



Alegaciones Ecologistas Extremadura a Estudio Informativo Autovía EXA4 Cáceres-Badajoz

Ante la publicación en el DOE nº 24 de 5 de Febrero de 2008 por el que se abre un plazo de información pública al proyecto de realización de la autovía Ex A4 de Badajoz a Cáceres Ecologistas Extremadura presenta las siguientes alegaciones:

- SOBRE LA JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

⇒ En el Estudio Informativo se justifica el Interés General de la Autovía ExA4 alegando al desarrollo económico de ambas capitales, del eje Cáceres-Badajoz y de la Región.

Del estudio de tráfico incluido en el Estudio Informativo se extrae que del total del tráfico que soportará la autovía, sólo un 49% será tráfico regional o de penetración, generador de un volumen de transporte que puede favorecer al desarrollo regional. De ese porcentaje, un 43% será tráfico derivado innecesariamente de la A5, y el tráfico restante, un 21% del total, será el tráfico para el que está destinado esta autovía regional, esto es: Tráfico interno o de penetración cuyo corredor natural es la Ex-100, y que puede colaborar en el desarrollo regional. En la actualidad la Ex - 100 presenta un tráfico muy inferior no sobrepasando los 7.000 vehículos/día, y por el contrario, se pretende triplicar la circulación hasta 24.000 vehículos/día en una planificación territorial y medioambiental insostenible y con impactos críticos irreversibles sobre la Zec y Zepa de la "Sierra de San Pedro" y de los "Llanos de Cáceres".

Con la solución planteada, por tanto, se está consiguiendo introducir en la zona protegida de la sierra de San Pedro un volumen de tráfico de hasta 24.000 vehículos/día, del cual un 79% no contribuye al desarrollo regional. A cambio, se está afectando al potencial turístico que podría tener esta zona, que si se lleva a cabo la actuación, no podrá formar parte de la red de Parques Nacionales, como proponía en 2004 el Ministerio de Medio Ambiente.

La zona de la sierra de San Pedro perderá la posibilidad de poner en valor su alto potencial natural: Su naturaleza virgen, su diversidad faunística, sus explotaciones agroganaderas

tradicionales o sus cañadas son recursos turísticos y de esparcimiento cada vez más valorados.

Las perspectivas de desarrollo futuro en la zona de influencia de la autovía, especialmente la ciudad de Cáceres y los pueblos de la sierra de San Pedro, están sustentadas en gran parte por el sector turístico, orientado a la oferta tanto cultural como de naturaleza y aire libre. La autovía, como hemos visto, supondría una grave afección sobre los recursos de la zona y sobre la posibilidad de puesta en valor de los mismos, afectando seriamente a su potencial de desarrollo.

Consideramos que no se está considerando esta afección en el Estudio Informativo, que da por hecho que una vía de alta capacidad favorece por sí misma al desarrollo regional, sin tener en cuenta el impacto que, en este caso, tendría sobre el mismo.

- ⇒ En el Estudio Informativo, en su introducción, se argumenta que el itinerario Cáceres-Badajoz ha quedado “marginado” respecto al de la Ruta de la Plata (Cáceres – Mérida) y a la N-V Madrid-Mérida- Badajoz, consiguiéndose una homogeneidad aparente del territorio, que esconde un desequilibrio interzonal, y que el retraso aparente en el eje Cáceres-Badajoz es motivado por este déficit de infraestructuras. Se cita para ello un párrafo del PEIT del Ministerio de Fomento

Sobre este argumento no podemos más que citar dicho párrafo del PEIT en su contexto, pues lo que viene a decir es precisamente lo contrario:

(PEIT.- ap.2.3.3.) “En el territorio peninsular, el desarrollo de las infraestructuras de transporte de altas prestaciones ha conducido a una homogeneización aparente del territorio en términos de accesibilidad que esconde desequilibrios apreciables

- Estas infraestructuras de altas prestaciones son menos permeables para el conjunto del territorio: restringen sus accesos a unos pocos nodos y, con ello, configuran un territorio dual. De ahí surge la tensión creciente entre sus estándares funcionales de acceso (tener pocos enlaces o estaciones) y las reclamaciones locales.*
- Además, produce una desvalorización de las infraestructuras de prestaciones inferiores, aun cuando puedan resultar más adecuadas para la accesibilidad capilar en el territorio y para sus expectativas de desarrollo local. **Estas infraestructuras convencionales se perciben erróneamente como incompatibles con las expectativas de desarrollo del territorio.”***

De este modo, el PEIT acentúa la importancia de las infraestructuras convencionales, como la Ex100, en el desarrollo del territorio circundante frente a los desequilibrios que produciría la construcción de la autovía en el mismo. Se está tratando aquí el llamado “efecto túnel”, que

junto con el “efecto de bombeo” que tratamos en el siguiente apartado, tendría un importante daño sobre la economía de los pueblos de la sierra.

