



Fondos FEDER y de Cohesión en España 2007-2013

*Proyectos con gran impacto ambiental
incluidos en los borradores de Programas
Operativos 2007-2013*



Noviembre de 2007

Fondos FEDER y de Cohesión en España: Ejemplos de proyectos con gran impacto ambiental incluidos en los borradores de los Programas Operativos 2007-2013

© **WWF/Adena**

Gran Vía de San Francisco, 8-D

28005 Madrid

Tel.: 91 354 05 78

Fax: 91 365 63 36

www.wwf.es

info@wwf.es

Texto: Cristina Rabadán, Luís Suárez , Jesús Cobo, Beatriz Ayala y José Luís García Varas

Contribuciones: Celsa Peiteado, Lucia De Stefano, Guido Schmidt , Isaac Vega y Stefanie Lang

Foto portada: WWF/Adena-Jesús Cobo

Noviembre de 2007

WWF/Adena agradece la reproducción del contenido del presente informe, siempre y cuando se cite la fuente

Introducción

Los fondos europeos de Desarrollo Regional (FEDER) y de Cohesión tienen como objetivo la financiación de actuaciones que contribuyen a reforzar la cohesión económica y social de la Unión Europea. Sin embargo en España se han utilizado en el pasado para el desarrollo de un gran número de infraestructuras mal planificadas y ejecutadas que han supuesto un grave daño para el medio ambiente, como por ejemplo, la autovía A-381 "Jerez-Los Barrios".

Según el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE cualquier plan o programa que pueda afectar significativamente a la red Natura 2000 tiene que ser evaluado. Sin embargo, los Programas Operativos de los fondos FEDER y Cohesión se están aprobando sin evaluar las afecciones sobre la red Natura 2000, incumpliendo así la normativa ambiental europea, en concreto, la Directiva 92/43/CEE o de Habitats.

Un claro ejemplo de este daño ambiental se muestra en que muchas de las infraestructuras del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) se han incluido en los borradores de los Programas Operativos FEDER y de Cohesión, justamente cuando la Comisión Europea ha abierto un procedimiento de infracción contra el Estado Español por no haberse asegurado antes de aprobarlo que este plan no tendría efectos sobre la red Natura 2000.

La política de transporte en España ha hecho que sea el segundo país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas (en 2012 llegará a tener 17450 km.) y el primero en términos relativos en número de kilómetros de autovía por vehículo o por habitante. Sin embargo, la gran mayoría estas nuevas autovías no son realmente necesarias pues se construirán en itinerarios que no llegan ni a los 5000 vehículos por día, cuando los manuales señalan como razonable el desdoblamiento de una carretera a partir de los 10-15000 vehículos día. Además, según un análisis realizado por SEO/BirdLife, más de 1.800 km de carreteras y ferrocarriles propuestos en el PEIT afectarán, al menos, a 327 espacios de la red Natura 2000. Es decir, se construyen muchas infraestructuras que tienen un gran impacto ambiental pero poco interés social.

Estos Programas Operativos incluyen de manera específica algunos proyectos de trenes y autovías que producirán un gran impacto ambiental afectando gravemente a la red Natura 2000 (como por ejemplo, el "Nuevo Acceso ferroviario de alta Velocidad de Levante. Madrid-Castilla-La Mancha – Comunidad Valenciana-Región de Murcia. 2ª fase" que afectará a 25 espacios de la red Natura 2000).



Figura 1: Los fondos FEDER y de Cohesión en España están financiando autovías con gran impacto ambiental pero poco tráfico (Foto WWF/Adena-Cristina Rabadán)

Tanto el FEDER como el Fondo de Cohesión, también financian actuaciones en Puertos y, entre ellas, hay algunas que tendrán un gran impacto ambiental y una fuerte contestación social como Punta Lagosteira en Galicia o el Puerto de Granadilla en Canarias.

Las actuaciones en materia de Abastecimiento y Saneamiento de Agua reciben una ayuda de gran cuantía tanto de los fondos FEDER como

de los de Cohesión que se destina en gran parte a:

- Infraestructuras hidráulicas como presas, trasvases y planas desaladoras que aumentan la disponibilidad de agua sin cuestionar la sostenibilidad de su uso y las razones que han llevado a una situación de déficit (ej. Uso ilegal del agua, especulación urbanística, crecimiento de regadío no viable económicamente). En este punto se tiene que tener en cuenta las recomendaciones hechas por la Comisión Europea, que en boca de su anterior Comisaria de Medio Ambiente, Margot Wallstrom, indicó que los trasvases deben ser "la última opción"
- Modernización de regadíos que no van asociadas a un ahorro neto de agua. Tras la modernización no se revisa la cantidad de agua asignada a la explotación, por lo que mejora la eficiencia del riego pero, en muchos casos, al disponer de más agua se aumenta la superficie regada.
- Proyectos de restauración de ríos que, en muchos casos son "limpiezas" del cauce, sin respetar los procesos fluviales y las necesidades de la biodiversidad que de ellos depende.



Figura 2: Los fondos FEDER en España están financiando modernizaciones de regadíos donde no hay ahorro neto de agua (Foto WWF/Adena-Cristina Rabadán)

En este documento se han incluido tres ejemplos de proyectos altamente impactantes incluidos en

los borradores de los Programas Operativos FEDER o de Cohesión 2007-2013. Se ha seleccionado un puerto, un embalse y una autovía como ejemplo de la diferente tipología de proyectos que financian estos fondos.

