

Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente
Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental
Dirección General del Medio Natural
Avda de Portugal s/n
06800 Mérida (Badajoz)

Nº Expdte: IA07/02385
Ref.: JMP/ppg

.....con D.N.I. nºcon domicilio a efectos
de notificaciones en C/ de (.....).

Ante la existencia de una memoria resumen y de un período para presentar sugerencias al proyecto de construir una nueva autovía de Badajoz a Cáceres deseo presentar las siguientes sugerencias:

Considero que no está fundada la necesidad de esta Autovía y por ello **La principal de las sugerencias es que no se continúe con este proyecto, por el negativo impacto ambiental en la Sierra de San Pedro y los Llanos de Cáceres y socioeconómico que puede provocar en Puebla de Obando y la Roca de la Sierra y por lo innecesario de la misma, ya que ambas ciudades ya están conectadas por la carretera EX100 y por Autovía a través de la A5 y A66**, por ello solicito consideren los siguientes hechos:

En la actual carretera que une ambas ciudades a través de la Roca de la Sierra y Puebla de Obando no existe un volumen de tráfico que pudiera justificar dicha infraestructura, la densidad de tráfico es muy inferior en la mayoría de sus tramos a las que el propio PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte) establece como mínimo necesario para hacerlas recomendables (10.000 vehículos/día) únicamente se acerca a este volumen de tráfico el tramo Badajoz hasta el cruce con la carretera de San Vicente de Alcántara que ya tiene previsto un proyecto de desdoblamiento de la calzada.

Incluso en el estudio informativo se puede apreciar en la página 6 como se reconoce que el volumen de tráfico no justifica la inversión, se dice en la página 7 que tendrá un efecto inductor en el volumen de tráfico, es decir más contaminación y CO2. y todo ellos a costa del deterioro de muchas fincas, explotaciones agroganaderas y cinegéticas así como de los ecosistemas protegidos que atravesaría esta autovía.

Los ahorros de tiempo en el viaje por esta autovía propuesta frente a las ya existentes son reducidos e incluso dudosos, Aspecto que varía según la alternativa que se considere, la complicada orografía de algunas de las zonas con mayores valores ambientales en Sierra de San Pedro podría obligar a tener que reducir las velocidades máximas permitidas, me parece evidente la necesidad de estudios más profundos que evaluando todos los factores socioeconómicos determinen si esta notable inversión (que el presidente de la Junta ha valorado en 300 millones de Euros) sería social y económicamente favorable, ya que considero que los efectos perniciosos serían más importantes que los beneficiosos para la sociedad extremeña en su conjunto y para el medio ambiente.

La actual carretera presenta un buen firme, aunque mejorable, tiene amplios tramos para realizar adelantamientos que vuelven a cuestionar la necesidad de convertir dicha carretera en autovía. Únicamente, en el sector más montañoso (no mayor de treinta kilómetros) que atraviesa la Sierra de San Pedro entre el Puerto del Clavín y la Roca de la Sierra pueden existir puntualmente pequeños problemas en cuanto a visibilidad o posibilidades de adelantamiento que serían subsanables con carriles de vehículos lentos en las zonas que puedan presentar algún problema contribuyendo con esta sencilla medida a una óptima fluidez del tráfico destruyendo muchas menos zonas de gran valor ecológico.

Esta nueva Autovía causaría un gran impacto ambiental que se puede resumir en:

- Destrucción de la vegetación y hábitat de especies protegidas, en muchos casos irreparable al ser árboles centenarios.
- Efecto barrera para fauna silvestre de las ZEPAs de Sierra de San Pedro y Llanos de Cáceres afectando a especies en peligro de extinción como lince ibérico, lobo y nutria, así como a la fauna cinegética ciervos, jabalíes,....
- Destrucción de 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 futura gestión.
- 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 se pretende promover con dinero público más contaminación y emisiones de CO2.

- El efecto inductor del tráfico sería negativo para ambas ciudades que ya tienen problemas de tráfico (pudiendo inducir un aumento del parque automovilístico y los desplazamientos del mismo) en este sentido considero 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 personas con menos recursos jóvenes, ancianos y personas con minusvalía que pueden tener más dificultades para acceder al transporte privado.
- Conllevaría alteraciones de los cursos superficiales y subterráneos de aguas, de gran importancia en esta zona con fuerte sequía estival.
- Esta obra puede conllevar la introducción de especies no autóctonas como se puede comprobar en la mayoría de autovías de la región la UICN (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza) considera la introducción de especies no autóctonas como la segunda causa de extinción de especies en el mundo.
- Esta autovía afectaría asimismo a la recuperación futura del Lince Ibérico, especie en peligro de Extinción para la que se ubicará un centro de reproducción en cautividad en Extremadura. 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

Por estos motivos esta Autovía creará un impacto inaceptable en estos espacios protegidos de la Red Natura 2000 y la Junta de Extremadura no ha justificado suficientemente que esta obra sea necesaria.

Grave Impacto Socioeconómico: La realización del proyecto a medio plazo supondría un daño grave sobre la economía de los pueblos de la zona (Puebla de Obando y La Roca de la Sierra), ya que numerosos estudios realizados, e incluso la propia experiencia en Extremadura demuestra que estas infraestructuras perjudican a las poblaciones de menores dimensiones, disminuyendo su número de habitantes, actividad económica,... La autovía dañaría la economía de estas localidades, por 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. Además, como múltiples experiencias y estudios demuestran disminuirá notablemente la actividad económica en establecimientos de servicios como los 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.

Estas infraestructuras de alta capacidad como ya han demostrado múltiples estudios, tienen un gran efecto de succión de habitantes hacia las grandes poblaciones que comunican, en detrimento de las intermedias, con lo que se acrecientan aún más los problemas de encarecimiento de la vivienda, especulación, saturación en las ciudades, y en este caso particular 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.

Como medida alternativa a estudiar y quizá más favorable social y ambientalmente podría ser la mejora de los accesos desde diferentes zonas de estas ciudades a las autovías y carreteras 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 conexiones entre ambas ciudades, también en todo caso y como mal menor, se podría mejorar el actual trazado de la carretera EX-100 mediante carriles de vehículos lentos en los puntos problemáticos y/o mejorar las travesías por las poblaciones para hacerlas más seguras y rápidas, al mismo tiempo considero imprescindible la realización de más pasos para la fauna en la actual carretera que minimicen su efecto barrera y se permita el natural trasiego de la fauna en estos espacios protegidos. También creo que se debería apostar más decididamente por el transporte público mejorando precios y acceso a los ciudadanos de estas localidades.

La memoria carece de alternativas que no pasen por construir una nueva autovía que me parece son un incumplimiento de la legislación de Impacto ambiental, deberían contemplarse estas alternativas y no se hace en la memoria.

La memoria-resumen presentada no valora suficientemente todos los perjuicios ambientales expuestos y estimo no se compensarían con los supuestos beneficios que podría generar esta Autovía.

SOLICITO:

Que por lo anteriormente expuesto **se rechaze el proyecto de Autovía Badajoz-Cáceres**, no continuando el proceso de evaluación de impacto ambiental ante la gravedad de los impactos que puede provocar y el gran rechazo social que provoca en los pueblos que atraviesa. Agradeciendo que se me notifique la resolución adoptada. Sin más y en espera de que acepten estas sugerencias.

Ena de Agosto de 2007

Fdo.: