

INFORME SOBRE ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO SOBRE LA AUTOVÍA DEL SUR A-4 DE MADRID-CÁDIZ (FASE B) EN SU TRAMO LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA (SEVILLA)-JEREZ DE LA FRONTERA (CÁDIZ).

La asociación ecologista ANEA, Grupo para La Defensa de La Naturaleza, con CIF nº G-41259284 y domicilio social en C/ Doctor Ferrand, número 28 de la localidad de Los Palacios y Villafranca provincia de Sevilla, manifiesta que estando en el período de información pública el Estudio Informativo EII-E-161 “Autovía del Sur A-4 de Madrid a Cádiz, Tramo Los Palacios y Villafranca (Sevilla)-Jerez de la Frontera (Cádiz)”, cuyo promotor es el Ministerio de Fomento, y abriéndose un plazo de alegaciones ambientales y sobre la concepción global de su trazado, como mejor proceda, según derecho, presenta las siguientes:

ALEGACIONES:

1. *En primer lugar, queremos expresar nuestro más profundo malestar en relación con la escasa publicidad e información pública del proyecto. La importancia del mismo y nuestra implicación en la defensa del territorio y la naturaleza bien hubiera merecido que se nos hubiera enviado una copia del proyecto, al igual que a las numerosas instituciones. La pretendida transparencia de la que hacen gala las administraciones públicas, hace necesaria una reflexión, y el otorgamiento de mayores facilidades a los colectivos que, desde hace muchos años, estamos colaborando en la tarea de la protección de la naturaleza.*
2. *En segundo lugar, y agravado por el hecho de que no se nos haya enviado una copia del proyecto, el período de alegaciones ha sido escaso, dada la envergadura del estudio informativo y del número de páginas a estudiar. Por ello, les informamos que en fechas próximas y para acompañar a la información aquí presentada, les haremos llegar un dossier documental sobre los censos realizados por los grupos*

ornitológicos en la comarca, que documentan la importancia avícola de los parajes por los que podría discurrir la autovía.

3. Centrándonos ya en el contenido del propio Estudio, hay que advertir que en la documentación aportada por el promotor se aprecia con claridad que los firmantes del proyecto no conocen la zona en estudio ni la han visitado, dedicándose a trazar los corredores sobre un plano, en una mesa de despacho. Aunque cabe una segunda opción, y es que los mismos no tengan la más mínima conciencia ambiental, ni respeto por el entorno natural. Sólo así se explica que propongan la construcción de un autovía en las proximidades de humedales de gran interés natural y paisajístico, y catalogados con alguna figura de protección e incluidos en el inventario andaluz de humedales. Estos espacios tienen un elevado interés natural, ya que, en gran parte de ellos, se desarrolla parte o todo el ciclo vital de fauna silvestre de gran interés incluidas en diversos regímenes de protección con estatus de gran importancia.

Los humedales, en general, constituyen un tipo de ecosistemas de muy elevado valor ambiental, económico, cultural y social, por lo que no sólo es necesaria su conservación y su gestión racional y sostenible, sino que es conveniente destacar que los procesos o funciones geomorfológicas, bioquímicas y ecológicas que tienen lugar en estos ecosistemas generan importantes bienes y servicios a la sociedad.

La inclusión de un humedal en el Inventario de Humedales de Andalucía, supone su denominación como "Humedal Andaluz" habida cuenta de sus intrínsecos valores naturales, y con independencia de que se trate de un humedal declarado como espacio natural protegido.

4. El conocimiento de la comarca nos lleva al convencimiento de que es necesaria su protección y esta protección es absolutamente **INCOMPATIBLE** con una infraestructura tan agresiva con el entorno como es una autovía.
5. Para agravar más los informes que están redactados en el estudio informativo, es de destacar la escasa por no decir la nula consideración que han tenido sobre las sugerencias realizadas por los distintos

organismos de las administraciones públicas, sirvan de ejemplo las siguientes muestras:

➤ **Informe de La Secretaría General para La Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, de fecha 17/10/2006.**

En este informe se dice claramente que se adopten las medidas preventivas y correctoras sobre los espacios naturales de Los Palacios y sobre sus vías pecuarias; y por otro lado, que el documento de síntesis incluya la aceptación social del proyecto.

