

**Alegación Primera.- El fracaso rotundo de la implantación de las infraestructuras del tren de Alta Velocidad en España desaconseja proseguir su desarrollo en el País Valenciano. El tren de Alta Velocidad Regional que se pretende implantar no supondrá una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.**

Vivimos en el país que tiene las infraestructuras más modernas y en mayor cantidad de Europa (más kilómetros de autopistas-autovías, más kilómetros de AVE y más cantidad de aeropuertos), y donde tenemos la mayor tasa de desempleo y se nos están aplicando algunos de los más draconianos recortes sociales.

Nuestra sociedad podría denominarse la del exceso o la obesidad, aunque paradójicamente la mayoría de las cosas importantes para la vida vayan a menos. Esto es especialmente patente en el urbanismo y el transporte. Así, muy probablemente estemos atravesando el pico de máxima extracción de petróleo por su consumo excesivo. El equilibrio climático se resquebraja por el exceso de transporte motorizado. Perdemos biodiversidad entre otras cosas por el exceso de hormigón. O vivimos el momento histórico de mayores desigualdades caracterizado por el exceso de movilidad y viviendas suntuosas de una minoría.

**Imposibilidad del vigente modelo urbanístico y de transporte**

En transporte la política ha sido la de construir, construir y construir infraestructuras, olvidándose de la gestión. Esto ha generado un modelo polarizado hacia los medios más insostenibles tanto de pasajeros (carretera, AVE y avión) como de mercancías (solo el 4% se transportan en tren).

Y no solo eso, además tenemos un modelo que no tiene alternativas de futuro. El transporte es tremendamente petrodependiente. Según la ASPO ya estamos el pico del petróleo y, a partir de ese momento, su precio subirá de forma continuada haciendo económicamente inviable su uso masivo.

Las alternativas que se manejan tampoco tienen mucha proyección. Los agrocarburos, además de importantes impactos ambientales y sociales, no son viables. Por ejemplo, la UE solo puede cubrir el 4,2% de sus necesidades de carburantes sin recurrir a cultivos importados.

La otra gran alternativa es el coche eléctrico. Pero hay que tener en cuenta las necesidades energéticas y de materiales para la reconversión del parque automovilístico. Por ejemplo, fabricar un coche gasta el 30% de la energía que dicho vehículo consume a lo largo de toda su vida. No es posible un cambio del parque automovilístico de las dimensiones actuales en un entorno de escasez energética, de recursos (se acercan los picos de minerales básicos como el cobre o el aluminio) y monetaria.

Para rematar, el Estado español tiene un claro exceso de infraestructuras. Es el líder europeo en kilómetros de autovías y autopistas: más de uno de cada cinco kilómetros de autovías en la UE son españoles, la mayor parte con densidades de tráfico de menos de la mitad de lo que recomiendan los manuales. Además también tenemos récord de kilómetros de alta velocidad ferroviaria, junto a una red convencional en abandono. También somos líderes en aeropuertos vacíos (Huesca, León, Ciudad Real, Castellón... y ahora Reus) o sobredimensionados (El Prat, recientemente ampliado, tiene tres veces

más capacidad que demanda, l'Altet está dimensionado para 20 millones de pasajeros cuando difícilmente llegará este año a los 10 millones de pasajeros).

A nivel urbanístico la situación no es mejor. Ya no hace falta explicar que la especulación inmobiliaria está en el corazón de la crisis y la corrupción actuales. Todo ello ha provocado que el incremento del suelo artificial entre 1987 y 2006 fuese del 52% (del cual el 60% es suelo urbanizado), ritmo que se aceleró entre 2000 y 2006, cuando se cementaron 3,4 hectáreas por hora.

Y, como en el transporte, es un modelo sin futuro debido a la obesidad urbanística. Según los datos oficiales hay unas 700.000 viviendas sin vender, pero parece que puede haber cerca del millón (de hecho Cataluña las valora en 800.000). Además, a estas viviendas hay que añadir los pisos en propiedad de los bancos. Esto implica que es muy posible que parte de las viviendas construidas no se venderán nunca, especialmente en la costa, que supone el 47% del total, o en lugares como Seseña.

Este modelo está teniendo funestas consecuencias ambientales. El urbanismo está siendo el responsable de la destrucción de valiosos suelos fértiles, y ayudando a sostener el ritmo de extinción de especies. Todo ello sin poder garantizar siquiera el acceso a la vivienda a la población, primero por el precio y ahora por los deshaucios. Por su parte, el transporte es actualmente el sector que más contribuye al cambio climático, con un 25% de las emisiones españolas. Además es el responsable de que el 80% de la población respire aire contaminado, según los parámetros de la OMS.

### **Insostenibilidad económica del modelo**

Para remate tanto el modelo urbanístico como el de transportes no son sostenibles económicamente. De ser el motor de la economía han pasado a ser el lastre. La política de construcción de infraestructuras de transporte ha significado un gasto de dinero público brutal, muy por encima del resto de la UE. El 1,7% PIB en 2009 y 2010 (17.000 millones de euros), y el 1,3% en 2011 (13.600 millones de euros sin contar con los partenariados público-privados, que al final también se acaban pagando por el Estado). Y una vez construida una infraestructura la sangría no termina, pues mantener la red de autovías cuesta 2.000 millones de euros al año, y el mantenimiento de un kilómetro de línea de AVE cuesta 100.000 euros al año, 180.000 si es en túnel. Para hacernos una idea de estas cifras, los recortes sociales que se aprobaron en mayo de 2010 pretendían ahorrar 15.000 millones de euros en dos años.

El modelo urbanístico tiene una enorme responsabilidad en la situación de ataques especulativos sobre la deuda española. Según el último informe de diciembre de 2010 del Banco Internacional de Pagos, el 89% de la deuda española es privada. En concreto la de la banca es de 225.000 millones de euros.

### **Otras políticas para otro modelo**

Si vivimos en una sociedad del exceso, en una sociedad obesa, es obvio que lo que necesitamos es una buena dieta, un cambio de sistema basado en la reducción del parque automovilístico, de infraestructuras, y de la construcción. Esto redundaría en un aumento de la calidad de vida.

En cuanto a la movilidad esto significa menos transporte y mejor transporte (más sostenible y más equitativo) y para ello hacen falta políticas como la moratoria en la construcción de infraestructuras. Es decir, que se paralice el PEIT (el plan de infraestructuras que promueve Fomento), centrando el énfasis en la gestión de lo existente. También que se apruebe la tanta veces prometida Ley Movilidad Sostenible. Una tercera medida sería apostar por el transporte público eléctrico, que ya está inventado: el tren convencional, metro, tranvía, etc.

En lo que concierne al urbanismo es fundamental que el Estado obligue a las comunidades autónomas a que adapten su normativa a la Ley del Suelo Estatal. Para ello debe hacer que los planeamientos respondan a necesidades reales, hacer cumplir el nuevo sistema de valoración de suelo, y aprobar el Reglamento de la Ley. Todo ello poniendo en marcha políticas como la dación en pago y un parque público de alquiler de viviendas con carácter social y que tire a la baja los precios.

Para conseguir esto es fundamental una política fiscal finalista y redistributiva. Esta fiscalidad debe penalizar los transportes más contaminantes (no como hasta ahora, con el Gobierno bloqueando la Euroviñeta) y obtener recursos de ahí para fomentar una movilidad más sostenible; penalizar las segundas viviendas vía IBI; poner sobre la mesa incentivos para la rehabilitación de viviendas, con especial énfasis en la mejora de la eficiencia; o retomar el impuesto de patrimonio y sucesiones.

Con los 6.000 nuevos kilómetros de autovías planificados en el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte) el Estado español será en Europa el primero en términos absolutos. Además, los 9.000 kilómetros de alta velocidad ferroviaria significarán la mayor red mundial, dejando de lado al gigante de China. Hay que añadir que un buen número de las infraestructuras del PEIT ni siquiera tienen la demanda que, según los manuales de ingeniería, es necesaria para acometer el desdoble. Es decir, que España no tiene ningún déficit de infraestructuras, no necesita más, sino menos para vivir mejor. Los únicos que ganan realmente con un incremento de la construcción son las empresas del ramo.

No podemos olvidar que el transporte, el sector económico que más crece (un 4,2% de media anual), consume el 36% de la energía final, y casi un 90% de este consumo es debido al transporte por carretera. Su contribución a las emisiones totales de CO<sub>2</sub> ha crecido en los últimos 10 años más de un 60%, lo que le convierte en el principal responsable de que España se aleje alarmantemente de los compromisos de Kioto. Si se cumple el PEIT no se cumplirá Kioto.

