

SOCIEDAD ECOLOGISTA ALWADI-IRA
C/ Avenida de Portugal, s/n y Apartado de correos: 226
ALCALÁ DE GUADAIRA C.P.:41500
SEVILLA.

EXPONE:

Teniendo conocimiento por terceros del Anteproyecto de trazado de la línea de AVE Sevilla – Marchena que divide la COMARCAS DE “LOS ALCORES” en dos partes, consideramos que:

Ha debido notificarse a la entidad Sociedad Ecologista Alwadi-ira, a la que represento, como depositario de un interés legítimo de entidades, la adecuada información sobre el contenido de la actividad administrativa que ampara la CE y que creemos se ha vulnerado. Los ciudadanos y entidades ostentan la titularidad de un derecho o de un interés legítimo afectado a recabar de la Administración Pública información se encuentra reconocida de modo general en la legislación de procedimiento administrativo. Por lo que cabe hablar de un deber por parte de la Administración de transparencia administrativa. Hablamos en este caso del mandato constitucional de proteger el medio ambiente (art. 45 CE). La ordenación territorial constituye un instrumento especialmente práctico por cuanto incorpora en un mismo documento las previsiones ambientales, urbanísticas o económicas a desarrollar sobre un ámbito territorial determinado. Tanto el TC como TS se han pronunciado sobre la relación entre los instrumentos de planificación urbanística, manteniendo que el urbanismo constituye unos instrumentos básicos de la protección del medio ambiente y de la calidad de vida, vinculándose el medio ambiente con la protección de los derechos fundamentales a la vida, a la salud, a la intimidad y a la inviolabilidad del domicilio.

Los Estudios Informativos Anteproyectos son sometidos a información pública conforme a lo dispuesto al art. 228.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y los alegantes pueden formular observaciones sobre un conjunto de temas:

“Las observaciones formuladas en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la línea, sobre la concepción global de su trazado y sobre la evaluación del impacto ambiental.”

y no respeta ese artículo citado.

Por otra parte consideramos que, cualquier trazado del AVE por LOS ALCORES es un atentado con consecuencias irreparables. En el supuesto de realizarse subterráneo, los daños que acarrearía para los sistemas de suministros acuáticos al río Guadaira y su cuenca en la zona de LOS ALCORES los podríamos catalogar de catastróficos. El trazado del AVE por LOS ALCORES se opone frontalmente al Programa Coordinado de Recuperación del río

Guadaíra y su Cuenca y entra en colisión con las propuestas de Parque Cultural y Parque Peri urbano existentes en la zona.

Sin menoscabo de otras repercusiones económicas (que expondremos más tarde). Este tipo de trenes necesita de un trazado muy en línea recta y con muy poca pendiente, con lo cual se tienen que hacer grandes desplazamientos de tierra, desmontes, creación de montañas de escombros, etc. Su trazado genera la ruptura de ecosistemas tanto por las vías, como por las vallas que las protegen (los animales no pueden atravesarlas). Además provoca gran mortandad de animales por atropellos y cables, eliminación de vegetación, etc. Implica la explotación desmesurada y la apertura de nuevas canteras, el uso masivo de metales pesados, explosivos, sustancias químicas, etc. Genera contaminación (aumenta el ozono tropos feérico y el óxido de nitrógeno, contribuyendo al efecto invernadero y a la lluvia ácida) e impactos electromagnéticos que provocan alteraciones en la producción de hormonas y proteínas, incide en cánceres, leucemias, sistema inmunológico

POR LO EXPUESTO SOLICITAMOS:

La anulación del trazado de la línea AVE Sevilla–Marchena por la COMARCA DE “LOS ALCORES”, por su afectación negativa al acuífero de Los Alcores, río Guadaira, los proyectos de Parque Cultural y Parque Peri urbano y sus consecuencias económicas en el conjunto de la población y su calidad de vida, y que a continuación pasamos a detallar en las siguiente,

ALEGACIONES:

Alegación previa:

Creemos que ha debido notificarse el anteproyecto de línea del AVE a la entidad Sociedad Ecologista Alwadi–ira a la que represento, Y ACUANTAS ENTIDADES REPRESENTAN INTERESES COLECTIVOS, Y ENTRE ESTAS, LAS RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE Y EL PATRIMONIO, como depositarias de un interés legítimo de entidades que representan intereses colectivos, derecho a obtener la adecuada información sobre el contenido de la actividad administrativa que ampara la CE y que creemos se ha vulnerado.

