



**Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza**  
 Travesa dos Basquiños, 9, baixo  
 15.704 Santiago de Compostela  
 Tfno e fax: 981-570099  
 Correo-e: [adega@adega.gal](mailto:adega@adega.gal)  
 Páxina electrónica: [www.adega.gal](http://www.adega.gal)

## ESCRITO DE ALEGACIÓNS

Fins Eirexas Santamaría, con DI XXXXXXXX-X, secretario executivo de ADEGA, (Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza), con domicilio a efectos de notificación na Travesa dos Basquiños, 9, baixo, 15704 Santiago de Compostela, en representación desta entidade, presenta ao "Documento Técnico para Información Pública Autovía A-57. Tramo: A Ermida – Pilarteiros. Provincia de Pontevedra", chave 12-PO-4210, e ao seu Estudo de Impacto Ambiental as seguintes,

### CONSIDERACIÓNS

#### 1. Afeccións aos espazos protexidos e ao patrimonio natural

Ambas as dúas variantes consideradas para o treito da A-57 afectan ao espazo protexido ZEC Río Lárez, código UE ES1140002, parte da RN2000 galega. Este espazo protexido acolle hábitats prioritarios e de interese europeo, particularmente o 91E0\* Bosques aluviais coa asociación *Senecio bayonensi* - *Alnetum glutinosae* (hábitat prioritario) e 9230 Carballeiras galaico-portuguesas con *Quercus robur* e *Quercus pyrenaica*, que verán reducida a súa superficie de xeito significativo. A construción da infraestrutura eliminará nada menos que 9.346,28 e 4.240,91 metros cadrados de 91E0\* (bosques aluviais) para as alternativas 1 e 2 respectivamente; e 653,27 e 1.739,19 metros cadrados de 9230 (carballeiras).

Cómpre subliñar que a respecto das afeccións aos hábitats, e particularmente aos de carácter prioritario, o artigo 6.4 da Directiva 92/43 CEE de Hábitats, indica que: *“En caso de que o lugar considerado acolla un tipo de hábitat natural ou unha especie prioritarios, unicamente poderanse alegar consideracións relacionadas coa saúde humana e a seguridade pública, ou relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para o medio ambiente, ou ben, previa consulta á Comisión, outras razóns imperiosas de interés público de primeira orde”*.

Tendo en conta que a eliminación física de milleiros de metros cadrados do hábitat prioritario 91E0\* supón, como recolle o propio EIA da infraestrutura, un impacto NEGATIVO, de intensidade ALTA, ACUMULATIVO, INDIRECTO ? (aspecto este que cuestionamos ante a recoñecida eliminación física do dito hábitat prioritario), PERMANENTE; IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE e CONTINUO, non poden invocarse as causas excepcionais recollidas no antedito artigo 6.4 relativas á saúde humana, seguridade pública e millora ambiental, e non consta

que a administración promotora teña xirado a preceitiva consulta á Comisión Europea invocando “razóns imperiosas de interese público de primeira orde”.

Tampouco concorren os outros condicionantes citados no parágrafo 1 do artigo 6.4 da Directiva 92/43 CEE: “*Se, apesar das conclusões negativas da avaliação das repercussões sobre o lugar e á **falla de solucións alternativas**, debera realizarse un plano ou proxecto por razóns imperiosas de interese público de primeira orde, incluídas razones as de índole social ou económica, o Estado membro tomará cantas medidas compensatorias sexan necesarias para garantir que a coerenza global da Rede Natura 2000 quede protexida. (...)*”. Concretamente, a administración promotora non acredita a inexistencia de solucións alternativas, por canto no EIA, ao considerar a “Alternativa 0” faise referencia nada menos que a 3 variantes. A proposta de utilización da rede viaria actual para, previa adatación e mellora, servir como alternativa á “non construción” da obra non pode ser descartada. Esta cuestión desenvolveranse polo miúdo no apartado 2 destas consideracións.

Polo que atinxe ás especies, particularmente aquelas presentes nos hábitats máis sensíbeis, quer o 91E0\* e o 9230, que son os que amosan unha maior diversidade de taxóns (101 e 78 respectivamente) as afeccións do proxecto son tamén importantes. Algunhas destas especies gozan de protección ao abeiro das Directivas 2009/147/CE de Aves e 92/43 CEE de Hábitats, para as que foi designada a Rede Natura 2000. Trátase de:

-Aves do Anexo I da Directiva 2009/147/CE:

*Pernis apivorus, Circus pygargus, Falco peregrinus, Caprimulgus europaeus, Alcedo Atthis, Lullula arborea, Sylvia undata, e Lanius colluno.* A tartaraña cincenta (*Circus pygargus*) está catalogada ademais como “vulnerábel” no Catálogo Gelego de Especies Ameazadas, en diante CGEA, (Decreto 88/207).

-Especies do Anexo II da Directiva 92/43 CEE de Hábitats:

-Mamíferos: *Galemys pyrenaicus, Rinolophus hipposideros, Rinolophus ferruquinum, Myotis myotis, e Lutra lutra.* A auganeira e o morcego rateiro grande (*Galemys pyrenaicus* e *Myotis myotis*) figuran como “vulnerábeis” no CGEA.

-Anfibios e réptiles: *Lacerta schreberi, Chioglossa lusitanica, Lisotriton boscai e Rana iberica.* A salamántiga rabilonga e a rá patilonga (*Chioglossa lusitanica* e *Rana iberica*) figuran como “vulnerábeis” no CGEA.

-Peixes: *Petromyzon marinus* e *Salmo salar.*

-Invertebrados: *Elona quimperiana, Macromia splendens, Oxygastra curtisii, Lucanus cervus* e *Cerambyx cerdo.* O caracol de Quimper (*Elona quimperiana*) e a libeliña *Macromia splendens* están catalogados como “en perigo de extinción” no CGEA. A libelina *Oxygastra curtisii*, e o capricornio das aciñeiras (*Cerambyx cerdo*) pola súa banda están considerados “vulnerábeis”.

A construción da autoestrada A-57 afectará permanentemente aos hábitats e áreas de distribución destas especies, constituindo unha barreira ecolóxica que fragmentará seu territorio e illará as diversas poboacións. Particular atención merecen as especies catalogadas como “vulnerábeis” e “en perigo de extinción”. Trátase xa de poboacións reducidas, moi fragmentadas e con áreas de distribución en contracción, para as que a infraestrutura proxectada podería supoñer unha merma importante da súa presenza ou mesmo a súa desaparición, caso das consideradas “en perigo”.

Ademais para algunhas destas especies, quer as vencelladas aos ecosistemas acuáticos, bosques de ribeira e masas de frondosas caducifolias, como a auganeira, o morcego rateiro, todos os anfibios endémicos e ameazados e a práctica totalidade dos invertebrados protexidos, as alteracións derivadas das obras (destrución de solos, aporte de sedimentos, incremento da turbidez da auga e redución do osíxeno disolto, verteduras accidentais, así como a eliminación física dos hábitats boscosos) suporán un impacto NEGATIVO, de intensidade ALTA (e non “media” como se propón no EIA), SINÉRXICO, DIRECTO (e non “indirecto” como propón o EIA), PERMANENTE, IRREVERSIBLE e CONTINUO.

Por outra banda, a modificación do perfil xeomorfolóxico causado polos movementos de terras, xunto co impacto visual permanente da infraestrutura construída, provocará unha merma importante na calidade da paisaxe, con efectos sinérxicos negativos ao engadirse ás plantacións de eucaliptos e piñeiros e á dispersión poboacional da contorna, derivada dun déficit de xestión no ordenamento territorial.

## **2. Falla de xustificación da infraestrutura proposta**

A A-57 é unha infraestrutura que nace sen demanda social, xa que o tráfico de alta capacidade da comarca podería ser absorbido polo actual trazado da AP-9, que atravesa o oeste da cidade de Pontevedra. Deste xeito, a gratuidade e a eliminación das peaxes da Autoestrada do Atlántico potenciaría o seu uso a nivel comarcal, facendo aínda máis prescindible o novo trazado da A-57 e desconxestionando as estradas locais da banda leste. Sen esta presión, a xustificación desta obra carece aínda máis de fundamento.

Outras das razóns empregadas para xustificar o proxecto, como completar a circunvalación de Pontevedra, axilizar os desprazamentos locais de curto e medio percorrido, dotar dunha alternativa eficiente a unha rede local actualmente deficiente e dar resposta a unhas supostas “necesidades de expansión urbanísticas e industriais da cidade”, poderían ser satisfeitas millorando as actuais infraestruturas de comunicación na zona leste de Pontevedra. Cómpre subliñar que no treito previsto da A-57 entre A Ermida e Pilarteiros, a velocidade non superará os 100 km/h, e que na contorna da actuación tanto a Xunta de Galiza como o Ministerio de Fomento xa acometeron diversas intervencións, como o desdoblamento da estrada PO-542 no leste de Pontevedra, treito Marcón-Bora, (Xunta); e a remodelación do enlace de O Pino ao sul (Fomento).

Na avaliación da “Alternativa 0” contéplase a posibilidade de non levar a cabo a infraestrutura proxectada e no seu lugar analísanse 3 variantes. A primeira consiste en aproveitar o treito da autoestrada AP-9 libre de peaxe, mais indícase que a lonxitude do percorrido dende A Ermida a Pilarteiros por esta vía supera en 10 km ao proposto pola Alternativa 1 e en case 9 km Áternativa 2. Cómpre subliñar que, alén de que o criterio de “lonxitude de traxecto” non abonda para xustificar un gasto superior aos 100 millóns de €, de contemplarse como propuxemos a liberación total da peaxe da AP-9, o transporte comarcal desconxestionariase, facendo aínda máis innecesaria esta obra.

A maior abundamento, ao analizar a “Alternativa 0” considérase tamén a posibilidade de aproveitar, para realizar o percorrido da Ermida a Pilarteiros, as estradas PO-532 e PO-542 até a N-541, para logo de cruzado o Lérez continuar pola PO-224 e PO-223. Este trazado, identificado

como “variante 3” ten unha lonxitude de 7,4 km, apenas 2,4 e 1,1 km máis que as Alternativas 1 e 2. Tendo en conta que a proposta liberación de peaxe da AP-9 eliminaría en grande medida a suposta “presión” sobre a zona leste de Pontevedra, e realizando as correspondentes melloras nas anteditas estradas locais (PO-532, PO-542, PO-224 e PO-223), alén da N-541, a intención do organismo promotor de gastar entre 100 e 124 millóns de € para unha diferenza de entre 1,1 e 2,4 km con respecto á rede actualmente existente, nunha infraestrutura sen demanda, só pode cualificarse como desbaldimento de cartos públicos.

Na análise que o promotor fai da “Alternativa 0”, afirmase que a non construción da infraestrutura proxectada, “érixese en contra do establecido no PITVI” (Plano de Infraestruturas, Transporte e Vivenda) xa que “non resulta compatíbel cos investimentos proxectados”. Dende cando unha determinada planificación, en grande medida baseada en caducas e insustentábeis políticas de mobilidade, serve de criterio obxectivo para avaliar os impactos ambientais e socio-económicos dunha infraestrutura?

O promotor invoca algúns “aspectos económicos transcendentais” que comportaría o dito PITVI: “Incremento do PIB, diminución das taxas de paro e pulo ao desenvolvemento urbanístico e empresarial”. Dende ADEGA preguntámonos, con respecto a esta infraestrutura concreta, como é que o aforro de 140 millóns de €, a adecuación da actual rede viaria (para a que o promotor reconece que non están previstas milloras, utilizando este argumento a favor da A-57!), e as positivas dinámicas que xeraría a proposta liberación da AP-9 non só para a comarca senon para o conxunto de Galiza, poden “condicionar negativamente o desenvolvemento socio-económico e mesmo ambiental”. A respecto deste última cuestión, como pode considerar o promotor que non destruír fisicamente máis de 10.000 metros cadrados de bosques de ribeira e carballeiras maduras con hábitats prioritarios e especies protexidas, supón unha desavantaxe para o medio ambiente e a cidadanía?

Por todo o anteriormente exposto, a Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA) SOLICITA,

1. Que se teñan en conta as presentes alegacións e consecuentemente, que a administración competente informe negativamente a respecto do "Documento Técnico para Información Pública Autovía A-57. Tramo: A Ermida – Pilarteiros. Provincia de Pontevedra", chave 12-PO-4210, así como do seu Estudo de Impacto Ambiental.

2. Que se teña en consideración a proposta de liberación da peaxe da AP-9, así como o exposto na análise da “Alternativa 0”, particularmente no referido á denominada “Variante 3”.

Santiago de Compostela, 1 de febreiro de 2019,

Asdo. Fins Eirexas, secretario executivo de ADEGA

**DEMARCACIÓN DE ESTRADAS DO ESTADO EN GALIZA  
MINISTERIO DE FOMENTO**