### **Miles de km de AVE pero pocos viajeros transportados**

La red española de AVE tenía a comienzos de 2010 1.515 km en activo, 2.219 km en construcción y 1.702 km en proyecto. El 19 de diciembre de 2010 comenzaron a circular los trenes AVE entre Madrid y Valencia (390 km) y Madrid-Albacete (320 km), con un tramo común. A fines de 2020 estarán operativos 5.436 km de alta velocidad, por encima de países mucho más poblados (4.787 km en Francia, 3.048 km de Japón, 1.947 km en Alemania o 1.210 km en Italia). Será la red de alta velocidad más extensa del mundo exceptuando a China<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Germà Bel, España Capital París, Ed. Destino 2010.

Sin embargo el grado de ocupación de las vías es mínimo. En el año 2009 el AVE transportó unos 16 millones de viajeros, un 5% de los pasajeros de Japón (300 millones), apenas el 15% de los viajeros de la alta velocidad de Francia (100 millones de pasajeros) o el 15% de los viajeros de Alemania (70 millones).

De fracaso por tanto hay que considerar el desarrollo de la red de Alta Velocidad en España, pues tiene una rentabilidad económica y social muy baja. En algún caso ese desarrollo ha sido esperpéntico, como el establecimiento de recorridos con bajísima ocupación (supresión<sup>2</sup> en junio de 2011 de la línea Toledo-Albacete-Cuenca, que en seis meses transportó 2.796 viajeros, una media de 15 viajeros al día, con un coste diario de mantenimiento de 18.000 euros, la conexión Toledo-Albacete tenía una media de 9 viajeros y la Toledo-Cuenca solamente 7), o la construcción de estaciones con nulo uso por inexistencia de demanda alguna (caso de Tardienta en la línea del AVE Zaragoza-Huesca con una población de 1.035 habitantes, el municipio de España más pequeño con estación de AVE)

El AVE compite fundamentalmente con el avión en recorridos por debajo de los 500 km, para recorridos más largos el avión tiene más ventajas. Hay que considerar que el alto precio de los billetes de las plazas en los trenes AVE disuade a los usuarios de bajo poder adquisitivo de su utilización, desplazando a un sector de potenciales usuarios o a usuarios de los servicios tradicionales ferroviarios que se suprimen hacia el autobús. Además hay que anotar que los billetes del AVE solamente cubren los gastos variables pero no la amortización de la instalación de la línea, ya que esta corre a cargo del Estado y no se plantea nunca esa recuperación de costes.

Según de Rus y Nombela, la inversión en ferrocarril de alta velocidad es difícil de justificar cuando la demanda estimada para el primer año está por debajo del intervalo de 8 a 10 millones de pasajeros para una línea de 500 km, distancia donde el AVE es competitivo frente al avión y la carretera<sup>3</sup>.

Según esos autores la construcción de líneas de alta velocidad sólo debería ser realizada en relaciones que conecten áreas metropolitanas muy pobladas, con problemas importantes de congestión en la carretera y conexiones aéreas deficientes. Este no es el caso de la conexión Alicante-Valencia que aquí nos trae este Proyecto de Delimitación del Área de Reserva.

Además es dudoso que una misma infraestructura de servicio a todo el conjunto de trenes que aparecen en el Protocolo firmado el pasado 11 de octubre de 2011 entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para el impulso del Tren de la Costa (trenes de cercanías, AVE Regional y AVE Madrid-Denia, Madrid-Benidorm), dada las diferentes velocidades medias y el grado de ocupación de la vía que existirá. Hay que recordar que ninguna vía de AVE en España da servicio a la vez a las cercanías y al AVE. De hecho se ha suprimido todo tipo de conexión tradicional que existía en el corredor Madrid-Sevilla y otros corredores AVE, dejándolo en exclusiva para la utilización del AVE.

---

<sup>2</sup> La Vanguardia, 27 de junio de 2011

<sup>3</sup> Ginés de Rus y Gustavo Nombela, "Is investment in High Speed Rail socially profitable?", Journal of Transport Economics and Policy, 2007, 41 (1), pg 3-23.