Alteraciones en la geomorfología y al paisaje:

Alegación introductoria sobre la geomorfología de Los Alcores:

Geomorfología de Los Alcores

Rafael Baena Escudero

Universidad de Sevilla

Rasgos principales

Los Alcores se configuran a modo de franja alargada en dirección NE-SW de unos 30 km de longitud, entre la margen izquierda del río Corbones y el río Guadaira que lo atraviesan en su sector meridional, siendo su anchura desigual, con menos de un km al N de Carmona por unos 10 km en las inmediaciones de Alcalá de Guadaira. Esta afloramiento neógeno compartimenta el tramo central de la Depresión inferior del Guadalquivir en dos unidades geográficas diferenciadas: una al NW, constituida por el aluvial del Guadalquivir que escalonadamente desciende desde su dorso hasta el río; y otra al SE, representada por la zona deprimida de la Vega de Carmona que, labrada sobre los materiales margosos del olitostroma, se extiende entre el escarpe de los Alcores y las plataformas meridionales de la sedimentación post-orogénica de la cuenca.

Carentes en la actualidad de un estudio específico, los Alcores son conocidos geomorfológicamente por los trabajos de aproximación global a la morfología de los mismos en el contexto regional y a diferentes niveles de interpretación (CARANDEL, 1936; DRAIN, 1971; DIAZ DEL OLMO, 1987), o más particularmente por las evaluaciones detalladas que de aspectos parciales se han efectuado: tectónica y sísmica (BONSOR, 1918; BAENA, 1993), evolución de laderas (RODRIGUEZ VTDAL y GONZALEZ DIEZ, 1987), hidrogeología (RUIZ CELAA, 1969) o formaciones geológicas (SERRAT y RUIZ LOPEZ, 1988).

Geológicamente están constituidos por calcarenitas masivas amarillentas con gran cantidad de restos fósiles, oscilando su potencia entre los 30 y 70 m. según las zonas. Corresponden a depósitos de plataformas someras que, repartidas discontinuamente por la cuenca (provincia de Córdoba, Sevilla y Cádiz) definen el Mioceno Superior-Plioceno Medio (VIGUIER, 1974).

Desde un punto de vista geomorfológico, los Alcores conforman un relieve estructural monoclinial donde tectónica y litología juegan un papel fundamental a la hora de evaluar sus aspectos más característicos. A saber: su marcado escarpe, su sismicidad y la presencia de un importante acuífero.

El escarpe y la Vega de Carmona.

Dando frente a la actual campiña de Sevilla, la unidad de Los Alcores destaca por su relevante escarpe de carácter poligenético. Con una pendiente media del 15 % y trazado lineal, éste se configura a modo de ladera con cantil y talud, a partir del diferenciado comportamiento mecánico entre los materiales arcillosos de su base y las compactas calcarenitas que lo coronan. No obstante, y en función de otros condicionantes, localmente también pueden resolverse a través de otros tipos de modelados tales como:

Laderas con depósitos coluviales, coincidiendo con tramos en los que el escarpe recula sobre facies más arenosas y poco cementadas; o laderas complejas, con frecuentes rupturas de pendiente a cargo de bancos calcareníticos de mayor cohesión (areniscas calcáreas) o lobulos de solifluxión y deslizamientos rotacionales.

Con altura decreciente hacia el SW en igual sentido que toda la unidad (140 m en Carmona, 40 m en Alcalá de Guadaira), su análisis en planta denota, dentro de la linealidad general, cierto dispositivo zigzagueante acomodado a las direcciones de la fracturación, sobre las cuales se instalan, configurando boquetes anaclinales, las cabeceras de los más importantes arroyos de la Vega.

