



ALEGACIONES A LA AUTORIZACIÓN AMBIENTAL UNIFICADA CORRESPONDIENTE AL PROYECTO DE ESTUDIO INFORMATIVO DE LA VARIANTE ESTE DE AYAMONTE

Consideraciones previas:

1. El presente proyecto se justifica en que “desde hace años, el litoral costero de Ayamonte ha estado experimentando un elevado desarrollo el cual afecta a la travesía actual de Ayamonte”. El párrafo es indicador de la ausencia de criterios de ordenación del territorio con que se ha realizado el mencionado “elevado desarrollo”, definición ambigua para referirse a la expansión urbanística incontrolada generada en la era de la especulación inmobiliaria que nos ha llevado a la actual crisis. Tras haber incitado a una agresiva ocupación del territorio, sin tener en cuenta las consecuencias del modelo que se estaba impulsando, ni poner en pie las necesarias actuaciones en materia de infraestructura de transporte, a lo que hay que añadir la desaparición de las conexiones ferroviarias del litoral, ahora se utiliza el caos generado como coartada para seguir ocupando espacios marismenos con infraestructuras al servicio única y exclusivamente del coche privado.
2. Se afirma a renglón seguido en la justificación del proyecto que “esto supone un recorrido difícil, congestionado y peligroso para la seguridad vial, por lo que se hace necesario el planteamiento de una variante que agilice la conexión N-431 con H-9201 al Este de la población”. El concepto de “agilizar la conexión” durante dos meses a los propietarios de segunda residencia, encubre el dispendio de dinero público y patrimonio natural público, ya anunciado en las ofertas de la empresa Isla Canela SA, causante a su vez de la ocupación de marismas y dominio público marítimo- terrestre, cuando publicitaba que “sus” playas “vírgenes” estaban a una hora de Sevilla.
3. Con esos párrafos justificativos parece desecharse ya de antemano la alternativa 0, o cualquier intento de repensar la ordenación del tráfico en los escasos cien metros en los que existe una desconexión entre las avenidas de dos carriles que enlazan el acceso a Ayamonte con la vía de

salida hacia Isla Canela. Cien metros en los que otra decisión tomada en aras de otro “negocio” particular, en este caso una gasolinera en pleno casco urbano, contribuyó a impedir soluciones urbanísticas que permitieran enlazar estas dos avenidas.

4. Creemos necesario abordar en su conjunto el problema del transporte en Ayamonte, no limitándose al “parcheo” que siempre se salda con pérdidas de dinero y espacio público, junto a daños irreversibles al medio natural. Más aun cuando se parte en la justificación del proyecto, de una hipótesis de varios puntos de crecimiento anual de tráfico motorizado, que en el dudoso caso de ser cierta, convertirían en inútil a medio plazo cualquier tipo de proyecto como el presente. Si en Ayamonte parece haberse aceptado la necesidad de abrir debates y generar otras formas de abordar los problemas de “movilidad”, resulta absurdo imponer alternativas que sacrifican cualquier otra opción que no sea la del transporte motorizado en vehículo privado.

ALEGACIONES:

1. La existencia de impactos irreversibles sobre hábitats considerados prioritarios como son los de los ecosistemas marismenños asociados al proyecto, junto a la situación de crisis económica que ponen en cuestión las consideraciones relacionadas con el denominado “elevado desarrollo del litoral”, deben llevar a optar inicialmente por la alternativa 0, acompañada de medidas de reordenación del tráfico motorizado y la puesta en marcha de planes de movilidad adecuados. Como el conjunto del estudio de impacto ambiental está dirigido a analizar cualesquiera otra alternativas distintas a la alternativa 0 y opta especialmente por la alternativa 19, consideramos que debe quedar invalidado el procedimiento.
2. Si bien en los documentos a exposición pública hay una amplia y repetitiva documentación informativa sobre el medio físico y natural de Ayamonte o sobre la zona del estuario del Guadiana y otros temas, falta un inventario preciso y actualizado de la zona concreta de marisma sobre la que se ha proyectado el viario Este. Destaca el hecho de que aunque se citen los Hábitats prioritarios de Interés Comunitario, que resultarían directamente afectados por el proyecto, se pase por encima del hecho de que el viario proyectado se sitúa directamente sobre varios de ellos, en concreto:
 - 1320 : Pastizales de Spartina (*Spartinion maritimae*).
 - 1420: Matorrales halófilos, mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosae*).
 - 1140: Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja.
 - 1510: Estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*), el cuál es de carácter PRIORITARIO.

Por otra parte, se citan especies de especies de avifauna en peligro de extinción como el chorlito negro (*Charadrius alexandrinus*), sin indicar

que nidifica en la propia zona de obra, u otras como la espátula (*Platalea leucorodia*), obviando el hecho de que una de las colonias nidificante más importantes de Europa de esta especie se sitúa a escasos centenares de metros de la zona ocupada por el viario proyectado. La citada falta de actualización es la que explica también la ausencia de referencia a especies de reciente presencia y probable nidificación en el espacio afectado como el Tarro blanco (*Tadorna tadorna*).

Consideramos que la existencia de estas importantes lagunas informativas en el inventario ambiental y su falta de especificidad, son un ejemplo del uso de datos genéricos atemporales sin estudios de campo actualizados que invalidan cualquier estudio de impacto ambiental.

3. Hace escasos meses se ha puesto en marcha el Centro de interpretación ambiental del Molino del Pintado, un proyecto de larga gestación y de gran importancia para el conocimiento y difusión del Patrimonio cultural y natural ayamontino. El presente proyecto y su estudio de impacto ambiental no toman en consideración los impactos que se generarían sobre el Molino del Pintado, cuya conexión senderística desde el núcleo urbano queda cortada por todas las alternativas menos la 0. Por otra parte, junto a otros impactos, la relación visual y paisajística con Ayamonte queda totalmente dañada con la creación de un obstáculo que rodea todo el perímetro urbano visible desde el Molino. Una causa más para alegar la retirada del proyecto.
4. Los impactos positivos sobre tráfico urbano en Ayamonte no tienen en consideración el peso que en este juegan los desplazamientos desde Isla Canela y Punta del Moral, para los que este viario no supone ningún impacto positivo a destacar. Buena parte de los problemas de tráfico colapsado y molestias y riesgos para el vecindario seguirán siendo patentes en fines de semana y periodos vacacionales veraniegos a pesar de la ejecución de esta variante de alto costo.
5. La determinación de impactos positivos y los métodos de valoración empleados, sobrevaloran los aspectos positivos de todas las variantes sobre la alternativa 0, ya que consideran de forma arbitraria ahorros de tiempo nada evidentes en la medida en que la velocidad de circulación por la variante (si se respetan mínimamente las condiciones especiales del medio natural sobre el que discurre) no podrá ser superior a la de las vías urbanas.
6. Por todo ello, alegamos que la falta de información específica, junto con la obligación que tienen las administraciones públicas de valorar el patrimonio común y actuar responsablemente en el gasto público, deberían conllevar la retirada de este proyecto, para iniciar un estudio serio y específico sobre el transporte y la ordenación del territorio en el ámbito ayamontino, a la par que se aplican medidas provisionales de reordenación del tráfico motorizado, que eviten las molestias y riesgos puntuales vinculados al periodo vacacional.