A continuación, el Estudio Informativo argumenta que el déficit ancestral de infraestructuras es la motivación más importante del retraso en el eje Cáceres-Badajoz, argumento que pierde toda consistencia dado el buen nivel de servicio que se ha mantenido hasta ahora en la carretera existente Ex100, y la falta de análisis de otras razones de mayor peso en esta falta de actividad, como son la estructura de propiedad de la tierra en la zona o la aplicación de ciertos planes de mantenimiento de la sociedad rural que han derivado en una importante falta de emprendedores en estos pueblos (Plan de empleo rural).

⇒ La realización del proyecto a medio plazo supondrá un daño grave sobre la economía de los pueblos de la zona (Puebla de Obando y La Roca de la Sierra). Numerosos estudios realizados, e incluso la propia experiencia en Extremadura demuestra que estas infraestructuras perjudican a las poblaciones de pequeñas dimensiones, disminuyendo su número de habitantes y su actividad económica. Al contrario de lo que se pretende defender en el Estudio Informativo, está comprobado que las vías de alta capacidad conllevan un importante efecto de succión de la población y la actividad hacia las ciudades que comunican.

Además se dañaría la economía de estas localidades de forma directa a causa de la gran cantidad de fincas y cientos de hectáreas que se verían afectadas, tanto por la ocupación directa y arranque de su vegetación, como por la partición de fincas, dificultades para cruzar de un lado a otro de la Autovía en la gestión cotidiana agroganadera o cinegética.

Disminuirá notablemente la actividad económica en establecimientos de servicios, como restaurantes o gasolineras de la zona, al no ser ya zona de parada y convertirse únicamente en lugares de paso situados a varios kilómetros de la autovía, que por tanto requieren desviarse.

Por otro lado, el efecto de succión de habitantes hacia las grandes poblaciones que comunican, en detrimento de las intermedias, acrecienta aún más los problemas de encarecimiento de la vivienda y saturación en las ciudades, Cáceres y Badajoz, que ya presentan problemas en estos aspectos. En este sentido lejos de ser una ventaja sería un inconveniente para ambas ciudades y sus habitantes.

⇒ En el apartado 2.9.2 del Estudio Informativo, sobre encuadre territorial, del que cabe decir que es un texto inconexo y falta de estructura, encontramos un intento de justificar la autovía Cáceres-Badajoz como actuación necesaria orientada a la transformación del sistema regional de ciudades por un lado, y buscando dar a la región una centralidad peninsular con dimensión europea por otro.

- Sistema de ciudades - Se diagnostica que se está produciendo una duplicidad de funciones entre ambas capitales, y se plantean acciones para transformarlas en ciudades diferenciadas y complementarias, buscando una centralidad compartida entre las dos capitales, argumentando que para ello es sería necesaria la construcción de una vía de alta capacidad que las una.

El objetivo de complementariedad funcional entre las dos capitales es contrario a los criterios de Desarrollo Policéntrico recogidos en la Estrategia Territorial Europea (CE, 1999), que buscan complementariedad entre cada ciudad y su entorno rural, pero no entre ciudades, a no ser que se den ciertas circunstancias de tipo “cluster”, que no se dan en el caso de Cáceres y Badajoz, situadas a una distancia de 90 km.

La complementariedad funcional entre ciudades sólo conduce a un incremento de movilidad que resulta en un deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos y una degradación innecesaria del medio ambiente. Esta forma de abordar la Planificación Territorial además de incumplir los criterios acordados sobre Política Territorial Europea, incumple otras políticas y compromisos europeos y españoles como son el Libro Blanco del Transporte (CE, 2001) y su modificación (CE, 2006), las Estrategias Europea y Española de Desarrollo Sostenible o las Estrategias Españolas de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012 y de Cambio Climático y Energía Limpia.

- Centralidad peninsular. Plataforma Logística – Se pone como objetivo disponer de un sistema de vías de gran capacidad que asegure conexiones eficaces con los principales espacios económicos del entorno nacional y europeo, y se utiliza como justificación la futura creación de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo de Badajoz. Sobre este proyecto debemos decir que la decisión de ubicar este nodo intermodal en Badajoz no ha sido sometida a evaluación ambiental alguna, mientras que el PEIT, que ha sido elaborado de forma conjunta con el correspondiente proceso de evaluación ambiental estratégica establece un nodo intermodal conjunto entre Badajoz y Mérida. Entendemos que esta modificación del sistema nacional de transporte ideado por el Ministerio de Fomento supone un incremento notable de su impacto ambiental:
 - Se aleja del nudo de la Red Transeuropea de Transporte que forma la intersección de las Autovías A5 y A66
 - Implica la creación de nuevas infraestructuras, como es la autovía ExA4 en estudio, con graves consecuencias ambientales y falta de optimización de las infraestructuras existentes
 - Da lugar a un incremento del las toneladas-kilómetro de transporte por carretera, en detrimento del transporte por ferrocarril

Exigimos por ello la evaluación ambiental estratégica del estudio de ubicación de la Plataforma, y que en tanto no se haya realizado, no se tenga en cuenta esta infraestructura en el Estudio Informativo de la Autovía ExA4.

⇒ No se han analizado otras formas de conseguir los objetivos buscados de desarrollo económico regional que no conlleven la captación innecesaria de tráfico de los grandes corredores internacionales.