Por los motivos anteriormente mencionados y para promover que estos fondos se destinen a un desarrollo sostenible respetuoso con el Medio Ambiente tal y como indican los artículos 3,17 y 47 del Reglamento 1083/2006, WWF/Adena solicita que antes de aprobar definitivamente los Programas Operativos de los Fondos FEDER y de Cohesión en España:

1. Se evalúe la afección que estos programas operativos sobre la red Natura 2000
2. Se incluya en los programas operativos que las infraestructuras del PEIT no serán financiadas con fondos europeos hasta que no exista una resolución en firme sobre la queja abierta que tiene ante la Comisión Europea este plan de transportes, hasta que no se evalúen los planes sectoriales que de él dependen, y siempre y cuando las infraestructuras a financiar se realicen y evalúen después de que se cumplan las dos condiciones anteriores.
3. Se retiren las infraestructuras y proyectos con gran impacto negativo para la red Natura 2000 o para el medio ambiente de los programas operativos de los fondos de la política de cohesión
4. Se incluyan todas las medidas preventivas de selección de proyectos propuestas por el Ministerio de Medio Ambiente en el Cuadro 2 del Documento de Referencia y todas las medidas solicitadas en el informe de WWF/Adena y SEO/BirdLife fechado en mayo de 2007¹ para evitar la financiación de proyectos con gran impacto ambiental.

¹ Este documento se puede descargar en www.wwf.es/descarga/descarga_genetsis/INFOME_FEDER_Y_COHESION_WWF_SEO.pdf

Ejemplo 1: Puerto de Granadilla

El puerto industrial de Granadilla

El proyecto consiste en la construcción de un nuevo puerto industrial en Granadilla de Abona, un municipio localizado en la vertiente sureste de la isla de Tenerife.

Los principales argumentos utilizados para justificar este devastador e innecesario nuevo puerto son falsos, destacando entre ellos la imposibilidad de desarrollo del actual puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como la idoneidad de la ubicación propuesta para el nuevo puerto en el término municipal de Granadilla de Abona

Este proyecto tiene una fuerte oposición social que se plasmó en distintas manifestaciones, alguna de las cuales llegó a alcanzar los 100.000 participantes.



Figura 3. Localización del proyecto del puerto de Granadilla en la isla de Tenerife (Canarias)

El proyecto prevé la construcción de una Terminal de contenedores de 650 m, con una superficie de 26 ha., un muelle de 200 m para mercancías en general con una superficie adjunta de 5,7 ha. y una zona portuaria comercial de 19,5 ha. para materias primas.

Las obras del puerto se componen de un rompeolas de 2557 m de longitud y de hasta 55 m de profundidad hacia el fondo marino, así como del relleno total de 786 000 m² utilizando 12 millones de metros cúbicos de material de cantera.

El nuevo puerto dispondrá de una zona terrestre contigua de 12,4 ha para el desarrollo de actividades logísticas y una zona de 15 ha para la instalación de una central de gas natural.

El proyecto se extendería por casi 6 km de costa en buen estado de conservación.

Antecedentes: La tramitación ambiental del proyecto en España

En enero de 2000 el promotor del proyecto (la Autoridad Portuaria de Santa Cruz perteneciente al Ministerio de Fomento) entrega el estudio de impacto ambiental del proyecto al Ministerio de Medio Ambiente encargado de la tramitación ambiental del mismo quien los puso a información pública (BOE de 19 enero de 2000).

En el proceso de evaluación el Ministerio de Medio Ambiente consultó con el Director General de Costas que mostró, en febrero de 2000, su oposición al proyecto. La Consejería de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de Canarias también emitió en Junio de 2000, un informe donde se indicaban errores graves que tenían que corregirse, motivo por el cual la Autoridad Portuaria realizó más informes sobre el proyecto.

En la sesión del 6 de mayo de 2002 el gobierno de Canarias declaró el proyecto como de "interés público de primer orden" justificándose en el agotamiento de la capacidad de las actuales instalaciones y la no existencia de otra localización viable que no sea Granadilla así como la imposibilidad de ampliar las actuales instalaciones del Puerto de Santa Cruz.

El 29 de julio de 2002, la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias remitió un informe con el acuerdo de Gobierno anteriormente citado así como un informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente. En dicho informe, tal y como se indica en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) se "recalca que el nuevo puerto se sitúa fuera del Lugar de Importancia comunitaria (LIC)

ES7020116 Seadales del Sur de Tenerife y que la actuación de la propuesta no perjudica a la integridad del mismo.”

Según indicaba un artículo del periódico “El Mundo” hay notas internas de la Viceconsejería de Medio Ambiente en los que el Jefe de Servicio de Biodiversidad indicaba al Director General de Política Ambiental y éste le indicaba a la Viceconsejera de Medio Ambiente la “incompatibilidad ambiental del proyecto en cuestión con los motivos de declaración del LIC ES 7020116”. Esto produjo que Greenpeace pusiera una querrela por prevaricación contra la Consejera.

Finalmente, el 26 de febrero de 2003 el Ministerio de Medio ambiente publicó la declaración de impacto ambiental (DIA) positiva del proyecto.

La afección a la red Natura 2000

Los lugares afectados por el proyecto son los “**Seadales del Sur de Tenerife**” (ES 7020116) y “**Montaña Roja**” (ES 7020049)

Los “Seadales del Sur de Tenerife” es un área situada al sur del puerto declarada LIC debido a la presencia del hábitat natural 1110 “Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda” (esta zona alberga una excelente representación de la fanerógama marina *Cymodocea nodosa*, conformando como bien dices uno de los seadales más extensos y mejor conservados de todo el archipiélago canario), y por la presencia del hábitat de la especie prioritaria 1224* *Caretta caretta*, y de la especie 1349 *Tursiops truncatus* (Delfín mular).

“Montaña Roja” es un lugar declarado, por entre otros, el hábitat prioritario “2130 Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)” y por otros hábitats de interés comunitario como como el 1250 “Acantilados con vegetación de las costas macaronésicas” o el 5330 “Matorrales termomediterráneos y preestéticos”. Es un cono volcánico de 171 m de altura que alberga la mejor representación de los ecosistemas psamófilos de las islas occidentales. Este espacio cuenta con especies tales como el helecho *Ophioglossum polyphyllum* (Anexo II de la Directiva Hábitats), aves migratorias como *Charadrius alexandrinus* y de aves del Anexo I de la Directiva Aves como *Burhinus oedichnemus*.

En la zona también se vería afectada una cueva submarina que es un hábitat de interés comunitario y que alberga especies endémicas.

La afección a especies protegidas

En fauna la especie animal más afectada sería la tortuga boba (*Caretta caretta*) por cuya presencia se ha protegido la zona. En flora destaca la presencia de la piña de mar (*Atractylis preauxiana*) una especie catalogada como en peligro de extinción y endémica de Tenerife y Gran Canaria que, con más de 100 ejemplares tiene ahí la tercera de las cuatro colonias que hay en Tenerife.

En la zona hay 20 especies de aves nidificantes con alguna figura de protección siendo de especial relevancia el halcón tagarote (*Falco peregrinoides*) catalogado como en “peligro de extinción” así especies esteparias como el alcaraván común (*Burhinus oedichnemus*), la terrera marismeña (*Calandrella rufescens*) o el camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*). Además en esta zona del litoral hay paso importante de especies migratorias.

La Tortuga boba (*Caretta caretta*)

Es una especie incluida en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y declarada como prioritaria por la Directiva 92/43/CEE o de Hábitats. Puede superar los 110 cm de longitud y los 115 kg de peso. Es la tortuga más habitual en las costas españolas, aunque es muy raro que realice las puestas en nuestro país. Sus principales amenazas son las capturas accidentales en las redes de pesca y en anzuelos de palangre, la desaparición de sus zonas de puesta por desarrollos urbanísticos, la contaminación química que les provoca tumores y dificulta su reproducción así como las basuras, sobre todo las bolsas de plástico, que confunden con las medusas de las que se alimentan.



Figura 4. Tortuga Boba WWF-Canon MICHEL GUNTHER

Los impactos en el flujo de arena y sus consecuencias

El puerto de Granadilla hará desaparecer las playas localizadas en la zona del proyecto pero el impacto más importante se debe a que se alterará los patrones de retirada y depósito de arena. En condiciones naturales, la arena se desplaza progresivamente de NE a SO por efecto de la corriente marina. El proyecto interrumpirá ese flujo natural provocando la erosión del lecho marino situado corriente abajo. Esta erosión provocará la destrucción de los dos LIC situados costa abajo. Así las playas localizadas al sur del proyecto sufrirán una carencia en la aportación de arena y se tendrá que aportar artificialmente muchos metros cúbicos de arena a las mismas. Asimismo también se verá afectado por la disminución del aporte de arena las dunas de El Medano, el único ecosistema dunar de la isla de Tenerife, que se localiza dentro del LIC Montaña Roja.

La tramitación ambiental del proyecto en la Comisión Europea

Como se afecta a un espacio de la red Natura 2000 (LIC Seadales del Sur de Tenerife) declarado por la presencia de una especie prioritaria (la tortuga boba) la Directiva 92/43/CEE o de Habitat establece en su artículo 6 que *“si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación ... y a falta de soluciones alternativas... (se quiere realizar el proyecto) el estado tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia de la red Natura 2000 quede protegido. En el caso de que el lugar considerado albergue un habitat natural y/o una especie prioritaria, únicamente se podrán alegar 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 imperiosas de interés público de primer orden.”*

A pesar de la existencia de alternativas, la Comisión Europea emitió un dictamen el 6 de noviembre de 2006 con arreglo al artículo 6 del apartado 4 de la Directiva de Habitats en el que se indica que el proyecto, a falta de alternativas, *“puede realizarse por razones imperiosas de interés público de primer orden y cuando se adopten... cuantas medidas compensatorias sean necesarias”*

“Alternativas al proyecto de puerto industrial de Granadilla”

En 2005 WWF/Adena junto con Greenpeace, Ecologistas en Acción y SEO/BirdLife enviaron a la Comisión Europea un informe titulado “Alternativas al proyecto de puerto industrial de Granadilla”, en donde se demostraba de forma irrefutable la existencia de múltiples alternativas que convierten al proyecto de Granadilla en ilegal. En dicho informe, entre otras muchas, se presentan las tres siguientes posibilidades:

- La alternativa 0, defendida por WWF/Adena, Ecologistas en Acción, SEO/BirdLife y Greenpeace, que estima erróneas las posibilidades que se asignan a las actuales instalaciones y entiende que bastan las ampliaciones en curso del Puerto de Santa Cruz, para atender la demanda.
- La defendida por los trabajadores portuarios, que estima suficientes los actuales crecimientos del puerto de Santa Cruz si se añade la construcción de una nueva dársena polivalente, que aumentaría la superficie portuaria actual en unos 150.000 m²
- La defendida por los cuatro anteriores máximos responsables de los Puertos de Tenerife, consistente en la creación de una nueva dársena en Santa Cruz, actualmente innecesaria, pero que en el futuro podría aumentar la superficie en más de 800.000 m².

