

Al·legacions a l'“Estudio Informativo línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia” “Tramo Valencia-Castellón”, del Ministeri de Foment (Butlletí Oficial de la Província de València 15-01-03

Presentades per _____
i en el seu nom _____
amb DNI _____ i domicili a efectes de notificació al
carrer _____ núm _____ de _____

L'organització sotassinat i en el seu nom el seu representant abans indicat amb expressió de les seues dades personals i domicili a efectes de notificacions; assabentada de l'anunci de la Direcció General de Ferrocarrils pel que se sotmet al tràmit d'informació pública l'“Estudio Informativo línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia” “Tramo Valencia-Castellón” aparegut al Butlletí Oficial del Estat de 21 de desembre de 2002 i al Butlletí Oficial de la Província de València de 15 de gener de 2003; dintre del termini fixat al efecte, ve a formular les següents

AL·LEGACIONS

1.- SOBRE LA NECESSITAT DEL PROJECTE:

El projecte presentat proposa *“la construcció d'una dobla via entre València i Castelló per a separar els diferents tipus de trànsit que es presenten”*, ja que els anàlisis de demanda del Ministeri de Foment estableixen la saturació de l'actual corredor ferroviari en un pròxim futur.

Aquestes previsions es basen en **unes xifres de circulacions futures de trens sense cap fonament** i no inclouen cap estudi de demanda de viatgers.

Per l'actual línia entre València i Castelló circulen actualment un total de 116 trens de viatgers entre els dos sentits (82 de rodalies, 30 de llarg recorregut i 4 regionals) i una vintena de trens de mercaderies que, en línies generals, circulen fora de les malles horàries reservades als trens de viatgers, i no suposen per tant un problema especial de incompatibilitat. Aquest nombre de circulacions està molt per baix del que es podria considerar com a saturació de la línia. La modernització efectuada en els últims anys a la majoria de la línia (adaptació de la línia a 220 km/h, travessa polivalent, parada de les rodalies fora de les vies principals, etc.) i els nous sistemes de control de la circulació fan possible un nombre de circulacions molt superior a l'actual.

Com a exemple podem dir que entre Xàtiva i Silla circulen diàriament 140 trens de viatgers entre els dos sentits, i entre Silla i València 226 (el doble dels que circulen entre València i Castelló), sense que aquesta línia estiga dotada del grau de modernització que ofereix la de València – Castelló. A Alemanya, en línies modernitzades (però combinant diversos tipus de trens, incloent mercaderies) arribaven l'any 2000 a 280 circulacions/dia a la línia Hannover-Wurzburg, mentre que a la Manheim Stuttgart s'arribava a les 300 circulacions/dia.

No és pot afirmar, per tant, que *“els distints tipus de trànsit siguen enormement heterogenis”* i *“generen importants problemes d'explotació”* aconsellant la construcció d'una nova dobla via; màxim quan per aquesta nova infraestructura es preveu la circulació de tres

tipus distints de trens (alta velocitat a 350 km/h, regionals i mercaderies) que teòricament generarien els mateixos problemes que s'adjudiquen a l'actual línia, agreujats per l'alta velocitat a la que circularien molts d'ells.

A Alemanya la majoria de vies modernitzades per a alta velocitat accepten trens de mercaderies. Es construeix un apartador cada 20 o 30 km per deixar passar als trens ICE, i els trens de rodalies i mercaderies s'han d'apartar en vies mortes. Entre Kassel i Fulda circulen un 60% dels trens de viatgers i 40% de trens de mercaderies, amb un total de 132 trens. En la línia Manheim-Stuttgart, de 100 km, circulen un 85% de trens de viatgers i un 15 % de trens de mercaderies.

És més, el projecte descriu (pàgina 6 de la memòria) la circulació actual de 140 trens en els dos sentits com a no aconsellable i proposa, de manera contradictòria, com a aconsellable la circulació futura de 180 trens de tipologia igual de variada per la nova infraestructura.

Per tant, cal concloure que la capacitat de l'actual línia cobreix suficientment les expectatives de creixement de la demanda ferroviària en les pròximes dècades, sobre tot quan no hi ha cap plantejament coherent, per banda del Ministeri, per tal d'aconseguir la transferència de viatgers i mercaderies des de la carretera al ferrocarril. Les inversions previstes en carretera per totes les Administracions públiques són varies voltes superiors a les dedicades al ferrocarril.

2.- SOBRE LES PREVISIONS DE DEMANDA

Les previsions demanda de l'estudi, ni de trens ni de viatgers, **no estan justificades**. Tampoc no s'analitzen totes les variables que influeixen en la futura ocupació dels trens .

Segons aquestes previsions (Annex 10: Anàlisi funcional de la línia), destaca el fet que les circulacions de viatgers de llarg recorregut entre València i Castelló tindrien un creixement del 400% al passar de les 15 circulacions actuals en cada sentit, a les 60 futures (suposaria el moviment de més de 15 milions de viatgers), qüestió insostenible des de cap punt de vista. Cal tenir en compte que actualment entre Madrid i Sevilla, després de 10 anys de funcionament de la línia AVE, només circulen 19 trens diaris.

L'estudi preveu el mateix nombre de circulacions actuals (60) per a les rodalies, la qual cosa posa de manifest la incoherència de la previsió, comparant-les amb les xifres previstes per als de llarg recorregut. No és lògic que en un futur els serveis de viatgers de llarg recorregut siguin els mateixos que els de rodalies, situació que no ocorre en cap altra línia ferroviària on les rodalies són sempre molt superiors als trens de llarg recorregut.