Se conseguiría una conexión rápida y segura entre ambas capitales mediante una actuación general de mejora del trazado que elimine puntos conflictivos, la implantación de carriles de vehículos lentos, la ordenación de accesos y la mejora del firme. Esta solución cumpliría con el objeto que se persigue y sería una actuación coherente con el volumen de tráfico, actual y futuro, cuyo corredor natural es la Ex100.

La solución por la que se ha optado, de forma, a nuestro parecer, injustificada, es la construcción de una autovía, que conlleva muchos otros efectos negativos, entre ellos la captación innecesaria de tráfico. A partir de los datos del estudio de tráfico presentado en el Estudio Informativo, se comprueba que más de un 70% del tráfico que soportará la autovía corresponde actualmente a los corredores internacionales Madrid-Lisboa por Badajoz y Valladolid-Lisboa por Ciudad Rodrigo, formados por vías de alta capacidad pertenecientes a la Red Transeuropea de Transporte. Así, comprobamos como la construcción de esta autovía dará lugar a una importante derivación de tráfico interregional e internacional desde esta red, que no atiende a razones de rentabilidad, pues la diferencia en kilometraje no es significativa, sino más bien a razones secundarias, como es una mayor comodidad al tratarse de una autovía de reciente construcción, con mejor firme y trazado algo más restrictivo. Este incremento de tráfico no justificado derivará en un impacto innecesario sobre la red Natura2000 y la red de Espacios Naturales de Extremadura que podría evitarse buscando una solución más acorde con los objetivos regionales que persigue esta actuación.

Creemos además que, al captar este tráfico, la ruta pasa a formar parte de hecho de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), interponiéndose a la planificación europea de transporte y afectando a la rentabilidad y funcionalidad de las inversiones ya realizadas. Atraviesa zonas protegidas, e incumple las "Orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte" (Decisión N° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo)

Por todas estas razones pensamos que el Estudio Informativo no justifica convenientemente la Declaración de Interés General de esta actuación.

- SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA ACTUACIÓN

⇒ Una primera aproximación al cálculo de costes y beneficios, a partir del estudio de tráfico expuesto en el Estudio Informativo, da como resultado valores realmente bajos de los indicadores económicos (VAN y TIR negativos, del orden de -200.000€ y -5,5%) Esto nos lleva a pensar que en el análisis de rentabilidad presentado en el apartado 3.12 del Estudio se ha incurrido en un error de importancia. Como no se adjuntan los cálculos intermedios no podemos aventurarnos a diagnosticar la causa, pero sospechamos que esta diferencia en los resultados no se debe a la aplicación de diferentes criterios, sino a la aplicación intencionada de criterios erróneos, buscando un resultado conveniente.

Según los datos presentados en el Estudio Informativo, la vía va a soportar un tráfico medio estimado durante los años de amortización de unos 20.000 vehículos de los cuales sólo un **29%** tiene como corredor natural la Ex100, puesto que el 71% restante son vehículos que se captarían de corredores existentes formados por vías de alta capacidad y alta calidad, con distancias de recorrido similares, para los cuales este by-pass no supone ningún beneficio tangible. Cualquier planificador sabe que la construcción de una autovía en estas condiciones no es una inversión rentable.

Por ello esta actuación nos parece un derroche injustificado de fondos públicos, que no atiende a una necesidad real de la sociedad extremeña.

- SOBRE LA AMPLITUD Y ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

⇒ Cumpliendo con la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente consultó a Ecologistas en Acción de Extremadura, mediante la remisión de la Memoria Resumen del Estudio Informativo. Esta organización, propuso entre otras sugerencias el estudio de actuaciones alternativas, como “la mejora del actual trazado mediante carriles de vehículos lentos en los puntos problemáticos y/o cambio de la vía a su paso por las poblaciones para agilizar el mismo” y “la mejora de los accesos desde diferentes zonas de estas ciudades a las autovías que actualmente las unen, con lo que se podrían obtener ahorros de tiempo similares a los cálculos más optimistas para esta nueva autovía frente a las actuales que conectan ambas ciudades”. Otras organizaciones ecologistas como Adenex y SEO-Birdlife sugirieron igualmente ampliar las alternativas a evaluar mediante la inclusión de una alternativa que no pasara por la construcción de una autovía.

El estudio informativo se limita a evaluar diferentes alternativas de trazado, con lo que **se ha incumplido el art. 8 de la Ley de EIA**, al no haber atendido nuestras sugerencias en la

determinación de la amplitud y el nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental, y no considerar una solución alternativa, o Alternativa 0.

- ⇒ La programación de esta infraestructura no se ha basado en un proceso de planificación sino que es fruto de una decisión hecha pública en Abril de 2006 y llevada con posterioridad a la Asamblea. Se trata por tanto de un programa de los incluidos en el ámbito de aplicación de la **Directiva 2001/42/CE** de Evaluación de Impacto Ambiental Estratégica de planes y programas, por lo que pudiera estar vulnerándose dicha Directiva, ya que las Directivas son aplicables de forma directa una vez prescribe el plazo para la transposición de las mismas.