Como unidad geomorfológica emergida desde el final del Plioceno Medio, la evolución de los Alcores, y por ende la de su escarpe, es compleja, habiéndose relacionado con la tectónica entre el pre y post-orogénico y la evolución de la red hidrográfica del Guadalquivir y sus afluentes (BAENA, 1993). En efecto, la compartimentación de todo el Bajo

Guadalquivir en grandes bloques, reflejo de la fracturación del basamento hercínico de la cuenca durante la etapa distensiva Mio-Pliocena, se manifiesta en la deformación monoclinial de sus series detrítico-carbonatadas, inclinadas hasta un máximo de unos 15 % hacia el NW debido al juego tectónico de la zona externa de la plataforma. Con posterioridad, durante la fase compresiva cuaternaria, se producen nuevamente reajustes en el relleno sedimentario intracuenca catalizados por la plasticidad de las masas olistrotrómicas, que ocasionan un aumento en la desnivelación de la plataforma. Así se aprecia en la disposición de los retazos de aplanamientos intrapliocenos que biselan la unidad, los cuales, dada la acción de todo un sistema de fracturas menores en sentido ortogonal al escarpe, se muestran escalonadas en dirección a Alcalá de Guadaíra acompañando al escarpe.

Del mismo modo, la individualización de la Vega de Carmona como unidad deprimida, a una altitud media de 70-80 m, y enmarcada en un contexto de relieves acolinados de la campiña al E y de plataformas al N, W y S, obedece al mantenimiento del protagonismo cuaternario de estas estructuras como resultado de la compartimentación tectónica de la Depresión. Dicha actividad influye en la organización hidrográfica de los afluentes del Guadalquivir, Corbones y Guadaíra que, constituyendo los límites NE y SW de la Vega respectivamente, se adaptan a los límites entre bloques ya referidos.

Ambos ríos, coadyuvados por las líneas de debilidad que suponen los ejes estructurales de los Alcores y lo deleznable de los materiales, han ocasionado durante el Pleistoceno Medio el vaciado de la Vega, resaltando aún más si cabe tanto por la inversión del relieve aluvial de las terrazas del Guadalquivir como por la existencia del primitivo escarpe de fractura sobre la formación calcarenítica de los Alcores.

Esta extensa planicie, tan sólo desdibujada por la débil incisión de los arroyos que la drenan y las colinas testigos del relleno olistrotrómico, se labra directamente sobre el sustrato de margas blancas aquitano-burdigalienses (“albarizas”) sobre el que se desarrolla un potente suelo vértico (“bujeo”) ocasionado por la hidromorfia estacional dada la ausencia de pendiente. Entre sus características hay que destacar su color gris oscuro a negro, estructura columnar y abundantes grietas de retracción al tratarse de materiales ricos en arcillas hinchables.

Sismicidad histórica

En un contexto de inestabilidad ya referenciado desde finales del Terciario, la unidad de los Alcores en razón de los datos sísmicos de la región, se encuadra en la zona de “stress” sísmico que de N a S une el valle del Guadalquivir con la Serranía de Ronda y el litoral mediterráneo gaditano (UDIAS et al., 1983). En concreto, en los alrededores de la población de Carmona se sitúan los epicentros de varios sismos históricos; destacando el de 1504 que, con intensidad máxima superior a IX (International MKS) y magnitud por encima de 7 (GENTIL, 1989), afectó a una gran parte de su patrimonio monumental (BONSOR, 1918). Ocurrió el 5 de abril de 1504 y, conocido en la bibliografía sobre el particular como “Terremoto de Carmona” (HERNÁNDEZ PACHECO, 1918; NAVARRO NEUMANN, 1920), sus efectos fueron muy intensos en toda la provincia de Sevilla extendiéndose por otros lugares de Andalucía, Castilla e incluso el N de África.