Així mateix l'estudi preveu un augment del 1.200% dels trens de llarg recorregut no passants entre València i Castelló, en passar de 2 a 24 circulacions futures. Això significaria una capacitat en aquests trens d'uns 6.000.000 de viatgers per any (als que hauria que sumar els provenint dels 36 trens passants), per a una ciutat de tan sols 150.000 d'habitants.

Es pot deduir fàcilment que les previsions de demanda no responen a cap estudi seriós i no es poden considerar com a vàlides per tal de justificar el projecte.

3.- SOBRE LES PREVISIONS DE TEMPS DE VIATGE

En el punt 1 de les conclusions de la memòria enviada als ajuntaments (pàgina 58) es diu que "el temps mitjà entre les estacions de València i Castelló per a circulacions de velocitat màxima 350 km/h és de 20 minuts, reduït en més de la meitat el millor dels temps

actuals." És pot deduir que u dels objectius d'aquest projecte consisteix en la reducció del temps de viatge.

En primer lloc, cal dir que **l'estudi informatiu indica erròniament el millor temps de recorregut actual** entre València i Castelló com de 45 minuts (pàgina 6 de la memòria). En realitat, el temps més breu és de 37 minuts corresponents a l'Euromed que ix de València a les 6:40 i arriba a Castelló a les 7:17.

En segon lloc cal dir que **l'estimació de 20 minuts del projecte és enganyosa** ja que està feta considerant **2 actuacions inexistents en l'actualitat**:

- 1- El soterrament de les vies al pas per la ciutat de València i la construcció de la nova estació central passant i
- 2- El condicionament a alta velocitat del tram entre Sagunt i Castelló (38 km).

Si aquestes 2 actuacions estigueren fetes en l'actualitat, el millor temps de viatge per l'actual infraestructura es reduiria molt per baix dels 30 minuts, la qual cosa faria que la diferència amb el temps previst en el projecte seria insignificant.

En qualsevol cas, és necessari assenyalar que qualsevol guany de temps es fa a un cost econòmic i ambiental desorbitat, l'interès del qual cal considerar amb precaució. Segons estimacions fetes recentment per la SNCF a França, el cost del minut guanyat, per la construcció d'una línia nova de gran velocitat, era de 200 a 250 Milions de Francs, mentre que la millora d'una línia a alta velocitat, amb introducció de trens pendulars (a més de 160 km/h) oscil·lava entre 60 i 120 Milions el minut, i la introducció del mateix material pendular en una línia tradicional, sense passar els 160 km/h suposava només de 10 a 30 Milions el minut.

Podem concloure per tant que el factor temps no pot ser considerat com justificant del projecte, ja que el corredor actual amb les actuacions assenyalades ofereix un temps adequat i competitiu respecte a altres modes de transport. I el cost de la millora en temps és, en tot cas, desorbitat.

4.- SOBRE LA FALTA D'UN PLA GLOBAL D'ACTUACIONS FERROVIÀRIES I LA INCONNEXIÓ DE L'ACTUAL PROJECTE

- a) La inexistència d'un Pla Director de Ferrocarrils que establisca les necessitats de la societat valenciana en aquesta matèria i racionalitze els distints projectes publicats en els últims anys, fa que aquest projecte no s'emmarque en cap visió global i siga per tant clarament injustificable.
- b) A més, aquest projecte no té sentit sense la resolució prèvia o simultània de dos actuacions necessàries, actualment sense data de realització: 1- La connexió entre Castelló i Tarragona i 2 - El soterrament de les vies al pas per la ciutat de València i la construcció de la nova estació central passant.

Aquest projecte no té sentit sense donar solució a la connexió entre Castelló i Tarragona, ja que proposa (pàgines 5, 7, 58 i 59 de la memòria) que les noves vies d'ample internacional tinguen parada final en Castelló i que les circulacions passants cap a Tarragona continuen utilitzant l'ample ibèric.

Encara que aquesta situació es defineix com a provisional no hi cap previsió ni horitzó temporal de prolongació de la nova línia entre Castelló i Tarragona.

Si considerem que en l'actualitat només 2 trens diaris de llarg recorregut tenen parada final a la ciutat de Castelló (Alaris entre Madrid i Castelló) i que la resta de circulacions continuen cap a Barcelona, podem concloure que la nova línia prevista amb un cost inicial de quasi 300 milions d'euros (50.000 milions de pessetes) només serviria per a 4 circulacions diàries.

Aquesta conclusió seria suficient per a desqualificar tot el projecte.

La inexistència d'un projecte definitiu per a convertir l'estació central de València en estació passant i el conseqüent soterrament de les vies o la falta d'un projecte per adaptar el corredor mediterrani en la seua totalitat a ample internacional, unit al fet de que entre La Encina i Alacant hi ha més de 80 km de via única) són altres aspectes que posen de manifest la falta de consistència d'aquest estudi informatiu.

- c) Tampoc hi ha una previsió d'altres mitjans de transport que donen entrada i eixida a l'estació de Castelló a un nombre tan alt de viatgers que, segons els estudis de demanda, utilitzarien aquesta línia, tal i com s'explica en el segon punt.

En definitiva, es posa en evidència que es tracta d'un projecte inconnex, sense coherència entre les diferents actuacions, i que en plantejar-se amb un ample de vies diferent de la xarxa actual, crea incompatibilitats absurdes entre diferents trams.

5.- SOBRE ELS COSTOS DE CONSTRUCCIÓ PREVISTOS

Les previsions de costos de construcció de l'estudi informatiu són molt inferiors al que està essent habitual en les construccions de línies de similars característiques (un relleu poc accidentant, però amb alta densitat de població) en els últims anys en Europa en àrees, que oscil·len entre els 11,54 milions d'euros per km del TGV Mediterraneen, als 20 milions de Bèlgica i els 33 d'Alemanya.