Consideramos que el hecho de que se haya abordado como primer instrumento de planificación un Estudio Informativo, sin un plan de infraestructuras previo, hace precisa la aplicación en esta fase de las prescripciones de la Ley de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas, como es la consideración de la Alternativa 0 y la evaluación de los posibles impactos sinérgicos y acumulativos entre esta actuación y otras actuaciones relacionadas, como la plataforma Logística del Suroeste o el aeropuerto.

“Deben en este sentido ser evaluados los impactos ambientales del conjunto de los tres proyectos dentro de una Evaluación Estratégica en aplicación de la Ley 9/2006 (BOE número 102, de 29 de abril de 2006), de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y valorarse las alternativas a la ubicación de estas infraestructuras incluida la alternativa 0”.

- ⇒ Además en el propio Estudio Informativo se especifica que el objetivo del mismo es “recabar y analizar la información existente y elaborar los estudios técnicos que permitan elegir el mejor modo de conexión entre Cáceres y Badajoz, sin prejuzgar cual debe ser la solución, que podría ser, incluso, la de no modificar la infraestructura existente”, sin embargo, no se evalúa en ningún momento la posibilidad de no construir esta autovía.

- SOBRE EL INVENTARIO AMBIENTAL

⇒ No se especifican las especies protegidas cuyos hábitat van a ser afectados, contándose entre ellas dos especies prioritarias al amparo del artículo 6.4 de la Directiva Hábitats 92/43/UE, como son el Lince (*Lynx pardina*) y el Lobo Ibérico (*Canis lupus signatus*).

La Sierra de San Pedro alberga la población con mayor densidad de Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*) del mundo (20 parejas), dos áreas de presencia estable de Lince Ibérico, la colonia más importante de Buitre Negro (*Aegypius monachus*) de todo el paleártico (con cerca de 300 parejas que representan más del 15 % de toda la población española) y 10 parejas de Águila-azor Perdicera (*Hieraetus fasciatus*), y otras especies protegidas como la Cigüeña Negra (*Ciconia nigra*), el Alimoche, el Cernícalo primilla, el Águila Real, el Milano Real, o la Nutria Paleártica.

⇒ En el apartado de caracterización del medio biótico en referencia a la comunidad faunística de este Estudio Informativo no existe una relación de especies que directamente se van a ver afectadas por el trazado que se propone, siendo imprescindible hacer una relación de ellas, y un estudio detallado de cómo se van a ver afectadas.

⇒ Entre las especies que necesitan este procedimiento se señalan a continuación las que pertenecen al grupo de los vertebrados que están catalogados en los apartados A (especies catalogadas en peligro de extinción), B (especies catalogadas en la categoría “sensible a la alteración de su hábitat”) y C (especies catalogadas en la categoría “vulnerable”) por el Decreto 37/2001, de 6 de marzo, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Extremadura.

A. ESPECIES CATALOGADAS EN PELIGRO DE EXTINCIÓN

- Lamprea Marina (*Petromyzon marinus*)
- Jarabugo (*Anaocypris hispanica*)
- Fraile (*Salaria fluviatilis*)
- Cigüeña Negra (*Ciconia nigra*)
- Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*)
- Murciélago Mediterráneo de Herradura (*Rhinolophus euryale*)
- Murciélago ratonero forestal (*Myotis bechsteinii*)

B. ESPECIES CATALOGADAS EN LA CATEGORÍA “SENSIBLE A LA ALTERACIÓN DE SU HÁBITAT”

- Salamandra Común (*Salamandra salamandra*)
- Tritón Ibérico (*Triturus boscai*)
- Galápago Europeo (*Emys orbicularis*)
- Buitre Negro (*Aegypius monachus*)
- Aguilucho Cenizo (*Circus pygargus*)
- Aguilucho Pálido (*Circus cyaneus*) (invernante)
- Águila-azor Perdicera (*Hieratus fasciatus*)
- Halcón Peregrino (*Falco peregrinus*)
- Cernícalo Primilla (*Falco naumanni*)
- Alcotán Europeo (*Falco subbuteo*)
- Sisón (*Tetrax tetrax*)
- Avutarda (*Otis tarda*)
- Canastera Común (*Glareola pratincola*)
- Ganga Ortega (*Pterocles orientalis*)
- Ganga Ibérica (*Pterocles alchata*)
- Avión Zapador (*Riparia riparia*)
- Murciélago Grande de Herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*)
- Murciélago Ratónero Grande (*Myotis myotis*)
- Murciélago Ratónero Pardo (*Myotis emarginata*)
- Murciélago de Cueva (*Miniopterus schreibersii*)

C. ESPECIES CATALOGADAS EN LA CATEGORÍA “VULNERABLE”.

- Sapillo Moteado Ibérico (*Pelodytes ibericus*)
- Elanio Azul (*Elanus caeruleus*)
- Milano Real (*Milvus milvus*)
- Alimoche (*Neophron pernocterus*)
- Águila Real (*Aquila chrysaetos*)
- Águila Pescadora (*Pandion haliaetus*) (invernante)
- Búho Chico (*Asio otus*)
- Alcaraván (*Burhinus oedicephalus*)
- Vencejo Cafre (*Apus caffer*)
- Vencejo Real (*Apus melba*)
- Carraca Europea (*Coracias garrulus*)
- Pico Menor (*Dendrocopos minor*)
- Alzacola (*Cercotrichas galactotes*)
- Murciélago Pequeño de Herradura (*Rhinolophus hipposideros*)

