a desplazamientos desde, hacia y entre fincas colindantes a la carretera, cuyo acceso queda totalmente restringido por la presencia de una valla metálica de cerramiento situada en el borde de los terrenos a expropiar (apartado 3.4, tomo 4, anexo 3). No aparece de forma explícita en el documento que exista limitación total de acceso a las fincas colindantes, aunque sí en el oficio de acompañamiento al mismo para su exposición pública. Del mismo modo se deduce de la presencia del cerramiento indicado en el tomo 10, apartado 4.8, *Impacto sobre población humana*; cita textualmente “Así mismo, también se han valorado las posibles molestias como consecuencia de la interrupción de caminos rurales y senderos por las alternativas planteadas (Impactos sobre el Sistema de Desplazamientos Locales)”. Por lo que se estima que la mejora de la accesibilidad es altamente cuestionable.

Desde el punto de vista social tanto los cerramientos como los enlaces a distinto nivel (apartado 3.2, tomo 4, anejo 3) crean una división de la población serrana en dos mitades y un aislamiento que puede calificarse de grave ya que incide directamente con la actividad tradicional y cotidiana de la unidad familiar serrana, basada en la diversificación de rentas y el aprovechamiento de las huertas familiares por los distintos miembros de la familia. Esta actividad supone gran necesidad de movilidad intra- e intermunicipal por lo que el aislamiento provocado por la fragmentación del territorio obligaría a una transformación profunda en la dinámica territorial y en los recursos económicos familiares.

En cuanto a las actividades ganaderas (porcino, ovino y caprino) son sistemas en extensivo que intentan no tener costes añadidos y por ende aprovechan los recursos de pastos entre distintas fincas teniendo que movilizar a los animales de una finca a otra, formado también parte del mismo sistema de diversificación de rentas y recursos que la actividad agrícola.

c) **el confort de la población** como consecuencia de la sustitución de los itinerarios. Sin embargo, en ese mismo parámetro se observa un impacto adverso en cuanto a:

- *riesgo de accidentes*, valorado entre los límites de medio y alto, lo que está en contradicción con la finalidad del proyecto dirigida a garantizar la seguridad vial.

Ello no significa ninguna mejora significativa con lo reflejado en el Informe RACE de evaluación de carreteras del Estado. EuroRAP 2008, en el que aparece la existencia de un punto negro entre la entrada a la zona urbana de Higuera de la Sierra y la entrada a la zona urbana de Aracena (Km 74 y 86,4), con un índice de riesgo de 228, no siendo un punto que se mantiene en las campañas anteriores.

En dicho informe no aparece ningún tramo de la N433 en el apartado correspondiente a accidentes mortales y graves para motocicletas, ni en otros apartados considerados, por ejemplo:

- Tramos de mayor potencial de reducción de la siniestralidad.
- Informe de evaluación de riesgo en las carreteras españolas EuroRAP. Accidentalidad vehículos pesados (2005 – 2007).

En consecuencia sería solamente prioritario el atender al tramo señalado como de riesgo muy alto (punto negro) en el Informe EuroRap 2008.

- *ruido producido por el tráfico*, para el que queda establecida en el apartado 4.3.3.1, del Anejo 4, Tomo 8, una distancia crítica de entre 17 y 42 metros a lo largo del recorrido (en el tramo de Galaroza, IV, esta distancia es de 25m). No se ha valorado la población que actualmente podría estar viviendo dentro de ese espacio crítico, de forma continua o como consecuencia de su trabajo diario en las fincas colindantes. Este cálculo se ha hecho para el periodo nocturno en el que el ruido producido por el tráfico es menor, aunque sea el momento más sensible del día.

- *contaminación por tráfico*, el estudio no refleja el incremento respecto a la contaminación actual lo que va a suponer un problema grave dentro de un área sensible como la del Parque.