Los numerosos efectos que sobre el terreno de los Alcores mencionan las crónicas de la época (deslizamientos, grietas, hundimientos, alteraciones del régimen de las aguas...) nos hablan de la relevancia del fenómeno; al tiempo que nos suministran información acerca del comportamiento de los distintos materiales y formaciones superficiales que componen la morfología de la Depresión. Así, sobre parte de la plataforma monoclinial de calcarenitas, se produjo el rejuvenecimiento de su escarpe con la formación de numerosas y extensas grietas paralelas a éste. La más conocida, de dirección E-W y un metro de anchura, afectó a la muralla del Alcázar con desplazamientos de 1,8 y 1,4 m en la vertical y horizontal respectivamente (BONSOR, 1918). A todo ello, no cabe duda que contribuyó la especial configuración del relieve, el fuerte diaclasado ortogonal de la formación así como la plasticidad de las margas infrayacentes; lo que ha llevado a cuestionar el origen exclusivamente tectónico del fenómeno, por lo demás aún funcional sobre las edificaciones del borde del escarpe (RODRIGUEZ VIDAL, 1987).

Hidrogeología de los Alcores

Sustentado en las calcarenitas existe en los Alcores un importante acuífero explotado desde antiguo por las poblaciones del entorno, incluida la capital (acueducto romano de los Caños de Carmona). Su recarga procede exclusivamente del agua de lluvia que en esta zona ronda los 600 mm anuales de media, estimándose en un 25 % la cantidad que se infiltra en las calcarenitas (CHAPOND, 1968), bien directamente favorecida por la intensa fracturación de la roca, bien a través de pequeñas depresiones de origen kárstico. El espesor y profundidad del acuífero se muestran variables según la potencia de las calcarenitas, existiendo un flujo principal de las aguas subterráneas en sentido longitudinal a la unidad (NE-SW) y otros

secundarios hacia las terrazas. Ello determina que las principales surgencias se sitúen en los bordes de las depresiones de fondo plano, o en las inmediaciones del Guadaira a su paso por Alcalá.

En la actualidad, los problemas de descenso en los niveles piezométricos son preocupantes, dada la importante explotación a la que está sometido el acuífero como consecuencia del empleo para el riego, el aumento de la demanda de los núcleos de población de los Alcores y la proliferación de urbanizaciones. A todo ello hay que añadir la situación de sequía que cíclicamente padece la zona así como los problemas de contaminación por nitratos que determinan la no potabilidad del agua.

Bibliografía

Baena Escudero, R. (1993): "Evolución cuaternaria (3 M.a) de la Depresión del Medio-Bajo Guadalquivir y sus márgenes (Córdoba y Sevilla)". Tesis Doctoral, Univ. de Sevilla, 589 págs.

Bonsor, G. (1918): "El terremoto de 1504 en Carmona y Los Alcores". Bol. Soc. Esp. Hist. Nat., nº 18, pp. 115-123.

Carandell Pericay, J. (1936): "Datos para la Geografía y Geología andaluzas. Un block diagrama de la altiplanicie de Carmona (Sevilla). Bol. Soc. Geogr. Madrid, t.76, pp. 346-354.

Chapond, G. (1968): "Balance hidráulico de las aguas subterráneas en las calcarenitas de Carmona". Seminario de Hidrología. Inst. Geol. Min. Esp. y F.A.O. Madrid, pp. 189-192.

Díaz del Olmo, F. (1987): "El relieve de Andalucía". Geografía de Andalucía, Tomo II. Madrid, Ed. Tartessos, pág. 11-98.

Drain, M; Lhénhaff R. y Vanney, J. (1971): "Le Bas Guadalquivir. Introduction géographique". Série Recherches en sciences sociales nº 1. Publications de la Casa de Velázquez. Paris, Ed. Boccard, 124 págs.

Gentil Govantes, P. (1989): "El riesgo Sísmico en Sevilla". Publ. de la Univ. de Sevilla, 255 págs.

Hernández Pacheco, E. (1918): "El terremoto de 1504 en Carmona y Los Alcores" Bol. Real. Soc. Esp. de Hist. Nat. T. XVIII, pp. 115-123.

Rodríguez Vidal, J. y González Díez, I. (1987): "Dinámica de vertientes en los Alcores (Carmona, Sevilla)". Actas VII Reunión sobre el Cuaternario, AEQUA, Santander, pp. 107-114.

Serrat Congost, D y Ruiz López, J.L. (1988): "Mapa geomofológico de Carmona". Memoria explicativa del Mapa Geológico nº 985. IGME, Madrid.

Viguié, C. (1974): "Le Neogene de l'Andalousie Nord-occidentale (Espagne). Histoire du Bassin de Bas-Guadalquivir." These Univ. Bordeaux, 450 págs.

- **En primer lugar**, si se opta por la realización de un túnel, su incidencia en el acuífero de LOS ALCORES, debe pasar a catalogarse como CRITICA por su prácticamente imposible reversibilidad. Un trazado subterráneo de la línea de AVE que cruzaría la cornisa de los alcores y por tanto su acuífero, ocasionaría graves alteraciones en el nivel freático de la zona, repercutiendo en el suministro hídrico a arroyos y río Guadaíra, pozos y zonas de riego.

- **En segundo lugar**, los cambios de relieve que se requerirán para realizar las explanaciones y la apertura de nuevos accesos en zonas abruptas, con la realización de taludes y/o excavación de desmontes, necesitarían enormes movimientos de tierra que alterarían drásticamente la morfología natural del terreno. Asociados a los túneles van la pérdida de

acuíferos, y a los taludes y desmontes van fuertes erosiones y arrastres de suelo, que acabará depositándose en vaguadas y cursos fluviales con la correspondiente pérdida de calidad de las aguas.

– **En tercer lugar**, el proyecto de AVE creara, por tanto, en el paisaje de LOS ALCORES y su entorno (vega y terrazas) un GRAVE impacto negativo irrecuperable. Se puede considerar que el paisaje, una vez atravesado por la plataforma del tren, sus viaductos y/o sus taludes, vallado metálico y unas líneas electrificadas de alta tensión por lo que perderá por completo su identidad.

– **En cuarto lugar**, el trazado de la línea de AVE intercepta a la antigua vía del tren y futura Vía Verde de Los Alcores, por lo que dicho trazado es totalmente incompatible con el proyecto que actualmente existe de construcción de la citada Vía Verde y a los usos a la que esta destinada.

Alegaciones en relación con patrimonio histórico, arqueológico y natural:

– **En primer lugar**, se puede considerar de extrema gravedad que el trazado pueda transcurrir por la zona dolménica de Gandul (cuna de la cultura del “baso campaniforme”), el complejo arqueológico de Alcaudete y en concreto del monumento histórico–arqueológico de La Motilla, quedando dentro del radio de protección de dicho monumento que abarca quinientos metros o por cualquier otro lugar de la cornisa de LOS ALCORES entre los núcleos de población Carmona–Alcalá de Guadaíra.

– **En segundo lugar**, el impacto sobre la presencia de yacimientos arqueológicos de gran valor que desaparecerían con el AVE ATENTA CONTRA EL PROYECTO DE PARQUE CULTURAL AL QUE LOS AYUNTAMIENTOS DE EL VISO, MAIRENA Y CARMONA SE HAN ADHERIDO.

Alegaciones en relación con la calidad de vida:

– **En primer lugar**, la línea ferroviaria pasa a una distancia aproximada de 50 m del Instituto y requiere para su funcionamiento de una línea de alta tensión (24000 voltios), que a la larga su exposición continuada produce efectos nocivos para la salud”.

– **En segundo lugar**, tiene un fuerte impacto acústico y la consiguiente contaminación acústica que genera en las viviendas mas cercanas al trazado: hasta 90 db a 350 kilómetros por hora, con oscilaciones de 40 db (11 db ya provocan desvelamiento). Consideramos que este impacto debe pasar a ser CRITICO por su efecto irreversible sobre la calidad de vida de las personas y suficiente por sí mismo para darle al conjunto del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) el carácter de CRITICO e insoportable ambientalmente.

- **En tercer lugar**, NOS OPONEMOS POR CONTRAVENIR LOS PRINCIPIOS BASICOS DEL PROGRAMA CIUDAD 21 AL QUE SE HAN ADHERIDO LOS AYUNTAMIENTOS DE LA COMARCA DE LOS ALCORES.

Alegaciones en relación con la naturaleza fauna y flora:

- **En primer lugar**, supone una barrera para los animales vallas metálicas continuas de especies animales., que produce el aislamiento genético de las especies terrestres con pocos individuos.

- **En segundo lugar**, se producen alteraciones entre todos los componentes de los ecosistemas existentes, tanto sobre la vegetación como sobre la fauna por el efecto barrera que se crearía o por la eliminación de vegetación -y por tanto de hábitats-, como indirectas, por el efecto que tendrán las alteraciones hidrológicas y geomorfológicas o los ruidos. De forma muy negativa afectarán las actuaciones que se realicen sobre vegetación riparia y freatófila, muy sensible y dependiente de un grado de humedad importante.

- **En tercer lugar**, igual que sobre la vegetación, sobre la fauna son muchos los factores que supondrán una fuerte alteración, tanto los directos -destrucción del hábitat, efecto barrera-, como indirectos -ruidos, molestias generadas por la actividad humana-. En general las afecciones más graves sobre la fauna coinciden con las alteraciones más graves sobre la vegetación y a los cauces de agua, ya que la destrucción de esa implica la eliminación de cobijo o de alimentación para los animales. Una infraestructura lineal de las características de un tren de alta velocidad, como el propuesto en este proyecto, supone una barrera infranqueable para muchas especies animales, y por tanto conlleva una serie de efectos como el aislamiento y la fragmentación de sus poblaciones, que en el caso de especies con pocos efectivos poblacionales puede conducir a cuellos de botella genéticos y a la desaparición de la especie a medio o largo plazo.

Con el objetivo de alcanzar velocidades de 350 km/h, las características geométricas de los trazados de las líneas férreas tienen que ser muy rígidas, con radios mínimos de 7.000 metros y pendientes máximas de 30 milésimas, es decir, del 3 por ciento. Por otra parte, el tren requiere una plataforma muy ancha, estable y aislada del entorno por medio de un vallado, así como un tendido eléctrico de alto voltaje.

Por ello, tanto la ocupación del mucho terreno que hace falta para ubicar la infraestructura, como el efecto de barrera física implica un impacto muy grave, en especial sobre los espacios naturales de interés, sobre los suelos, los ríos y arroyos, la vegetación y la fauna.

Bajo este punto de vista, cabe decir que cualquiera de las soluciones de trazado que se plantean tendrá un impacto crítico muy grave sobre el medio natural, vegetación y fauna,

que sólo se podrá minorar muy escasamente después de conocer con más detalle del que plantea el estudio informativo las posibles subalternativas que tenga el trazado que se llegue a seleccionar.

Alegaciones en relación con las economías agrarias:

– El efecto sobre la disminución de superficie cultivable el trazado supone un serio golpe a las formas y usos productivos del sector primario de difícil reversibilidad las consecuencias del trazado pueden dotar de un carácter CRITICO al impacto y que como tal debería ser valorado.

Alegaciones socio-económicas:

– **En primer lugar**, en el ámbito urbano, en las áreas metropolitanas, y en las llamadas regiones urbanas, como Madrid, Barcelona, Bilbao, Lisboa, París, se utilizan para el desplazamiento de las personas los trenes de cercanías, el metro y los tranvías. Los llamados, por Renfe, trenes regionales pueden asimilarse perfectamente a los trenes de cercanías, y de hecho mientras que en Cataluña la red más tupida y numerosa en vehículos y servicios es la de regionales, en la Comunidad de Madrid la red equivalente está atendida por los trenes de cercanías, con recorridos que superan el territorio de la propia Comunidad de Madrid alcanzando incluso ciudades como Toledo, Guadalajara, Segovia y Ávila, que están situadas en Castilla y León y en Castilla-La Mancha. La diferencia en el caso de Renfe, entre trenes de cercanías y trenes regionales, es un tanto artificiosa.

– **En segundo lugar**, el TAV es incompatible con un modelo equilibrado y descentralizado del territorio. Su utilidad se limita únicamente a la comunicación rápida entre grandes urbes, primando un tipo de viajero de alto nivel, y a lo que se subordina un grave deterioro ambiental y la desconexión entre localidades de menor población.

Por ejemplo, la necesidad de hacer mínimamente rentable el AVE Madrid-Sevilla ha provocado la eliminación de multitud de trenes regionales.

Por otra parte, la propia infraestructura supone una barrera física que corta los accesos entre pueblos, divide términos y separa fincas y predios. Por otra parte, las capitales se desvincularán más del resto de localidades de la provincia, al disminuir las comunicaciones por ferrocarril, perdiéndose una importante actividad basada en los servicios. Las enormes inversiones destinadas a esta infraestructura hipotecarán definitivamente para todo el territorio de la CAA un desarrollo equilibrado, dejando al territorio ajeno a las 2 capitales sometido a un déficit creciente de infraestructuras y en inferioridad manifiesta de condiciones para optar a crear un tejido económico viable y duradero. Generación de polarización de actividades económicas en los extremos (capitales). Vaciamiento del espacio

intermedio entre las ciudades (poblaciones medias). Encarecimiento del transporte. Discriminación social: transporte exclusivo para minorías de alto poder adquisitivo. Reducción de puntos de acceso al ferrocarril (pocas estaciones, desconexión resto red. Aumento del transporte por carretera (en autobús y camiones de transporte). Estos efectos se prolongarán en el tiempo, dejando una brecha entre capitales y resto de territorio que se irá agrandando en el futuro.

– **En tercer lugar**, los datos que divulga Renfe de los supuestos beneficios de la línea Madrid-Sevilla no son ciertos desde el punto de vista contable ya que no se considera la amortización de la obra, que alcanzó un costo muy por encima del medio billón de pesetas, y sólo se contabilizan los gastos de explotación. Algunos de los Estados que más apostaron por la alta velocidad ferroviaria ahora están reconvirtiendo sus proyectos a trenes 200, mucho más económicos y eficientes por esta causa.

– **En cuarto lugar**, en la actualidad nos encontramos con la paradoja de que mientras los técnicos ferroviarios y expertos en transporte se inclinan por el acondicionamiento de las líneas existentes para acomodarlas a la velocidad alta pendular, que permite la circulación a 200–220 km/h a un coste razonable (trenes 200), son los círculos de poder político, técnico y económico los que abanderan la realización de nuevos trazados de alta velocidad, aunque el coste por kilómetro se multiplique por factores de 7.

Lo cierto, y por algo será, es que en ningún otro Estado miembro de la UE se están construyendo líneas ferroviarias para circular a 350 km/h., cómo se pretende en algunos tramos del TAV Madrid-Levante. Ni Alemania, la máxima potencia ferroviaria europea, ni Francia, ni el Reino Unido, ni Italia, estados con mucha mayor capacidad financiera y tecnológica en el ámbito del ferrocarril que el español, están realizando proyectos tan impregnados de megalomanía como la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, la línea Madrid-Segovia-Valladolid, la línea Málaga-Córdoba línea Madrid-Levante o el proyecto Sevilla-Marchena-Málaga.

En estos países se está apostando por las tecnologías pendulares y la motorización distribuida frente a la tecnología despilfarradora de los trenes AVE.

Por otra parte, el TAV está generando una insensata doble red ferroviaria, única en nuestro país, ya que los trenes de alta velocidad usan vías de ancho internacional que son incompatibles con la mayor parte del material ferroviario existente. El cual, además, es el que se utiliza en otros tipos de tráfico, como el de mercancías, que colaboran de manera muy importante en la amortización de la inversión en obras.

– **En quinto lugar**, es cierto que, al comparar el tren con el automóvil y el camión, todos los estudios recientes demuestran que el tren consume menos energía, genera menos gases de efecto invernadero, produce menos ruido, ocupa menos suelo y ofrece más seguridad que la

carretera cuando traslada el mismo número de personas, o la misma cantidad de mercancías, en un recorrido de igual longitud. Y es que, una doble vía de ferrocarril tiene la misma capacidad de transporte que 16 carriles de autopista, y un tren de mercancías de 450 metros transporta lo equivalente a 20 camiones de gran tonelaje.

El menor consumo energético del tren para un mismo transporte ofrece ventajas para la ecología en el entorno económico y social en el que nos desenvolvemos, ya que el transporte es un sector devorador de energía, representando el 35 por ciento del consumo mundial total, que sube al 65 por ciento si se considera la energía aplicada en el sector primario y secundario necesario para desarrollar las infraestructuras.

Mientras que el ferrocarril consume, en estos momentos, el 5 por ciento de la energía destinada al transporte, la carretera consume el 79 por ciento y la aviación el 9 por ciento. El resto lo consumen los transportes fluvial y marítimo.

De estos datos, se deriva que en la sociedad actual para reducir consumo energético es imprescindible reducir el transporte por carretera y por avión e incrementar el transporte ferroviario.

Ahora bien, dentro del ferrocarril no se debe olvidar que los trenes de alta velocidad realizan un consumo energético desproporcionado e insoportable. El tren AVE que circula entre Madrid y Sevilla a una velocidad máxima de 300 km/h y a una velocidad media máxima de 209 km/h, pues recorre 471 km en 2 horas y 15 minutos, tiene una potencia de 8.800 kW. Este tren AVE, con ocho coches y dos cabezas motrices y que transporta 329 viajeros, consume tanta electricidad, medida en kilovatios/hora, como una ciudad de 25.000 habitantes.

Para circular a 350 km/h, velocidad prevista por el Ministerio de Fomento en las nuevas líneas ferroviarias en construcción, Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, o en proyecto, variante Madrid-Segovia-Valladolid, Madrid-Levante, Málaga-Córdoba, los trenes tendrán que tener una potencia superior a los 12.000 kW, lo que llevará a un consumo de energía semejante al de una ciudad de 50.000 habitantes, ya que la potencia necesaria para incrementar la velocidad de los trenes aumenta de forma equivalente al incremento de la velocidad elevado al cubo. Elevar la velocidad de circulación de los trenes de 300 a 350 km/h significa multiplicar por dos la potencia.

Conviene no olvidar que la energía no nos resulta gratis, y que el incremento de demanda energética que supondría la puesta en práctica de estos proyectos tendría graves implicaciones sociales y ambientales de la mano de una más que previsible justificación de la oferta de energía nuclear y de la procedente de grandes complejos hidroeléctricos.

- **En sexto lugar**, solicitamos estudios de demanda independientes.

- En octavo lugar, podemos concluir por tanto que la decisión del tren de alta velocidad perjudica gravemente a los usuarios de los trenes de cercanías y metro que son la mayoría de los usuarios actuales del ferrocarril, y a los que se le detrae estas ingentes inversiones que no resuelven en el área metropolitana el caos circulatorio y el inhumano, consumo energético.

En consecuencia, la Sociedad Ecologista Alwadi-ira quiere mostrar su desacuerdo con la concepción global de esta obra y solicita sea abandonado el proyecto por sus efectos medioambientales, patrimoniales, por no ser necesario y por ser económicamente inviable y solicita que el proyecto sea retirado para su contraste con las alternativas expuestas de mejora y modernización de las líneas ya existentes, de potenciación de los trenes de cercanías, el metro y los demás medios públicos de transporte, en el marco de una planificación ferroviaria completa y sensata que cubra el conjunto de necesidades locales, regionales y estatales, y en todo caso, se inicie un nuevo estudio informativo por estar este viciado de origen e incompleto, que sustraer a la opinión pública información básica determinante para valorar la idoneidad del proyecto adecuadamente.

Alcalá de Guadaíra, a 9 de mayo de 2007.