Bibliografía

- Doadrio, I. (Editor). 2001. ATLAS Y LIBRO ROJO DE LOS PECES CONTINENTALES DE ESPAÑA. Ministerio de Medio Ambiente.
- Martí, R. y del Moral, J.C. (Editores). 2003. ATLAS DE LAS AVES REPRODUCTORAS DE ESPAÑA. Ministerio de Medio Ambiente.
- Palomo, J.L. y Gisbert, J. (Editores). 2002. ATLAS DE MAMÍFEROS TERRESTRES DE ESPAÑA. Ministerio de Medio Ambiente.
- Pleguezuelos, J.M., Márquez, R. y Lizana, M. (Editores). 2002. ATLAS Y LIBRO ROJO DE LOS REPTILES Y ANFIBIOS DE ESPAÑA. Ministerio de Medio Ambiente.

⇒ No se incluyen en el inventario los planes de aplicación en el ámbito inmediato de la infraestructura como son:

- Planes de Recuperación y de Conservación para especies amenazadas, cuyos objetivos se pondrían en entredicho de llevarse a cabo este proyecto inadecuado.

- Plan de Recuperación del Lince ibérico. Orden de 27 de mayo de 2004 (DOE Nº 69, de 17 de junio de 2004).
- Plan de Conservación del Águila Imperial Ibérica.
- Plan de Conservación del Águila Perdicera.
- Plan de Conservación del Buitre Negro.

- Plan Rector de Uso y Gestión de la ZEC de la Sierra de San Pedro, aprobado por su Junta Rectora en Julio de 2006 aunque aún no ratificado por la administración autonómica, sospechamos a la espera de la aprobación de este Estudio Informativo, puesto que la instalación de esta infraestructura incumple radicalmente el Plan, atravesando zonas de las calificadas como de uso restringido, y por tanto, con prohibición de instalar infraestructuras sobre las mismas.

⇒ La flora y fauna protegida se caracteriza mediante cuadrículas de 10x10km. Este cuadrulado, apropiado en estudios de planificación regional o nacional con escala 1/200.000, nos parece a todas vistas insuficiente en este estudio a escala 1/5.000.

- SOBRE LA VALORACIÓN DE IMPACTOS

Discrepamos radicalmente de la valoración ambiental presentada en el Estudio Informativo. Presenta numerosas carencias que lo invalidan por no ajustarse a los requisitos mínimos exigibles en base a la **Ley 9/2006 (BOE número 102, de 29 de abril de 2006), de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente**, entre ellos:

Por todo lo dicho, el Estudio de Impacto Ambiental no cumple con la calidad mínima exigible para poder ser tenido en cuenta debido a:

- No se evalúan todos los impactos que, según la bibliografía puede tener esta infraestructura sobre el medio natural.
- No se valora de forma adecuada el impacto de las acciones, minimizándolas sin justificación científica alguna.
- No existen criterios objetivos para determinar el impacto de cada una de las acciones derivadas sobre el medio natural.
- No se identifica de forma adecuada el área de afección del proyecto.
- El inventario de fauna no es completo. En especial, destaca el no haber llevado a cabo un inventario estacional y anual y no haber realizado suficiente esfuerzo en especies prioritarias presentes en este espacio natural protegido.
- Las medidas correctoras son irrisorias y lamentables, proponiendo siempre medidas “baratas” y que son “parches” como los “falsos túneles” que no dan soluciones efectivas al efecto barrera de esta infraestructura.

A nuestro juicio, la autovía “EX-4 Cáceres-Badajoz” tiene un **impacto ambiental crítico e irreversible** y, por tanto, inadmisibile desde el punto de vista ecológico, biológico y paisajístico. Uno de los principales espacios que se verían gravemente afectados es la “Sierra de San Pedro”, que cuenta con diversas figuras de protección europeas y autonómicas (LIC-Lugar de Importancia Comunitaria-, ZEPA –Zona de Especial Protección para las Aves-, ZIR –Zona de Interés Regional- e IBA –Área Importante para las Aves-) y da cobijo a poblaciones muy importantes de especies protegidas, algunas de ellas catalogadas “en peligro de extinción”. Esta zona alberga valores suficientes para ser declarado Parque Nacional, tal y como figura en un listado de candidaturas de espacios que podrían optar a dicha declaración.

Hay que mencionar igualmente el escaso tratamiento que recibe en el calificación de los impactos el “Proyecto” a su paso por la Zepa “Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes” lo que sin duda agrava la baja calidad del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), ya que simplemente consiste en una revisión bibliográfica respecto a las especies representadas sin llevarse a cabo estudio de campo conforme a los requisitos exigibles en un EIA que debe incluir toda la información relativa a

la afección y los movimientos estacionales de las especies del Anexo I representadas en la Zepa de los “Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes”.