Financiación europea

Las obras de abrigo de este puerto se han incluido en el borrador del Programa Operativo del Fondo de Cohesión 2007-2013 lo que implicará que se solicitará la cofinanciación con estos fondos a pesar de que el Reglamento europeo 1083/2006, indica en sus artículos 3, 17 y 47, que los fondos europeos para la política de cohesión se aplicarán en el marco del desarrollo sostenible, fomentando la protección y la mejora del medio ambiente.

La primera fase del puerto, licitada en 114 millones de euros, espera obtener de financiación europea un mínimo de 58 millones de euros.

Posición de WWF/Adena

Considerando la alta afección que esta infraestructura tendría WWF/Adena se opone frontalmente a la realización de este proyecto pues estima, tal y como ha mostrado a las autoridades españolas y comunitarias, que hay otras muchas alternativas posibles con menor impacto ambiental para aumentar la actividad portuaria de la isla.

Ejemplo 2: Embalse de La Breña II

El proyecto de La Breña II va a multiplicar por cuatro el actual embalse de La Breña. Este pantano se localiza en mitad de un área Natura 2000, que no sólo es relevante para los animales que allí viven, pues es un corredor biológico clave para la conexión de las últimas poblaciones de lince ibérico en España.

La Breña II

El proyecto consiste en el recrecimiento del Embalse de La Breña, en el río Guadiato, mediante la construcción de una nueva presa, aproximadamente 120 m aguas abajo de la actual, afectando los términos municipales de Almodóvar del Río y Villaviciosa de Córdoba (Córdoba).

Este nuevo embalse, que contará con una capacidad de 850 hm³ y dará lugar a una lámina de agua de 2.000 ha, contribuirá -junto con la presa del Arenoso- a la regulación del tramo medio del río Guadalquivir, aportando 258 hm³ a la regulación general. Se prevé el almacenamiento de agua en esta presa durante el periodo invernal para su aprovechamiento en el curso bajo de la cuenca.

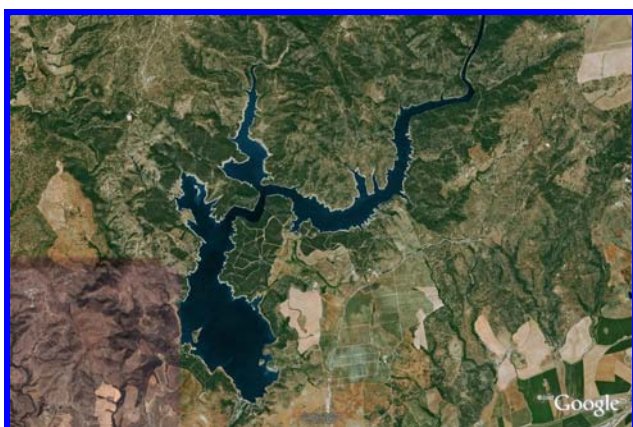


Figura 5. Vista área del Embalse de La Breña

El agua se quiere utilizar en los regadíos localizados aguas abajo, y hasta la fecha no se han encontrado otras alternativas para abastecerlos. Las características del tramo medio del río Guadalquivir hacen inviable la construcción de embalses por lo que la

alternativa de La Breña II se considera la única cerrada aceptable desde el punto de vista técnico.

El proyecto pretende incrementar el agua disponible aunque actualmente no hay escasez de agua. El primer objetivo del embalse será incrementar el suministro de agua a los regadíos financiados con fondos europeos, una agricultura que solamente es viable debido a los subsidios europeos. El otro objetivo es incrementar las posibilidades de utilizar el embalse para el ocio.

Antecedentes

En Julio de 1991 se publica en el BOE el concurso para la redacción del proyecto. En 1993 por resolución (BOE núm. 31 de 5/2/93) se adjudica la Asistencia Técnica para redactar el proyecto de la nueva presa de La Breña. En 1994 se remite el proyecto a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG).

En marzo de 1996 se expone el proyecto a información pública y en febrero de 1997 el expediente de información pública se envía al Ministerio de Medio Ambiente. Tras el proceso reglamentario de Evaluación de Impacto Ambiental se publicó la DIA mediante Resolución de 23 de diciembre de 1997 (BOE 3/4/98).

En la DIA se establecen 13 condiciones para la ejecución del proyecto, siendo la condición 9ª la que se refiere a la compensación de terrenos para evitar las afecciones que podrían generarse sobre un espacio natural protegido, que además estaba designado como ZEPA.

De acuerdo con la condición 9ª, corresponde a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, coordinar junto con el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía las actuaciones referidas a la compensación de terrenos.

En enero de 2000 se anuncia el concurso de licitación del embalse de La Breña II (BOE 19/1/200) por un importe de 144.128.713 € (23.981 millones de pesetas).



En 2005 la Comisión Europea dio el visto bueno al proyecto cumpliendo así con el punto 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, aceptando las medidas compensatorias y dando también el visto bueno a la financiación de este proyecto con fondos europeos.



Figura 6. El Embalse de la Breña (WWF/Adena-Jesús Cobo)

Afecciones al lince ibérico

Esta presa supone la pérdida de unas 2.020 ha de hábitat en buen estado de conservación. Haría desaparecer el área de la subpoblación del Guadiato, hipotecando, además, la recuperación de la población de Sierra Morena Occidental, ya que se reduciría aún más su área de distribución y aumentaría el grado de aislamiento.

Su principal impacto es el aislamiento de las subpoblaciones de Guadiato y Bembézar por la destrucción de su hábitat por inundación. La conexión de Sierra Morena Central y Occidental con Sierra Morena Oriental y a su través con toda la población de los Montes de Toledo descansa en la conservación del corredor que forman los ríos Bembézar, Guadiato y Guadalquivir. Este proyecto puede destruir el citado corredor y con ello aislar toda el área sudoccidental del lince del resto de la población de la península. Asimismo impediría la conexión con el único núcleo considerado viable en la actualidad, a partir del cual se está articulando la recuperación de la población del lince: las Sierras de Andújar (Rodríguez y Delibes, 1990). Además, y al margen del lince, 600 ha de la superficie que pretende inundar está incluida dentro del Parque Natural de Hornachuelos, cuyo Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) otorga al área inundable una protección especial como reserva

botánica. Además, el Parque Natural está catalogado como ZEPA y Lugar de Interés Comunitario.

La evolución de las poblaciones del lince ibérico

La población de lince ibérico ha decrecido seriamente en los últimos años y ahora se le considera como el felino más amenazado de todo el planeta. El tamaño de la población de lince ibérico en 2002 (unos 160 ejemplares) sólo era un 15 % del que esta especie tenía en 1989 (1.000-1.200 ejemplares adultos). En la actualidad los dos núcleos más importantes de lince se localizan en Sierra Morena y en el Parque Natural de Doñana.

El declive del lince ibérico se ha debido a :

- El declive de las poblaciones de conejo: su presa básica.
- La Mortalidad causada directamente por el hombre en forma de trampas, atropellos, disparos y perros
- La pérdida y alteración del hábitat
- La fragmentación de las poblaciones

La conexión entre sus poblaciones es necesaria para asegurar el intercambio genético entre aquellas y es una de los principales criterios para conseguir un "estado de conservación favorable" para el lince ibérico.

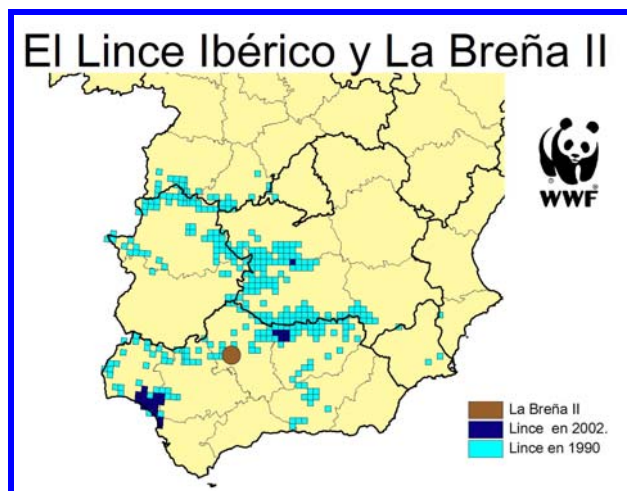


Figura 7. El Embalse de La Breña II dificulta la conexión de las dos poblaciones más importantes del lince ibérico.

El Plan Hidrológico Nacional y El lince ibérico

La Breña II no es el único embalse que afecta negativamente al lince ibérico. Un número de infraestructuras como carreteras, regadíos, embalse, etc tendrá impactos severos en las conexiones entre sus poblaciones. El plan Hidrológico Nacional contiene 12 embalses con impactos negativos sobre el lince ibérico.

WWF/Adena solicita al gobierno español y a la Comisión Europea paralizar estos proyectos y salvar al lince ibérico.

Afección a la red Natura 2000

Este embalse inundaría parcialmente la ZEPA "Sierra de Hornachuelos" (ES0000050), el Parque Natural de Hornachuelos y los LIC "Sierra de Hornachuelos" (ES0000050) y "Guadiato-Bembézar" (ES6130007).

Al ser la Sierra de Hornachuelos un espacio declarado como LIC por la presencia de especies prioritarias de la Directiva 92/43/CE la obra sólo se puede realizar, según el artículo 6 de dicha Directiva, si no hay alternativas y por motivos relacionados con la salud pública o de importancia primordial para el medio ambiente o previa Consulta a la Comisión.



Figura 8. El Embalse de La Breña se localiza dentro de la red Natura 2000 (LIC sobreado en azul)

La falta de un correcto estudio de alternativas fue el motivo por el que Ecologistas en Acción presentó una queja ante la Comisión Europea. La queja fue aceptada y se abrió un procedimiento de infracción al reino de España por este motivo, pero, tras presentar toda la documentación el Estado Español y tras varias reuniones, la Comisión Europea decidió en 2004 archivar el procedimiento de infracción

(1998/4569) y dar luz verde a la realización del proyecto así como la concesión de ayudas comunitarias con Fondos FEDER-

Afección a especies protegidas

La Sierra de Hornachuelos es un espacio declarado por las especies más representativas y amenazadas del monte mediterráneo. Así, este espacio es clave para especies como el lince ibérico (*Lynx pardinus*), el lobo (*Canis lupus*) que en Sierra Morena está muy amenazado, el buitre negro (*Aegypius monachus*), la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) o el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*)

Medidas compensatorias

Como según el artículo 4 de la Directiva 92/43/CEE cuando se afecta negativamente a la red Natura 2000 y no hay soluciones alternativas "el estado tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida", para la realización de este embalse se realizó un estudio de medidas compensatorias.

WWF/Adena ve algunas de estas medidas como un buen paso hacia la conservación de la población de lince ibérico en España. No obstante, estas medidas no eliminarán el impacto negativo de una obstrucción extra entre las dos últimas poblaciones de lince que hay en España. En segundo lugar, estas medidas ya habían sido planeadas sin la construcción de este embalse, y en este sentido, no pueden ser vistas como medidas compensatorias. Finalmente, la experiencia de la organización en España, indica que es difícil controlar la ejecución de estas medidas.

Las medidas compensatorias que se están tomando para las poblaciones de lince ibérico comprenden un área de 2.719 hectáreas, distribuidas en 15 parcelas que oscilan entre las 38 ha y las 273 ha, donde se realizan medidas de fomento de las poblaciones de conejo.

En el proyecto de medidas compensatorias, así como en el diseño de un plan de seguimiento para un periodo de 20 años, ha participado la Estación Biológica de Doñana y el Área de Ecología de la Universidad de Córdoba.

Financiación europea

El coste de licitación de esta obra es de 144 millones de euros de los que se financiarán con fondos FEDER unos 80 millones.

Este proyecto ha sido incluido en el Borrador del Programa Operativo FEDER de Andalucía a pesar de que el Reglamento europeo 1083/2006, indica en sus artículos 3, 17 y 47, que los fondos europeos para la política de cohesión se aplicarán en el marco del desarrollo sostenible, fomentando la protección y la mejora del medio ambiente.

WWF/Adena y La Breña II

WWF/Adena ha mostrado su oposición rotunda a este embalse en reiteradas ocasiones, llegando incluso a presentar una queja europea por su construcción.

Además la organización ha realizado muchas actuaciones y estudios con el Plan Hidrológico Nacional donde se incluye este proyecto.

La organización también realiza un seguimiento de los Programas Operativos de los fondos para la Política de Cohesión.

Ejemplo 3: Autovía A-43

La autovía A-43

El proyecto de Autovía de Levante a Extremadura o A-43 comunicaría la Comunidad Extremeña con Valencia a través de Ciudad Real y Puertollano en Castilla-La Mancha.

Evaluación y estado actual de la infraestructura

A pesar de que la legislación europea y española de impacto ambiental (Real Decreto 1302/1986 y Directiva 85/337) impide la fragmentación de proyectos en otros más pequeños para disminuir su impacto ambiental, esta es una práctica habitual en la evaluación de las infraestructuras lineales (trenes y carreteras) en España. Este es el caso de la autovía A-43, que se ha evaluado en tres tramos diferentes.



Figura 9: Los distintos tramos en que se ha evaluado la autovía A-43

La primera Declaración de Impacto Ambiental de la A-43 fue la del tramo entre Ciudad Real-Atalaya del Cañavate y se publicó en el BOE 196, de 17 de Agosto de 1998. Actualmente los tramos entre Ciudad Real-Daimiel y Daimiel-Manzanares ya están inaugurados (en Noviembre de 2003 y en Octubre de 2005 respectivamente) mientras el tramo Manzanares-Atalaya de Cañavate aún se encuentra en construcción.

El tramo central de la A-43 discurre entre Ciudad Real y Puertollano utilizando para ello la autovía A-41 (Madrid-Toledo-Ciudad Real-Puertollano-Córdoba). La DIA de este tramo fue publicada en el BOE 329 de 5 de Octubre de 2000 y en Noviembre de 2006 fue inaugurado. Se debe mencionar que esta infraestructura ha obtenido

recientemente una DIA negativa para los tramos de Toledo-Ciudad Real y Puertollano-Cordoba por su alta afección ambiental.

El tramo oeste de la A-43 entre Miajadas-Mérida y Puertollano aún está en proceso de evaluación de impacto ambiental pues, tras someterse a información pública (Boletín Oficial del Estado nº 65, de 16 de Marzo de 2007) está pendiente de obtener la Declaración de Impacto Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.