Aquest projecte estima en 280 milions d'euros el cost per a 55'3 km de línia, és a dir, amb un cost de 5'06 milions d'euros per quilòmetre.

Si comparem aquestes previsions amb les fetes pel Ministeri de Foment en altres línies similars (encara que després es queden molt per baix del cost real), es trobem que l'AVE Madrid - Barcelona té un cost mitjà de 7'7 milions d'euros per km, l'AVE Madrid - Valladolid de 12'34 i el Còrdova - Màlaga 8'57. El conjunt de totes les actuacions previstes té un cost mitjà de 8'57 milions d'euros per km.

En conclusió, l'estudi informatiu no valora adequadament els costos de construcció, segurament per tal de no posar en evidència el seu altíssim cost i nul·la rendibilitat social.

6.- SOBRE EL MALBARATAMENT DE RECURSOS ECONÒMICS PÚBLICS

Aquest projecte no es pot considerar d'interès general i pel contrari podria ser qualificat de malbaratador de recursos públics ja que:

- 1- Proposa la construcció d'una nova línia d'alta velocitat quan encara no ha finalitzat l'adaptació del corredor actual a circulacions d'alta velocitat. El mateix estudi reconeix que "el tram Sagunt - Castelló es troba actualment en obres i en breu estarà condicionat per a 220 km/h". L'estudi proposa que per l'actual corredor circulen en el futur trens de rodalies, regionals i mercaderies. És a dir una infraestructura que durant molts anys s'ha estat (i encara ho està) condicionant per a la circulació a alta velocitat (i a la que se ha dotat de travesses polivalents per a la adaptació futura a ample internacional) amb una costosíssima inversió pública serà destinada per a la circulació de trens en ample ibèric a velocitats entre 100 i 120 km/h.
- 2- Proposa la remodelació total de accés a Castelló (pàgines 5, 6, 8, 9, 22, 58 i 59) i de la seua estació als pràcticament 2 anys de la seua inauguració amb la construcció d'un nou túnel par a donar accés a la nova plataforma. El mateix

estudi parla d'una tercera remodelació quan el ample internacional es prolongue fins a Tarragona.

- 3- Tota l'actuació proposada en l'estudi informatiu té com a finalitat la construcció d'un nou accés en ample internacional amb parada final a Castelló. És a dir, està concebuda, com ja expliquem en un punt anterior per als trens de llarg recorregut que circulen entre València i Castelló i finalitzen en aquesta ciutat. Si considerem que en l'actualitat només 2 trens (Alaris entre Madrid i Castelló) efectuen aquest trajecte s'adonarem de l'absurd del projecte.

Pel motius anterior podem concloure que es tracta d'un projecte malbaratador de recursos financers cada volta més escassos, en una època en que es planteja el "dèficit zero" com a objectiu pressupostari, que posa de manifest la falta de previsió d'actuacions anteriors i que no pot ser considerat d'interès general.

7.- SOBRE LA VIABILITAT I L'INTERÈS SOCIAL DEL PROJECTE

Encara que en el projecte no figuren estudis de demanda de viatgers ni estimació sobre el preu del bitllet futur dels diversos trajectes, podem deduir, fàcilment, que aquest no té una viabilitat econòmica i social.

A l'actualitat, viatjar entre València i Castelló o a l'inrevés té un cost (bitllet senzill) de 3'3 euros si utilitzem un tren de rodalies (emprant un mínim de 48 minuts), però si utilitzem el tren Euromed el cost del viatge és de 14'5 euros en classe turista (emprant un mínim de 37 minuts).

Òbviament, encara i que hi ha l'oportunitat de fer el viatge entre Castelló i València en Euromed o Alaris, el 99% dels viatgers utilitzen el servei de rodalies, que comunica aquestes dues ciutats en un temps molt acceptable i per un preu econòmic (recordem que el temps de viatge de rodalies millorarà quan s'acaben les obres de millora de la línia actual, així com les actuacions previstes a la ciutat de València).

Si tenim en compte que l'entrada en funcionament de trens d'alta velocitat amb les característiques que figuren en l'estudi suposarà la duplicació o triplicació del preu del bitllet actual per als serveis de llarg recorregut (trens amb molt més alt consum energètic, i havent d'amortitzar, almenys parcialment, el cost de la nova infraestructura especial), podem concloure que molt poques persones estarien disposades a pagar un preu tan elevat per guanyar només un quants minuts.

La posta en funcionament de trens d'alta velocitat amb les característiques que figuren en l'estudi tindrà com a conseqüència la previsible eliminació d'altres serveis actuals més econòmics que el nou, i per tant **l'encariment del preu del bitllet** per als serveis de llarg recorregut (com va passar en la línia entre Madrid i Sevilla). Aquest encariment suposaria en un càlcul optimista la duplicació o triplicació del preu actual del bitllet, que inevitablement portarà a l'abandó del ferrocarril per part del segment d'usuaris actuals amb menor possibilitats econòmiques i l'increment del trànsit per carretera amb totes les conseqüències negatives que comportaria.

Per tant l'estudi informatiu no demostra ni la viabilitat econòmica ni l'interès social del projecte. Cas de portar-se endavant, suposaria un gran nombre de trens buits, a disposició de la minoria disposada a pagar el preu del bitllet, mentre que es penalitzaria a la majoria de les persones usuàries del tren.

8.- SOBRE LES CONSEQÜÈNCIES PREVISIBLES PER A LA XARXA DE FERROCARRIL

La concentració d'inversions ferroviàries en unes poques línies exclusives d'alta velocitat, està suposant l'abandonament de les inversions en la millora i modernització de la resta de la xarxa. En aquest sentit, cal assenyalar el retràs en la modernització del conjunt de la xarxa ferroviària, incloent el tram València - Castelló, i l'abandonament de moltes línies. Les línies València - Cuenca i Sagunt -Terol, no només no reben inversions, sinó que ni tant sols tenen manteniment, i per aquesta raó pateixen freqüents accidents.

Com a element de referència, la política ferroviària francesa es va plantejar des de 1998 la revisió de les inversions previstes (que s'estaven dedicant també prioritàriament al TGV), buscant l'equilibri entre els diferents sistemes, i abandonant la política " *tout TGV* ". Es tractava de trencar amb la política de creació d'infraestructures noves, en lloc d'optimitzar les existents. Es volia respectar l'equilibri financer de les empreses públiques, i no continuar finançant els projectes a costa d'un enorme endeutament del sector públic ferroviari. Per aquesta raó, a partir d'aquell moment es va decidir repartir les inversions ferroviàries de manera equilibrada entre la creació de línies noves i la millora i modernització de les existents.

La realització del projecte proposat en l'Estudi Informatiu ací al·legat, tindria unes **conseqüències negatives per a la resta d'inversions en el ferrocarril**, en absorbir recursos cada vegada més escassos. Per aquesta raó repercutiria negativament en els usuaris del ferrocarril. Entre d'altres conseqüències assenyalarem les següents:

- No es contempla cap parada dels trens d'alta velocitat en la població de Sagunt, quan en l'actualitat la meitat dels trens de llarg recorregut que circulen en direcció a Castelló o València efectuen parada a aquesta població. Això suposaria que els viatgers que actualment utilitzen l'estació de Sagunt haurien de desplaçar-se a València o Castelló suposant un endarreriment respecte a la situació actual.
- No es podria posar en marxa el reclamat servei de rodalies entre Castelló i Vinaròs, ja que l'estudi preveu la destinació d'aquest tram exclusivament per a alta velocitat a més de la previsible desaparició del servei de trens regionals entre València i Vinaròs.
- No hi ha cap referència a la línia entre Sagunt i Terol, la qual cosa fa suposar la no modernització (i la desaparició a curt termini) d'aquest important eix de connexió entre la Comunitat Valenciana i Aragó.

Concloem per tant que la posta en marxa del nou projecte proposat tindria paradoxalment unes conseqüències negatives per als usuaris del ferrocarril, i per a la xarxa ferroviària, i contràriament a com s'afirma des del Ministeri, tampoc en aquest aspecte suposaria una millora ambiental.

9.- SOBRE LES PRESTACIONS ELEGIDES

Aquest estudi proposa la construcció d'una nova plataforma en ample internacional adaptada (parcialment) per a la circulació de trens a 350 km/h, amb tota la despesa econòmica i tota l'afecció al territori i als pobles que suposa. Tanmateix aquesta actuació és innecessària, ja que **la connexió d'aquest tram tant pel nord com pel sud es farà amb línies per les que els trens circularan a 220 km/h.**

- Pel nord, de Castelló a Tarragona, la connexió es faria amb l'actual línia (adaptada o no a ample internacional) preparada per a circulacions a 220 km/h.

- Pel Sud, entre Xàtiva i València, la circulació de trens es faria, per les especials característiques de les comarques travessades a una velocitat màxima de 220 km/h.

La filosofia dels "300 K/h", de totes maneres, està abandonada a la resta del món, amb escasses excepcions. Ha estat desestimada en Anglaterra o Estats Units, y paralitzat en Alemanya y França degut a la seua nul·la rendibilitat econòmica.

L'únic país que plantejava una xarxa específica d'Alta Velocitat comparable a l'espanyola, França, ha vist retallar progressivament els seus ambiciosos plans. **L'Informe Rouillois,** (antic president de la SNCF, de l'any 1996) afirmava: *"..Els projectes de dèbil taxa de rendibilitat (d'alta velocitat) han de ser abandonats"*. Es preguntava: *"..És essencial projectar línies a 350 km/h en moments que les exigències ambientals redueixen cada cop més la llibertat d'elecció dels terrenys i quan els trens pendulars donen més flexibilitat al traçat?."*

L' Informe Martinand (1996) plantejava que *"El creixement del tràfic TGV s'ofega en si mateix i es menor que el previst en el TGV nord. La rendibilitat dels nous TGV es degrada sota els dobles efectes de l'alça de costos de construcció i la competència creixent del transport aeri..."* "s'ha de dissenyar un nou esquema director ferroviari combinant les vies TGV i el millorament de les connexions clàssiques portades a 200-220 km/h..."

En definitiva, es desaconsellaven noves línies si no es garantien més de 12 milions de viatgers/any. La previsió del **TGV Paris - Estrasburg** era de uns 11 milions de viatgers, (més del doble que la d'AVE Madrid - Sevilla després de 10 anys). **L'informe Blanc-Brossier** explicava textualment que *"..És un projecte en què la taxa de rendibilitat per a la col·lectivitat és inferior a la mínima exigible pel Comissariat General del Pla..."Es proposava un aplaçament al menys de 12 anys (es tractava de la principal via de comunicació centreeuropea, al cor d'Europa), perquè s'augmentava l'endeutament de la SNCF i el seu dèficit, o construir només un tram. Per raons de compromisos polítics va ser aprovada la seua construcció, per fases, però un dels primers actes del nou govern francès (any 2002) va ser la congelació de tots els plans de noves línies TGV previstes.*

En conclusió, el projecte està sobredimensionat i no es correspon amb les tendències actuals del transport ferroviari europeu, amb un cost i una afecció superior a la que seria necessària en funció de les característiques dels trams anterior i posterior.

10.- SOBRE ELS IMPACTES NEGATIUS PREVISIBLES

Tractant-se d'una obra de les característiques de l'estudiada, que podem caracteritzar com una infraestructura lineal, amb poca o nul·la flexibilitat per adequar el seu traçat, i amb una forta afecció sobre el territori, la proposta d'un corredor ferroviari entre València i Castelló comporta **greus impactes ambientals i de altres tipus** que l'estudi informatiu hauria d'haver detallat de manera més rigorosa i quantificat al detall, així com les mesures correctores proposades al respecte.

10.1.- Destrucció d'una gran quantitat de terres fèrtils:

Considerem que existeixen **deficiències evidents en l'anàlisi de la pèrdua de sòls amb usos agrícoles**, encara que el propi Ministeri destaca que la importància de factor és alta i que els valors d'alteració són significatius. Segons el propi estudi informatiu, l'alternativa que menys impacte provoca és la Est-3. No obstant, aquesta no deixa d'ésser greument perjudicial, significant l'ocupació definitiva de 3.544.885 m², dels quals **3.216.763 m² són terres de cultius i d'horta** (aproximadament unes 4.000 fanecades).

Açò a banda del volum de terres que adicionalment ocuparan, teòricament al menys amb caràcter temporal, per a vies de servei, magatzems de materials i vehicles, etc.; però durant tant de temps i amb tal intensitat que farà quasi impossible la seua posterior recuperació agrícola. **Estimant-se així en vora un 50 % adicional la superfície total de terres fèrtils que l'estudi diu afectar.**

A l'esmentat estudi **no es valora adequadament la qualitat de les terres** agrícoles destruïdes durant la construcció de l'obra, així com per l'ocupació final de la plataforma viària i dels vials paral·lels per a la reposició de serveis, que tindrà conseqüències irreversibles. Quant a les **terres que s'ocuparan temporalment** durant la fase de construcció, l'estudi no fa cap descripció de la seua superfície, ni tampoc de la seua naturalesa i intensitat, aspectes tots ells que determinaran el seu efecte irreversible. Aquesta omisió és molt greu, tractant-se de terres d'horta d'alta capacitat productiva, i que a més a més compleixen una funció ambiental (espais verds entre poblacions) i hidrològica (absorció d'aigües pluvials i d'avingudes) importants.

10.2.- Impacte paisatgístic.

El paisatge afectat és una extensa planura horitzontal, caracteritzada pel contrast entre un sòl agrícola i natural que realitza funcions productives, descontaminadores i d'esbarjo, front a un sòl urbanitzat per vivendes i equipaments.

L'estudi infravalora i menysprea l'impacte paisatgístic sobre el sòl agrícola i natural afectat. En canvi destaca que és una zona fortament antropitzada per tal de justificar el seu projecte. El paisatge és protegit per la legislació mediambiental ja que el considera un recurs a conservar orientat a la millora de la qualitat de vida dels seus habitants. Segons es descriu a l'informe, l'obra de l'AVE serà una forta modeladora del paisatge degut a l'elevació de la seua plataforma, que en molts punts assolirà una alçada de 8, 10 fins i tot de 12 metres, agreujant encara més la intrusió visual la xarxa elèctrica de la via, així com les pantalles acústiques que s'elevaran fins a 3 metres més.

En definitiva, el **projecte suposaria per a la població la modificació de la seva estructura visual de forma irreversible i permanent, caracteritzada per la introducció d'uns atributs de gran simplicitat i monotonia condicionadors de la resta dels elements paisatgístics que aporten la qualitat de vida dels habitants que persegueix la legislació mediambiental.**

10.3.- L'augment del risc d'inundacions:

L'estudi avalua el greu impacte que l'obra tindrà, respecte de cadascuna de les alternatives, sobre els recursos hídrics, tant subterranis com superficials. S'analitzen els efectes que tindrà sobre la qualitat de les aigües així com respecte al seu volum, **però no s'han aportat estudis que garanteixen l'adequació de l'obra, en passar per zones sensibles al risc d'inundacions**, i que evite també l'efecte de contenció de les aigües d'avinguda amb un període de retorn suficient, incloent informe de la Confederació Hidrogràfica i de Centres d'investigació suficientment reconeguts (Universitats).

10.4.- Impacte acústic:

Pel que fa a les previsions d'impacte acústic, **un dels impactes ambientals més greus dels Trens d'Alta Velocitat**, el model de simulació que ha estat emprat per l'Estudi Informatiu porta a unes conclusions interessadament optimistes. L'Estudi Informatiu tan sols considera l'impacte acústic en una franja de 500 metres, sense avaluar l'afecció a distàncies majors (la qual resulta previsible tenint en compte que la major part del traçat és a nivell, o elevat sobre el territori circumdant, en pont o en terraplens).

En relació a les alternatives analitzades per l'Estudi Informatiu, totes elles presenten un **impacte acústic sever, afectant directament a la població** dels nuclis urbans propers als traçats plantejats pel pas del ferrocarril. Els nivells d'afecció de les alternatives està molt per damunt dels considerats com a perjudicials per a la salut per la mateixa OMS. D'entre aquestes, l'alternativa Est-3 és la que més impacte acústic ocasiona, ja que afecta a una major longitud d'impacte sever segons el criteri adoptat per l'Estudi Informatiu i és, a més a més la que afecta a un major nombre de nuclis urbans o zones industrials.

L'augment de contaminació acústica que es produeix en passar d'una velocitat de 250 K/h a 300 K/h és molt notable. El soroll és més paregut a un avió a reacció rodant per la pista, que a un tren clàssic. **Cap mesura correctora** (com ara les pantalles acústiques) **no garanteix un nivell sonor acceptable** per a les poblacions veïnes. A les comarques de l'Horta, El Camp de Morvedre o La Plana, es fa imprescindible una reducció de velocitats al nivell del 220-240, com el mateix Ministeri va acceptar com a necessari a l'horta Sud o La Ribera.

Per tant, l'estudi **no garanteix una adequada previsió de l'impacte acústic, ni proporciona garanties de seguretat**, ja que no es fa cap menció de les mesures de seguretat, prevenció i correcció necessàries, tal i com es preveu a l'article 2.1,c) del R.D. 1302/86 de 28 de juny.

10.5.- Impacte energètic:

Les **noves línies d'alta tensió necessàries per alimentar les subestacions elèctriques de l' AVE**, que trenquen el territori, **així com les mateixes subestacions, són un impacte no previst ni estudiat** a l'avaluació d'impacte ambiental.

Amb la solució AVE es potència un consum energètic molt més elevat que amb el tren convencional. Ja el pas de velocitats de l'ordre de 250 K/h suposa triplicar el consum energètic sobre el ferrocarril normal, i el salt a 350 K/h que s'anuncia suposaria de nou triplicar el consum. Com que aquesta energia elèctrica és en la seua major part d'origen nuclear i tèrmic, caldria afegir els seus impactes a l'Avaluació.

Es pot concloure que l'AVE no suposa (fins i tot si tinguera èxit) una millora ambiental, des del punt de vista del consum energètic i de les emissions d'efecte hivernacle.

10.6.- Impacte sobre el Patrimoni Cultural

L'estudi informatiu desconeix el **component patrimonial que l'ecosistema definit per l'acció de l'home sobre l'entorn fèrtil** que constitueixen bona part dels terrenys afectats per la infraestructura projectada. La vinculació de l'home amb el medi, que té com a base una intensa activitat agrícola des de fa centenars d'anys, ha donat lloc a **un paisatge secular, característic, singular i insubstituïble que, a més a més, incorpora tota la infraestructura de camins, sèquies i alqueries, junt a una cultura i un patrimoni etnològic de incalculable vàlua.**

Però, fins i tot en aquells aspectes que l'estudi informatiu avalua per a les distintes alternatives de traçat, com els anomenats **"impactes" sobre punts d'interès cultural del tipus jaciments o immobles** i després de qualificar fins i tot alguns d'ells com a **"severs"** per trobar-se a menys de 50m del traçat, la qual cosa **significarà amb quasi total seguretat la seva definitiva destrucció**; s'arriba a conclusions interessades amb les quals es presenta una falsa imatge d'inoculat, qualificant totes les alternatives de traçat amb un tres sobre una escala de 1 a 5.

10.7.- Seguretat alimentària:

A l'Estudi **Informatiu en cap moment s'ha fet referència al valor que tenen els terrenys afectats per l'obra com a font de recursos alimentaris.** La desaparició d'aquest espai significa directament la pèrdua d'una activitat productiva, de la capacitat potencial de produir (per la població dedicada a l'agricultura) i de consumir (per la població valenciana) productes de qualitat i frescos de l'horta valenciana. Una producció agrícola en perill com a resultat de la construcció d'obres d'una magnitud com la que es proposa, però que, al mateix temps, és un recurs potencial per a desenvolupar noves formes de mercat agrícola basades en l'agricultura integrada o en l'agricultura biològica.

A més a més, s'està produint un **efecte de pèrdua de control per part dels consumidors sobre l'origen i qualitat dels aliments, que genera preocupació i angoixa en el consumidor davant la possibilitat de prendre aliments d'origen dubtós, que puguin afectar la seua salut**. Per aquest motiu, arreu del món s'està produint un procés de relocalització de les zones de producció d'aliments cap a les zones periurbanes amb una relació més fluida entre productors i consumidors que coneixen de manera més directa l'origen dels seus aliments.

El fet de dur a terme la construcció de l'obra del tren d'alta velocitat provocaria un efecte contrari a la tendència assenyalada, **posant en perill la seguretat alimentària de tots els valencians i valencianes**.

10.8.- Impacte social i econòmic:

L'impacte d'obres com la projectada repercuteix també sobre el medi socioeconòmic, afectant a les activitats humanes i en particular a la vertebració del territori. Els **impactes es produiran sobre la mobilitat i la capacitat de desplaçament, sobre el conjunt de les activitats econòmiques, sobre la propietat de la terra i sobre la percepció de la població del seu propi entorn**.

La construcció de noves infraestructures viàries en un territori com l'afectat, amb una densa xarxa de comunicació i un elevat moviment diari de població, entenem que deu de ser meticulosament considerada, cosa que no fa l'estudi informatiu, per evitar interferir el més possible en les activitats humanes. Aquesta premissa és especialment important tractant-se d'una línia d'alta velocitat de gran dimensió.

Els sectors econòmics de serveis i l'industrial, depenen substancialment de l'existència d'una bona i adequada xarxa de comunicació. En aquests sentit, **no hem d'oblidar que les carreteres d'ordre menor i camins locals afectats pel projecte exerceixen també un paper indispensable i beneficiós per al desenvolupament econòmic de la zona**.

Pel que fa a l'agricultura, l'estudi reconeix que aquesta activitat serà greument perjudicada. **Es provoca l'abandonament de conreus, així com el descens de la producció ramadera** com a conseqüència de la separació de territoris, el que també s'anomena efecte barrera.

Evidentment també **afectarà a la comunicació entre les poblacions veïnes i a la seguretat de les pròpies persones**. L'estudi informatiu però, en cap moment fa esment de possibles solucions, mesures o mecanismes per a la pertinent reposició dels danys ocasionats com disposa l'article 2.1 del R.D. 1302/86 de 28 de juny.

Els beneficis econòmics que l'estudi pronostica són qüestionables, temporals i a curt termini. Per contra a llarg termini l'AVE - a diferència d'altres infraestructures viàries - no reporta cap benefici per als habitants del territori afectat. No realitza parades intermèdies, per tant l'activitat econòmica local no es veu beneficiada, en tot cas perjudicada perquè inevitablement comportarà l'emigració forçosa dels pobles i les ciutats menudes a les grans ciutats, ja que aquest transport "públic" només unirà les grans ciutats.

11. – SOBRE LA DECLARACIÓ D'INTERÈS GENERAL DE LES OBRES.

L'estudi informatiu que ens ocupa **no justifica la concurrència de l'interès general que defensa per a les obres**, pretenent que tal interès es deriva automàticament de la suposada bondat de l'actuació..

La suposada bondat no pot, sense més, presumir-se del sol fet de que siga l'Administració Pública Estatal qui projecta l'actuació i del precepte constitucional que estableix la vinculació genèrica de l'Administració en la seva actuació al servei objectiu dels "interessos generals" (**article 103.1 del text constitucional**). Al contrari, aqueix precepte constitueix un **manament per a l'Administració que ha de suportar en el seu actuar a**

la satisfacció d'aquests interessos, en virtut dels quals rep una sèrie de prerrogatives exorbitants que ha d'exercitar amb el "ple sotmetiment a la Llei i al Dret"

Por tot això **l'Administració no està exempta de provar que en les seues decisions concorre una motivació de defensa de l'interès general ni de justificar de quina forma les seues actuacions serveixen amb objectivitat a aqueixa motivació**. Més encara quan les decisions a adoptar tenen una gravetat tal, per la intensitat dels seus efectes sobre el medi ambient i les activitats humanes, com passa en el present cas.

No resulta exagerat qualificar de **efectes irreversibles** els que l'actuació projectada comportarà sobre els territoris directament i indirecta afectats per l'actuació, **tant des del punt de vista mediambiental com socioeconòmic i patrimonial**. Per tant, una decisió d'una magnitud tal que estendrà els seus efectes més enllà del nostre temps (inclòs el curt termini polític electoral), conformant el voltant i el mode de vida de generacions futures, **demandaria que fora adoptada amb el màxim consens social possible i previ un debat real**, amb el concurs de institucions científiques reconegudes, al voltant de les distintes opcions reals per a la millora del transport ferroviari i la vertebració de la nostra Comunitat.

A hores d'ara no més hi ha declaracions i propaganda oficial, quan lo que calia es un debat social autèntic. I més si tenim en compte que a favor de la **urgent necessitat de l'ordenació i protecció de un espai greument afectat com es l'Horta de l'àrea metropolitana de València**, s'han pronunciat reconeguts especialistes nacionals i internacionals, però també institucions com el **Consell Valencià de Cultura** en el seu conegut dictamen de maig de 2001, la **Universitat de València** amb motiu de la campanya de la **Iniciativa Legislativa Popular per l'Horta** i, lo més important, **vora cent divuit mil ciutadans i ciutadanes valencianes** que recolzaren amb la seua signatura la proposició de llei que era objecte de la dita iniciativa popular, expressant així la seua ferma determinació de el dit espai siga ordenat i protegit per als ciutadans actuals i les generacions futures.

Que se sàpiga, cap estudi informatiu ni cap projecte com el que ara es pretén portar a terme per el Ministeri de Foment ha gaudit mai de un suport social com el esmentat

12.- SOBRE LA LEGALITAT DEL PROJECTE

El "Tram València - Castelló" objecte d'aquestes al·legacions **és part d'un projecte general** presentat a informació pública en Desembre de 1999, i **que mai va ser aprovat** en el seu conjunt. Va ser objecte de milers d'al·legacions tant de particulars com de Ajuntaments i altres Institucions, sense que aquestes al·legacions es contestaren, però sense que es realitzara la seua aprovació formal. Havent eludit aquesta discussió, podem dir que no està justificat el projecte en el seu conjunt, i per lo tant menys encara cadascú dels seus trams. Entenem que la presentació de projectes de trams parcials sense aquesta aprovació general constitueix una burla a la llei, i una clara maniobra per tal d'eludir el control públic del projecte.

A més, en la mesura que el tram discorreria en paral·lel a una línia ja existent (i, com s'ha demostrat, molt lluny de la saturació), la seua possible construcció **incompleix la legislació vigent**, per quant l'article 230 de la **Llei d'Ordenació del transport** estableix que : *"No procederá el establecimiento o ampliación de líneas de ferrocarriles de transporte público cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:*

1.2.1) Que la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otra líneas ya existentes

1.2.2) Que la construcción y explotación no se planee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables."

Igualment, el **Reglament de la Llei d'Ordenació del transport** (RD 1211/1990) obliga a incloure en un projecte de nova infraestructura:

Art 227 - a) *La memoria y anejos describirán..... con especial referencia a los posibles modos de transporte en competencia y las previsiones sobre la misma, los costes y tarifas a*

aplicar, indicadores socioeconómicos de política territorial y estudio detallado de los balances y Cuentas de Resultados previsibles a corto, medio y largo plazo."

Art 229- "Cuando el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias se haga con cargo a fondos de inversiones públicos....exigirá la evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento"

Encara que a l'Estudi Informatiu s'inclouen apartats referents (formalment) a aquestes condicions, en realitat, com hem demostrat a llarg d'aquestes al·legacions, la justificació de la necessitat del projecte i el seu balanç econòmic i social estan molt lluny de demostrar-se.

Respecte a la normativa ambiental, s'ha de dir que el RD 28.6.86 núm. 1302 sobre Estudi d'Impacte Ambiental art 2-1 diu que **s'han d'estudiar diferents alternatives** per a una obra nova. Això s'interpreta, en el millor dels casos, com l'obligació de dibuixar diferents "variants" del mateix projecte, per tal de fer triar la menys impactant. Però de fet entre aquestes "alternatives" s'haurien de plantejar diferents solucions tècniques, i comparar-les. No és correcte, per exemple, comparar la situació actual exclusivament amb les prestacions aconseguides amb una línia nova, però no amb la millora de l'existent, o la possibilitat d'introduir una tercera o quarta via, sense obligar a la creació d'un corredor ferroviari nou.

13. EXISTÈNCIA D'ALTERNATIVES DE MENOR IMPACTE I MÉS GRAN EFICIÈNCIA

Com alternatives a les actuacions proposades en l'Estudi Informatiu, per tal de millorar les comunicacions ferroviàries entre Castelló i València, s'haurien de prendre's en consideració mesures com les següents:

- **Completar urgentment la millora i modernització de la línia entre València i Tarragona** amb l'acabament de l'adaptació a alta velocitat (220 km/h), millora en els sistemes de control i seguretat, modernització del servei de rodalies, ampliació de les platges de vies i construcció dels apartaders necessaris per a facilitar el pas dels trens de llarg recorregut, col·locació de barreres acústiques, protecció de la línia davant intrusions externes ...
- **Donar solució ja als problemes generats per la travessia** dels trens per poblacions com Roca-Cuiper, Puçol, o Vila-real.
- **La construcció de la tan anunciada nova estació central passant de la ciutat de València**, la qual cosa permetria una reducció considerable del temps de viatge per a tots els serveis.
- **Adaptar en un futur tot el Corredor Mediterrani actual a l'ample europeu**, i progressivament a la resta de la xarxa ferroviària valenciana de via ampla. Aquesta actuació és tècnicament possible efectuar-la en un espai de temps reduït, ja que les travesses col·locades recentment són polivalents.
- Si l'augment de la demanda en el futur fóra superior a la capacitat de l'actual línia, podria **ampliar-se l'actual plataforma** (en un horitzó prou llarg) amb la incorporació d'una tercera i fins i tot una quarta via, que possibilitaria la circulació d'un número de trens molt superior a l'actual. Les afeccions que causaria aquesta ampliació a les poblacions més pròximes a les vies obligaria a unes actuacions d'adequació ambiental (soterrament, fals túnel, etc.) que en tot cas seria necessari realitzar ja a l'actualitat).
- Per a donar coherència a aquestes obres de millora, haurien d'**emmarcar-se dins d'un Pla Director de Ferrocarrils per a la nostra Comunitat**

(elaborat amb la participació dels distints sectors de la societat valenciana). Aquest Pla hauria de plantejar-se l'objectiu d'una transferència important de viatgers i mercaderies des de la carretera al ferrocarril, augmentant significativament, d'aquesta manera, la demanda de transport ferroviari. El Pla hauria de contemplar les distintes necessitats en matèria ferroviària d'una manera integral, tot i introduint actuacions i mesures que convertisquen el ferrocarril en la columna vertebral del transport a la nostra Comunitat. Els criteris d'aquest Pla haurien de ser aconseguir un ferrocarril útil com a servei públic, d'ús general, modern, ambiental i energèticament eficient, accessible, i amb alt grau de compatibilitat. Aspectes que, com hem vist anteriorment, no caracteritzen el projecte presentat de nova línia específica de Alta Velocitat, amb dos amples de via diferents en paral·lel. Demanem, en definitiva, un debat seriós i seré sobre el futur del ferrocarril i l'alta velocitat a la nostra Comunitat, per a decidir col·lectivament les solucions més adequades a les nostres necessitats reals, la capacitat d'acollida dels territoris travessats i les disponibilitats financeres.

- **Dins d'aquest pla es contemplaria**, per exemple, la millora i modernització de la línia entre Sagunt i Terol, així com l'establiment de serveis de rodalies entre Castelló i Vinaròs, i la creació d'estacions intermodals en les capçaleres comarcals. Aquestes actuacions, tan importants per tal de captar nous viatgers al ferrocarril, són ignorades al projecte ací al·legat.

En raó a tot allò exposat i de la seua consideració de interessats, les organitzacions i col·lectius ciutadanes sotassignats

DEMANEM que se les tinga per personats i part a l'expedient a tots els efectes, siguen atentament considerades les presents al·legacions i, previs els tràmits que calguen, siga acordada la adopció d'una moratòria per a la implantació de "la línia de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia". Al temps que s'obri un autèntic debat social i científic al voltant de quina podria ser la millor alternativa per al transport ferroviari a la nostra Comunitat que, a més de respectar l'entorn, vertebre el nostre territori des de el interès públic, la viabilitat social i econòmica i la sostenibilitat, tot allò abans de prendre cap tipus de decisió definitiva.

Firmat en _____ a 15 de febrer de 2003

**EXCM. SR. MINISTRE DE FOMENT
NUEVOS MINISTERIOS
PASEO DE LA CASTELLANA, 67.**

28071, MADRID