Como se viene argumentando, el Proyecto causaría un daño irreparable a la zona y se vulneraría la normativa europea, en concreto, las Directivas 92/43/CEE (Hábitats) y 79/409/CEE (Aves), así como por la escasa calidad del EIA también las Directivas 97/11/CE y Directiva 2001/42/CE.

Especies de aves del Anexo I de la Directiva 79/409/CEE. La Unión Europea se dotó en 1979 de una Directiva que tiene como objetivo la conservación de todas las aves silvestres en su territorio. Esta Directiva, de obligado cumplimiento en España desde 1986, exige la conservación de todas las especies en todo su territorio y la designación de Zonas de Especial Protección para las Aves para todas aquellas que aparecen en el anexo I de la Directiva. En estos espacios los estados tienen la obligación de no deterioro y alteración del hábitat (artículo 6.2. de la Directiva 92/43/CE), de tomar medidas especiales para la conservación del hábitat (artículos 4.1 y 4.2 de la Directiva 79/409/CEE) y el establecimiento de un régimen especial de evaluación de impactos y de aprobación de proyectos (artículos 6.3. y 6.4. de la Directiva 92/43/CE). Estas medidas muestran la prioridad que para la Unión Europea tienen las especies listadas en este anexo, por ello es muy importante que el Estudio de Impacto Ambiental identifique todas las especies del anexo I de la Directiva 79/409/CEE presentes en el ámbito del proyecto y analice en detalle su impacto, tanto directo como indirecto e inducido, que tendrá el proyecto en estas especies. Además, existen en el formulario Natura 2000 de la Sierra de San Pedro dos especies de mamíferos prioritarios como el Lince ibérico y el Lobo ibérico que están al amparo del artículo 6.4 de la Directiva de Hábitats, no pudiéndose argumentar razones de índole social y económico en el proyecto que nos ocupa.

El los respectivos Congresos y Seminarios sobre el Lince ibérico de Cabañeros (1998) y Andujar (2002), así como en la propia Estrategia Nacional para la Conservación del Lince ibérico. Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza (MIMAM. 1999) se acordó la necesidad de preservar y conservar la totalidad de los hábitats y el área de distribución del lince ibérico de los años 80, según Rodríguez, A. y Delibes, M. (1988). A este respecto, la Sierra de San Pedro es un área de distribución histórica y presente del lince ibérico y está incluida con diferentes categorías de protección en el Plan de Recuperación del Lince ibérico en Extremadura.

La realización de la autovía EX - A4 provocaría: destrucción severa del hábitat, un notable efecto barrera y el aislamiento de los individuos y de la población lincera respecto a la Sierra de San Pedro y respecto al resto de hábitats linceros, tanto en el corredor este/oeste hacia Portugal, Montánchez y Montes de Toledo Occidentales, por lo que una actuación de estas dimensiones tendría repercusiones de cara a la viabilidad futura del lince ibérico tal y como se señala entre los objetivos de la Estrategia Nacional para la Conservación del Lince ibérico.

En general se puede decir que el proyecto no evalúa de forma adecuada todas las especies listadas en el Anexo I de la Directiva de Aves Silvestres, ni de los Anexos I y II de la Directiva 92/43/UE presentes en el área de afección del proyecto.

Como anteriormente se ha señalado el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitat puntualiza que en caso de que el lugar albergue un tipo de hábitat natural y/o especies prioritarios (las aves incluidas en el Anexo I de la Directiva Aves son consideradas prioritarias a estos efectos), las autoridades competentes sólo podrán autorizar la ejecución de un plan o proyecto con efectos ambientales negativos alegando consideraciones relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, o bien, previa consulta a la Comisión, otras razones de interés público de primer orden.

Ecologistas de Extremadura considera que el objetivo del proyecto de referencia no puede acogerse a ninguna de las excepciones contempladas en este artículo, de modo que su ejecución supondría una clara vulneración de esta Directiva.

Los costes ambientales directos del proyecto sobre el territorio hacen inviable la construcción de esta infraestructura. Entre ellos:

- Destrucción de la vegetación, en muchos casos irreparable al ser árboles centenarios y ecosistemas muy maduros.
- Destrucción del hábitat de especies protegidas.
- Efecto barrera entre el sector central y occidental de la Sierra de San Pedro y el denominado sector oriental afectando a la viabilidad de estos espacios naturales protegidos como reserva de biodiversidad con presencia de especies en peligro de extinción como lince ibérico, lobo y nutria con el consiguiente riesgo de atropello.
- Destrucción del patrimonio cultural y arqueológico.
- Destrucción de fincas agrícolas, ganaderas y cinegéticas, división de muchas de ellas, con la consiguiente pérdida de recursos sostenibles que se obtienen en muchas de ellas y dificultando su gestión futura.

Algunos costes ambientales indirectos serían:

- Mayor consumo energético y por tanto más contaminación y emisión de CO₂, por tanto dificulta el cumplimiento de los compromisos adquiridos con el Protocolo de Kioto, incluso en el propia memoria se afirma (como algo supuestamente positivo) en la página 7 que tendrá un efecto inductor en el volumen de tráfico, es decir más contaminación y emisiones de CO₂.
- Ruidos.
- El efecto inductor del tráfico y de la movilidad en detrimento de la calidad de vida en las ciudades que conecta. En este sentido consideramos la mejora del transporte público y

especialmente del ferrocarril de bajo coste accesible para todos más favorable ambiental y socialmente, ya que beneficia a más capas de la sociedad y especialmente a las más desfavorecidas, recordamos que son muchos los ciudadanos, especialmente entre los más jóvenes, ancianos y personas con minusvalía que carecen de transporte privado.

La construcción de una nueva autovía además de la destrucción directa de especies y hábitats protegidos donde se establecería, en este caso afectando a árboles centenarios, especialmente alcornoques, de imposible reparación conllevaría, alteraciones de los cursos superficiales y subterráneos de aguas, de gran relevancia en un hábitat con importante estiaje.

El Estudio Informativo en su apartado 2.4.4 señala la importancia que La Sierra de San Pedro, El río Salor y el Río Ayuela en los Llanos de Cáceres tienen como corredores ecológicos, sin embargo en él no se indica que este tipo de infraestructura ejercerá una acción de barrera insuperable para mucha de la fauna que en ellos encuentra lugares adecuados en distintos momentos de su ciclo biológico, algunas de estas especies están en el Decreto 37/2001 que regula el Catálogo de Especies Amenazadas en Extremadura y que en este documento ya han sido nombradas, siendo claramente insuficiente tanto las medidas propuestas en el estudio durante la realización de las obras como una vez concluido este proyecto y que están recogidas en el apartado 4.4.12 del estudio informativo.

La realización de este tipo de infraestructura supondrá la pérdida de hábitats con un descenso de las poblaciones animales por los espacios por los que discurra su trayecto, además de una merma en la calidad del medio debido a diversos agentes contaminantes (tanto durante como después de la realización de las obras), como ruido, asfalto o metales pesados. La fragmentación del hábitat también afecta notablemente a las poblaciones animales, reduciendo la diversidad de especies y haciendo que desaparezcan las más exigentes, que son las más valiosas para su conservación (Cigüeña negra, Águila Imperial ibérica, Lince ibérico, Lobo ibérico...). Por otra parte, el descenso del número de ejemplares en estas poblaciones, aumenta el riesgo de extinción local de estas poblaciones. A este efecto de fragmentación del espacio hay que añadir el aumento del riesgo de atropellos que ejercen un considerable efecto sobre la dinámica de poblaciones, especialmente en aquellas especies que cuentan con pocos efectivos, como ocurre con el lince ibérico.

El efecto barrera de esta autovía, será agravado por la circunstancia de que la franja antropizada comprende no solo la propia autovía, sino también la superficie que la separa de la carretera actual Ex100, que en algunos casos dentro de la Sierra de San Pedro se llega a alejar 400 m, formando entre ambas infraestructuras una barrera de hasta 500 m de anchura absolutamente infranqueable. Este efecto barrera afecta especialmente a mamíferos, reptiles y anfibios existentes en la zona, muchos de ellos protegidos e incluso catalogados de "en peligro de extinción". Las medidas que se toman en este sentido son claramente insuficientes. Así, por ejemplo los falsos

túneles programados como pasos de fauna en las crestas de la sierra pierden toda su función al encontrarse a 100-200 m la carretera actual ex100.

No se ha valorado el impacto sobre dos especies calificadas como prioritarias por la Directiva Hábitats 92/43/UE, como son el Lince Ibérico y el Lobo Ibérico. La Sierra de San Pedro está incluida en el Plan de Recuperación para el Lince ibérico en Extremadura, siendo esta infraestructura una amenaza directa para la conservación de esta especie por la destrucción directa de su hábitat y por el efecto barrera entre ambos sectores de la Sierra de San Pedro. Otra especie presente en el ámbito de la Sierra de San Pedro es el Lobo ibérico que se vería afectada también como consecuencia de la realización de esta infraestructura totalmente innecesaria.

Esta autovía afectaría además a la recuperación futura de estas dos especies, aspecto que ya está contemplado en el caso del Lince Ibérico, especie para la que se ubicará un centro de reproducción en cautividad en Extremadura, en las proximidades del embalse de Gabriel y Galán. Teniendo en cuenta de que una de las posibles zonas de reintroducción del Lince Ibérico sería la Sierra de San Pedro este aspecto debería ser tenido muy en cuenta antes de acometer este proyecto y debería llevar a rechazarlo.

No se ha valorado el impacto sobre los Planes de Recuperación y de Conservación para especies amenazadas enumerados con anterioridad (Lince ibérico, Águila Imperial Ibérica, Águila perdicera y Buitre negro) actualmente en desarrollo en el ámbito de la infraestructura. La construcción de esta autovía afectaría seriamente los resultados de estas actuaciones.

No se han valorado los efectos de la posible introducción de especies no autóctonas con la construcción de la autovía. Como se puede comprobar en la mayoría de autovías de la región en las que pese a decirse expresamente en la declaración de impacto ambiental que se plantarían especies autóctonas es incumplido reiteradamente incluso por las propias administraciones, pese a ser considerada por muchos especialistas y organismos como la UICN la introducción de especies alóctonas como la segunda causa de extinción de especies, en la memoria no se aprecia ninguna medida para garantizar que esto no suceda.