Figura 10: Situación actual de la Autovía A-43

Afección a espacios del tramo Ciudad Real-Atalaya de Cañavate

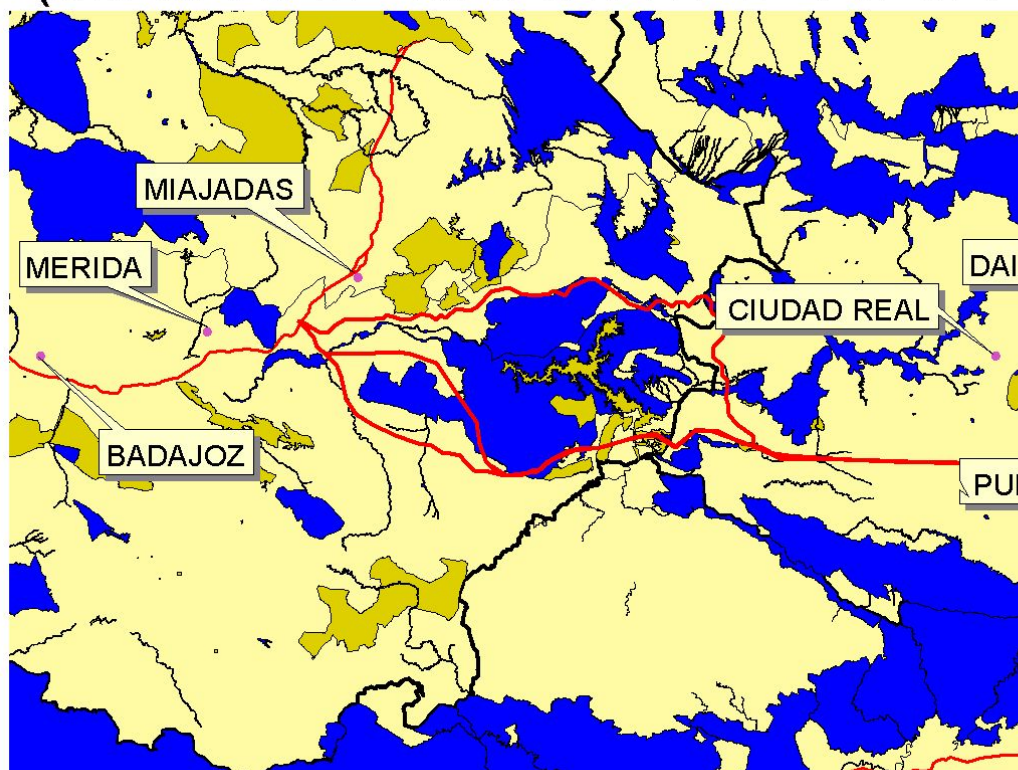
En el tramo este de la A-43(Ciudad Real-Atalaya de Cañavate), actualmente en construcción, la principal afección es sobre la IBA 081 "Villa Robledo-San Clemente" donde afectaría a poblaciones de avutarda (*Otis tarda*), una especie catalogada como vulnerable por Castilla-La Mancha (Decreto 33/98)

Afección a red Natura 2000 del tramo Miajadas-Mérida a Puertollano

Mayor afección ambiental tiene el tramo Miajadas-Merida Puertollano cuyo estudio de impacto ambiental definía tres alternativas: Norte, Centro-Sur y Sur.

La Alternativa Norte afectaría a 4 ZEPA ("Arrozales de Plazuelo y Galdal perales", "Embalse de Orellana y Sierra de Pela", "La Serena y Sierras periféricas" y la "Sierra de los Canalizos"), y a 8 LIC ("Alcornocal del zumajo", "Embalse de Orellana y Sierra de Pela", "Río

AFECCION A ESPACIOS DE A-43 (MIAJADAS--MERIDA /PUERTOLLANO)



- Alternativas A-43
- LIC
- ZEPA
- CIUDADES
- NACIONALES V, IV Y III
- CCAA
- PROVINCIAS

Guadalemar”, “Sierra de Villares-Balbuena”, “La Serena”, “Sierra de los Canalizos”, “Ríos de la Cuenca Media del Guadiana y Laderas Vertientes”, “Rios Quejigal, Valdezogues y Alcudia”)

Las alternativas sur y centro sur afectarían a 5 ZEPA (“La Serena y Sierras periféricas”, “Embalse de la Serena”, “Sierras de Pedalsordo y Capilla”, “Sierra de Moraleja y Piedra Santa” y “Sierras de Almadén-Chillen-Guadalmaz”) y a 7 LIC (“La Serena”, “Río Guadiana Alto-Zujar”, “Rios Quejigal, Valdezogues y Alcudia”, “Sierras de Almaden-Chillen-Guadalmaz” y “Sierra de la Moraleja”). La Alternativa Centro Sur además afectará a otros dos LIC (“Río Guadalmaz” y “Río Ortiga”) y tendrá una afección especial a “La Serena” pues su trazado discurre por en medio de este espacio.

Afección a espacios naturales protegidos en el tramo Mijas-Mérida a Puertollano

En cuanto a la afección a espacios protegidos la alternativa Norte afectaría de un modo directo a 7 espacios (Monumentos Naturales “Maar y la Hoya del Mortero”, “Lagunas y Volcanes de la Posadilla”, “Laguna Volcanica de

Michos”, Reserva fluvial “Abedular de Río Frío” y Microrreservas “Bonal del Barranco del Chorro”, “Bonal del Barranco del Remilladero”, “Bonal del Barranco de los Membrillos”) y de un modo indirecto a otros 4 espacios (Monumento Natural “Volcan del cerro de los Santos”, Refugios de Fauna “Embalse de Gasset” y “Embalse de Vicario” y al Parque Natural “Area de Cornalvo”)

La alternativa sur afectaría de un modo directo a dos espacios (Microrreserva “Laguna de Caracuel” y Monumento Natural “Castillejos Volcanicos de la Bienvenida”) y de un modo indirecto al Monumento Natural “Laguna volcánica de la alberquilla”

Afección a IBA en el tramo Mijas-Mérida a Puertollano

Las IBA o Áreas Importantes para las Aves son unas zonas designadas por la Sociedad Española de Ornitología como áreas de alta importancia para algunas especies amenazadas. La alternativa Norte afectaría a 7 IBA (302,270,271,472,471,271,269 y 140) la centro a 4 (304,303,140,271) y la Sur a 5 (140,141,271,303 y 304).