➤ **Escrito del Subdirector General de Evaluación Ambiental, de fecha 9/2/2007;**

que, a pesar de su carácter extemporáneo, pone de manifiesto una cuestión ambiental relevante, la pérdida y alteración de espacios naturales protegidos, por lo que sería oportuno que, además de las observaciones ya comunicadas por esta Dirección General, se tuviera en cuenta el impacto generado por la fragmentación de dichos espacios y la afección a la fauna, especialmente la que ostenta alguna figura de protección.

Destaca que el estudio tiene muchas incertidumbres.

➤ **Informe del Servicio de Fomento de Los Espacios Naturales de La Consejería de Medio Ambiente de La Junta de Andalucía.**

Por lo que se expone en las consideraciones generales de dicho informe, destaca la falta de justificación de aquella alternativa que minimice las afecciones a los valores ecológicos de los espacios naturales, la falta de una adecuada planificación ambiental, se han detectado carencias de investigación de campo y, así como, no se han considerado aquellos habitats incluidos en El Inventario Nacional de Hábitats de Interés Comunitario.

Además confirma la falta de evaluación del impacto acumulativo y sinérgico que se producirá al sumar las nuevas infraestructuras a la red de carreteras ya existentes en aspectos como la fragmentación de hábitats, pérdida y alteración de hábitats, entre otras carencias.

➤ **Informe de La Directora General de Prevención y Calidad Ambiental de La Consejería de Medio Ambiente de Andalucía.**

En su informe se hace hincapié en que la alternativa 2 AP-4, es decir, reconversión de la actual autopista A-4 en autovía, como la que menos afecciones ambientales, puede suponer, siendo el corredor 3, que es la variante 1.b como la peor clasificada.

6. *Volviendo a los datos aportados en el estudio de impacto de ambiental, se reconoce las importantes alteraciones socioeconómicas, pérdidas de propiedad rurales, urbanas, empleo y calidad de vida (ruido), que la construcción de la autovía puede suponer.*

En cuanto a la valorización de los efectos ambientales son de carácter severo y crítico, los riesgos geológicos, la erosividad, fauna, paisaje y patrimonio arqueológico. Y tienen una valorización moderada, pero alta, la planificación territorial, ruido, hidrología, espacios protegidos y usos del suelo.

Además la importancia y peso de estos factores ambientales son los más altos en las matrices estudiadas.

Finalmente, las cuatro alternativas tienen una valorización total muy similar, variando sólo en un punto entre la de menor y mayor incidencia ambiental.

Por todo lo expuesto, desde esta asociación no creemos como se puede seguir apostando por estas alternativas, sin estudiar la alternativa del corredor 2 como la más viable en todos los aspectos.

7. *Desde la Asociación Ecologista ANEA pensamos que las organizaciones que apoyan el trazado de este proyecto de autovía demuestran tener un escaso o inexistente interés por la riqueza natural de nuestra tierra, además de arrogarse una enorme responsabilidad en su destrucción, pues construir una autovía en estos lares es **INCOMPATIBLE** con la conservación de este patrimonio natural. Cabe preguntarse a que responden los diseños de estos corredores, alejados de unos mínimos criterios conservacionistas.*

No podemos entender como las administraciones públicas hablan de **DESARROLLO SOSTENIBLE**, cuando proponen este tipo de actuaciones sobre el medio físico. Pues con estos actos se está secuestrando el futuro de las generaciones futuras, seríamos nosotros, los ciudadanos afectados, los que tuviéramos que escoger entre la alternativa “más económica” y la menos ambientalmente buena frente a la “menos económica” y la más favorable ambientalmente, y no un comité burócrata cuyas verdaderas intenciones se desconocen.