En el Estudio Informativo no se ajusta a la Ley 9/2006 (BOE número 102, de 29 de abril de 2006), de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que en su artículo 8 señala: *“el informe de sostenibilidad ambiental, el órgano promotor debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa”*. Sin embargo en el Estudio Informativo ni se identifica, ni se describe ni se evalúa los posibles efectos que la realización de esta autovía supondría sobre el medio ambiente, pues no se hace una identificación de la fauna que se verá afectada por esta autovía, tal y como se ha señalado anteriormente en este escrito, al no estudiarse los efectos que este proyecto ejercerá sobre las especies que están catalogadas por el

Decreto 37/2001 (DOE número 30, de 13 de marzo de 2001), de 6 de marzo, por el que se regula el Catálogo de Especies amenazadas en Extremadura y que además están protegidas por acuerdos internacionales (Directiva de Aves 79/409/CEE y Directiva de Hábitats 92/43/UE).

El Estudio Informativo igualmente no se ajusta a la Ley 9/2006, en la que se indica la obligatoriedad de contemplar la alternativa cero, entendiéndose como alternativa cero la no realización del proyecto, extremo que tampoco se recoge en el Estudio Informativo que baraja entre tres alternativas posibles, pero nunca descarta la realización de la autovía.

El Estudio Informativo tampoco se ajusta a la Ley 9/2006 que en su artículo 8, apartado 4 indica que debe existir un resumen no técnico de la información ofrecida al público. En el Estudio Informativo no existe este resumen en donde queden recogidos los distintos aspectos ambientales, faunísticos, botánicos, patrimoniales, culturales que existen en la zona afectada por el proyecto y de su evolución en caso de llevarse a cabo el proyecto, y de su interrelación. Tampoco se recoge la normativa europea que protege la zona afectada, al ser espacio RED NATURA 2000, Zepa y Lic

Por todo lo anterior, Ecologistas Extremadura alega que:

- En base a Derecho (RD/1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se transpone la Directiva 92/43/UE), no se justifica la DECLARACIÓN DE INTERÉS GENERAL de esta autovía.
- No existe una Evaluación de Impacto Ambiental adecuada y el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) debe ser retirado por incompleto y carecer de rigor.
- No se evalúan adecuadamente los impactos sobre dos espacios Natura 2000, como son: La Zepa y Zec "Sierra de San Pedro" y la Zepa de los "Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes".
- El Proyecto vulnera la Ley 9/2006 (BOE número 102, de 29 de abril de 2006), de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, ya que el Proyecto de la Autovía EXA4 es fruto de un Plan y/o Programa más amplio que incluye la Plataforma Logística Transfronteriza de Badajoz y el Aeropuerto Internacional de Cáceres que deben ser evaluados en su globalidad en cumplimiento de la Ley mencionada y de la propia Directiva 2001/42/CE.
- La construcción de esta autovía causaría un IMPACTO MEDIOAMBIENTAL CRITICO E IRREVERSIBLE, afectando, entre otras cosas, a los habitat de especies calificadas como prioritarias por la Directiva 92/43/UE.

El grave impacto ambiental, el alto coste y el hecho de constituir una infraestructura innecesaria e injustificable, hacen que esta actuación sea INVIABLE E INACEPTABLE

Como alternativa a estudiar proponemos la actuación sobre la carretera existente consiguiendo una conexión rápida y segura entre ambas capitales mediante una mejora general del trazado que corrija las zonas con más curvas, la implantación de carriles de vehículos lentos en las zonas de mayor pendiente, la ordenación de accesos y la mejora del firme, todo ello acompañado con medidas para facilitar los movimientos de la fauna silvestre con la adecuación de nuevos pasos en las zonas de actuación. Esta solución cumpliría con el objeto que se persigue y sería una actuación coherente con el volumen de tráfico, actual y futuro, cuyo corredor natural es la Ex100, con un coste económico y ambiental mucho menor.

Desde Ecologistas Extremadura pedimos a la Junta de Extremadura que cambie su política basada en la sucesión de improvisaciones hacia una política de PLANIFICACIÓN. Sólo mediante una visión a largo plazo de las perspectivas y actuaciones en materia de desarrollo regional, infraestructuras y ordenación del territorio podremos evitar los errores derivados de las sinergias, las complementariedades, la acumulación de impactos o la imprevisibilidad de resultados y derroche de fondos.

Exigimos que el Plan de Infraestructuras actualmente en redacción sea sometido al correspondiente proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, aplicado no como una mera

justificación sino como un instrumento de integración del medio ambiente en la política sectorial de transportes para garantizar el desarrollo sostenible, el uso racional de los recursos naturales, la prevención de la contaminación y la cohesión social.

Sólo después de haber desarrollado este proceso de planificación consciente e integrador, la Administración Autónoma estará en condiciones de decidir si la construcción de una autovía entre Cáceres y Badajoz es viable y de interés para los ciudadanos de Extremadura.

En espera de que sean admitidas las presentes alegaciones,

Atentamente,

27 de marzo de 2008

Ecologistas Extremadura