Figura 12: Imagen de La Serena. Uno de los Espacios de la red Natura 2000 que podría verse más afectado por esta infraestructura.

Afección al lince ibérico en el tramo Miajadas-Mérida a Puertollano

El lince ibérico es el felino más amenazado del planeta y se encuentra muy protegido por la normativa estatal y comunitaria pues está declarado como “En peligro de extinción” en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y está designado como especie prioritaria por la Directiva 92/43/CEE.

El tramo Miajadas-Mérida Puertollano tendría una altísima afección sobre esta especie pues impediría la conexión entre las poblaciones de Montes de Toledo y Sierra Morena. Es especialmente grave, ya que cualquiera de las alternativas afectaría a la “zona importante para el lince ibérico” designada por el Plan de Recuperación de esta especie en Castilla-La Mancha. Además también se verán afectadas áreas de importancia o favorables del lince ibérico en Extremadura según el Plan de Recuperación de esta especie en esa Comunidad Autónoma.

Además la alternativa norte afectaría al LIC “Sierra de los Canalizos” declarada por esta especie por lo que según el punto 3 de la Directiva de Habitats esta alternativa es inviable. (*“En caso de que el lugar considerado albergue ... una especie prioritaria, únicamente se podrán alegar 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 imperiosas de interés público de primer orden”*)

Según la lista de contraste de WWF/Adena es decir aquellos espacios que esta organización considera que deberían ser declarados como LIC para conservar a esta especie- mientras que la alternativa Norte afecta al espacio denominado “Guadiana”, las otras alternativas afectarían al espacio denominado “Chillón”



Figura 13: La autovía A-43 dificultará la comunicación de las poblaciones de lince de Sierra Morena con los Montes de Toledo.

Afección a otras especies

El tramo Miajadas-Mérida Puertollano atravesará en Castilla-La Mancha Zonas Importantes según los Planes de Recuperación de dicha Comunidad Autónoma para el águila imperial, buitre negro y cigüeña negra.

Además cualquiera de las alternativas propuestas afectaría en Castilla-La Mancha a un área crítica para la cigüeña negra y la alternativa norte afectaría a otras tres. Dicha alternativa, además también afectaría a dos áreas críticas de buitre negro.

La poca utilidad de la infraestructura

Según la población potencialmente afectada, los datos de tráfico obtenido por aforos y encuestas en la zona de estudio, y teniendo en cuenta que la Intensidad media Diaria (IMD) actualmente existente entre Mérida y Ciudad Real es de 2.300 vehículos equivalentes, se puede prever que la alternativa norte tendrá un IMD en torno a 3.100-3400 vehículos; la centro sur tendrá una IMD de 4500-4.800 vehículos; y la sur tendrá una IMD de 4300-4500 vehículos. Si se tiene en cuenta que la IMD aconsejada para realizar una autovía es de al menos 10.000 vehículos se concluye fácilmente que mientras los daños ambientales serían altísimos los beneficios sociales serán muy pocos.

PEIT

Este proyecto se incluye dentro del Plan de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que actualmente tiene un procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea por la no evaluación de las afecciones sobre la red Natura 2000. Este hecho es muy grave ya que este plan afectará a 237 espacios de la red Natura 2000.

Financiación europea

Para el tramo Miajadas-Mérida Puertollano se ha solicitado cofinanciación de la Unión Europea en el Programa Operativo FEDER de Castilla-La Mancha a pesar de que el Reglamento europeo 1083/2006, indica en sus artículos 3, 17 y 47, que los fondos europeos para la política de cohesión se aplicarán en el marco del desarrollo sostenible, fomentando la protección y la mejora del medio ambiente.

Posición de WWF/Adena

Considerando la alta afección que esta infraestructura tendría sobre un gran número de espacios y especies protegidas como el lince ibérico y la poca utilidad social de la misma WWF/Adena tan sólo considera como válida la “opción cero”, es decir, la no realización de este tramo de autovía. En su lugar WWF/Adena propone que se acondicione la carretera actual con las mejoras técnicas que sean precisas.

La oposición de WWF/Adena, se manifestó en las alegaciones que presentó en 2007 al estudio de impacto ambiental de esta infraestructura solicitando la no realización de la misma por la alta afección a la fauna. Además tiene presentada una queja a la Comisión Europea por el PEIT y trabaja activamente en pro de que los fondos estructurales y de cohesión sean ambientalmente sostenibles.



WWF trabaja por un planeta vivo y su misión es detener la degradación ambiental de la Tierra y construir un futuro en el que el ser humano viva en armonía con la naturaleza:

- √ Conservando la diversidad biológica mundial,
- √ Asegurando que el uso de los recursos naturales renovables sea sostenible y
- √ Promoviendo la reducción de la contaminación y del consumo desmedido.

WWF/Adena

Gran Vía de San Francisco, 8-D

28005 Madrid

Tel.: 91 354 05 78

Fax: 91 365 63 36

www.wwf.es

info@wwf.es