8. Otro aspecto a tener en cuenta en la construcción de esta autovía es su impacto como barrera física, que interrumpe el paso por los caminos históricos que cruzan el territorio, además de impedir el paso de la fauna silvestre.
9. Hemos de mencionar la incidencia territorial que posee la alternativa 1.b sobre las áreas protegidas como son; El Humedal del “Pantano”, que está incluido en el Inventario Andaluz de Humedales e inmerso en un expediente de La Consejería de Medio Ambiente de La Junta de Andalucía para su declaración como zona ZEPA, lo que deja muy claro la importancia de este humedal para la comarca y Andalucía, dada su proximidad al Paraje Natural del Brazo del Este y al Parque de Doñaña. También reseñar Laguna de “Diego Puerta o Mejorada” que alberga la mayor colonia comunal de garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*) de España. Aparte de su relevancia por acoger uno de los mayores dormideros comunales, es también un importante núcleo reproductor de ardeidas y una zona húmeda crucial por su proximidad a las Marismas del Guadalquivir así como eslabón hacia el Estrecho de Gibraltar.
10. No hay que olvidar tampoco que la alternativa 1.b pasa por la zona de viñedos más importante que tiene la localidad, aunque algo degradada por las construcciones, pero aún así es el lugar de reproducción del alzacola (*Cercotrichas galactotes*), lugar de España donde se ha censado la mayor población reproductora de esta especie. La especie está cataloga de gran interés europeo, catalogada en peligro de

extinción, cuyas medidas de conservación van en la dirección del mantenimiento de las pequeñas parcelas de viñedo, setos y arbustos.

La posibilidad de construir esta infraestructura podría destruir casi por completo el área de cría de esta especie, por lo que se podría estar cometiendo un delito ecológico.

11. Son muchas las especies de fauna salvaje con la suficiente catalogación de estatus de protección que se pueden ver afectadas, entre ellas citar a;

- Avetorillo común (Ixobrychus minutus)*
- Martinete común (Nycticorax nycticorax)*
- Garcilla cangrejera (Ardeola ralloides)*
- Morito común (Plegadis falcinellus)*
- Espátula común (Platalea leucorodia)*
- Cerceta pardilla (Marmaronetta angustirostris)*
- Aguilucho lagunero (Circus aeruginosus)*
- Sisón común (Tetras tetras)*
- Avoceta (Recurvirostra avosetta)*
- Canastera común (Glareola pratincola)*
- Alzacola (Cercotrichas galactotes)*

Todas ellas tienen como principales amenazas las mismas, destrucción de hábitats, molestias humanas en épocas de cría, las barreras físicas de las infraestructuras. Y al igual, tienen medidas de conservación idénticas, evitar las molestias en los lugares de nidificación y reproducción, mantenimiento de las zonas naturales, entre otras.

Tampoco se han tenido en cuenta los tipos de hábitats naturales de interés comunitario, cuya conservación requiere la designación de zonas de especial conservación. En la alternativa 1.b, se pasa por marismas y pastizales salinos.

12. La alternativa 1.b, introduce una nueva infraestructura en un territorio ya de por sí congestionado, lo que ahoga aún más al núcleo de Los Palacios y Villafranca, fragmenta su territorio y dificulta la relación del núcleo urbano con su medio rural.

13. Según nuestro criterio, enraizado en el conocimiento "in situ" de la zona propuesta, se debe evitar totalmente el paso de la autovía por el trazado que se propone. Como alternativa mucho más razonable proponemos que la autovía discurra lo más cerca posible a la actual vía que se utiliza para comunicar estas dos poblaciones, Los Palacios y Villafranca-Jerez, por lo menos en este tramo.

También sería muy lógico hacer caso de la recomendación de La Directora General de Prevención y Calidad Ambiental de La Consejería de Medio Ambiente de Andalucía, que recomienda la alternativa del Corredor 2 AP-4, es decir, reconvertir la autopista de peaje A-4 Madrid-Cádiz en autovía, por ser la que menos afecciones ambientales puede suponer.

14. Se nos propone la alternativa 1.b como la más viable económicamente frente a otras posibilidades, pero como siempre pasa en estos casos, seguramente no se hayan contemplado los costes ambientales, sociales y económicos en pérdidas de jornales rurales, que pueden ser muchos, por todas las razones expuestas. Por todo ello, no consideramos suficientemente justificado que en el apartado correspondiente a la clasificación de alternativas se considere a la alternativa 1.b como la mejor clasificada, pues no se valoran económicamente las afecciones en territorialidad y medio físico.

Desde ANEA, Grupo Ecologista para La Defensa de La Naturaleza planteamos estas alegaciones ambientales al Ministerio de Fomento para que las incorpore al estudio de impacto ambiental, señalando al mismo tiempo que haremos todo lo que esté en nuestra mano para informar y sensibilizar a la población, y por captar apoyos fuera de nuestro entorno más cercano **EN DEFENSA DE NUESTRAS ZONAS NATURALES Y DERECHOS SOCIALES Y ECONÓMICOS.**