**3.** Aparece también reflejado como ventaja en el apartado citado más arriba sobre red viaria y tráfico que “según los modelos establecidos la nueva carretera con variantes sería capaz de captar relaciones atendidas por la actual A-49, fundamentalmente con Lisboa que se han valorado en unos 518-777 vehículos día fechados en el año 2005, que en los procesos de asignación se expanden al horizonte temporal de apertura de la infraestructura”, situación nada deseable en una posición de respeto hacia la riqueza paisajística, patrimonial y sociocultural del Parque. Se ha de tender a una protección y mejora cierta de la circulación interna y de acceso al Parque, favoreciendo el desvío de circulación prescindible a las actividades propias del Parque, desde y hacia Portugal, a otras alternativas viarias.

**4.** Los inconvenientes de la realización del proyecto están ampliamente reflejados en el estudio sometido a información pública, en el que queda establecida sin lugar a dudas la gravedad del impacto. De acuerdo con la tabla que resume el carácter de los impactos (apartado 4.1 del Anejo 4, Tomo 8), 20 de los 22 tipos de impacto analizados son adversos, se exceptúan la mejora de las travesías que es el único con impacto beneficioso y la dinámica territorial en que no se sabe que puede ocurrir (sin signo). Solo 4 de los impactos adversos serían reversibles (impactos sobre paisaje, confort de la población, patrimonio cultural y vías pecuarias) y la recuperación de la calidad de las aguas tanto podría ser reversible como irreversible.

No obstante se echa en falta una valoración numérica del impacto sobre algunos aspectos socioeconómicos muy escasamente

contemplados en el estudio o ausentes totalmente del mismo. Por ejemplo influencia sobre el modelo de economía tradicional familiar, el desarrollo del turismo rural en la zona (actualmente en auge, impulsado y fomentado por la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía a través de la concesión de subvenciones del FEDER), la agricultura y ganadería no solamente de porcino sino también de ovino, caprino y bovino, algunas de ellas ecológicas, en expansión. Muchas de las actividades citadas están apoyadas e incluso financiadas o cofinanciadas por estamentos nacionales o internacionales -Junta de Andalucía, UE, FAO-, en consonancia con la política de Desarrollo Sostenible, y enclavadas en fincas colindantes al corredor cuyo acceso queda seriamente comprometido dadas las características del diseño: cerramiento de fincas colindantes a ambos lados de la carretera que se convierte así en una barrera geográfica difícilmente franqueable, e interrupción de caminos rurales y senderos, utilizados para la movilidad entre fincas y como rutas de senderismo a pie o a caballo.

En virtud de todo lo expuesto

### **SOLICITAMOS**

- 1. Que, presentado este escrito, se sirva admitirlo en consecuencia, tras los cauces de rigor, termine en su día por dictar resolución en la cual acuerde la desestimación definitiva del Estudio Informativo EI-1-E-149 “Acondicionamiento N433 de Sevilla a Frontera Portuguesa” y de su desarrollo.**
- 2. Que se mantenga la denominación y características de una carretera convencional, propia de la localización geográfica y sociocultural que atraviesa, sin agregarle construcciones y limitaciones propias de otro tipo de vía (enlaces a distinto nivel y cerramiento que limitan el acceso de fincas colindantes).**
- 3. Que se proyecte el acondicionamiento de mejora del punto negro en el tramo entre la entrada a la zona urbana de Higuera y la entrada a la zona urbana de Aracena.**
- 4. Que se proyecte la mejora de acceso a los enlaces mediante procedimientos menos agresivos para el medioambiente que las construcciones a distinto nivel, por ejemplo con la introducción de rotondas o medias rotondas de acceso y cambio de sentido.**
- 5. Que se limiten las variantes de las travesías a las estrictamente imprescindibles. En ese caso estarían las del Repilado y Galaroza que son las más sensibles al**

**impacto adverso siendo la evaluación final de impacto severo en todas sus variantes. Sería por tanto necesario ahondar, antes de su aprobación en el estudio de todas las variantes de estos tramos, con el objetivo de reducir de forma significativa los impactos negativos e incluyendo la valoración del impacto sobre parámetros del medio humano citados más arriba y no contemplados en el presente proyecto,**

todo lo cual se pide por ser gracia que se espera obtener de V.E. en Galaroza 23 febrero de 2009.