## **Impactos territoriales y ambientales de la alta velocidad**

A la baja o negativa rentabilidad social de la alta velocidad hay que sumar los impactos territoriales y ambientales. A la fragmentación del territorio que comporta la alta velocidad, con todas las consecuencias sobre la biodiversidad, hay que sumar al efecto de “succión” de la actividad que ejercen los principales nodos de la red respecto de los nodos menores y la desertización que provocan en los municipios por donde discurre el trazado y que no gozarán de los servicios ferroviarios. Esto se ha podido comprobar en las líneas del AVE con origen en Madrid. Toledo y Segovia han tenido efectos significativos positivos, porque el AVE funciona como un “cercanías de lujo”, pero el efecto sobre Puertollano (con un descenso de población) o Ciudad Real es más que dudoso<sup>4</sup>.

Las posibles reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> que comporta el desarrollo del AVE son también dudosas. La energía consumida por el AVE es superior a la de los vehículos motorizados por carretera y muy superior a la energía de los trenes Intercity de velocidad alta<sup>5</sup>. Es decir, si bien la alta velocidad es más eficiente que el avión, no es un instrumento especialmente útil para combatir las emisiones de CO<sub>2</sub> ya que las emisiones son equivalentes al transporte motorizado por carretera<sup>6</sup>.

### **El tren de la costa Alicante-Valencia**

La delimitación de un área de reserva de suelo para ubicar una nueva infraestructura ferroviaria de alta velocidad para viajeros<sup>7</sup> (aunque en la Memoria del Proyecto se habla de un trazado preparado para velocidades de 200-250 km por hora, que son más propias de la velocidad alta, para distinguirla de la alta velocidad, con velocidades superiores a los 250 km/h) obedece en principio a una necesidad real, pues no existe un transporte público no motorizado, una conexión ferroviaria costera entre las 1ª y 2ª ciudades del País Valenciano. Es verdad que la infraestructura de gran capacidad que cumple esa función de conexión por la costa es actualmente la autopista de peaje AP-7.

Sin embargo el Protocolo firmado el pasado 11 de octubre entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para el desarrollo del Tren de la Costa habla de una velocidad mínima de 200 km/h y máxima de 300 km/h y por tanto se estaría hablando de alta velocidad, aunque la plataforma sería compartida por trenes de cercanías de altas prestaciones, AVE Regional y AVE procedentes de las conexiones Madrid-Denia y Madrid-Benidorm. En ausencia de una planificación previa, de un estudio de demandas y movilidad, de un estudio de viabilidad económica y de un estudio informativo en condiciones es pronto para afirmarlo, pero vemos dudoso que esa línea pueda acoger a todos esos servicios y demandas simultáneamente. Da la impresión que el interés real de esta nueva infraestructura radique en asegurar la

---

<sup>4</sup> Germà Bel, España, Capital París, Ed. Destino 2010, pág. 192-195.

<sup>5</sup> Van Hessen, Huib et al, To shift o no to shift, that's the question. The environmental performance of the principal modes of freight and passenger transport in the policymaking process, Delft, CE Delft, 2003.

<sup>6</sup> Van Wee, Bert et al, Environmental impacts of high-speed rail links in cost-benefit analyses: a case study of the Dutch Zuider Zee line, Transportation Research D, 2003, 8 (4), 299-314.

<sup>7</sup> En la Memoria no se habla para nada del transporte de mercancías, que se supone serán servidas por el “Corredor Mediterráneo” recientemente aprobado por la Comisión Europea, pero que supondrá otra infraestructura diferente de esta en la que ahora se delimita el Área de Reserva.

continuidad del AVE Madrid-Valencia y del futuro Madrid-Alicante (con la conexión Madrid-Benidorm como estrella), más que dar servicio a la conexión ferroviaria Alicante-Valencia.

Por una parte se pretende integrar en la nueva infraestructura el actual trazado ferroviario Valencia-Gandía de RENFE de cercanías, modernizándolo y dotándolo de ancho europeo y a cargo del Ministerio de Fomento. La conexión Gandía-Denia, aunque tiene un proyecto aprobado en 2002, ha permanecido sin ninguna actuación desde esa fecha. Los trazados Denia-Benidorm y Alicante-Benidorm son de nueva planta. Esa inacción durante casi 10 años, podría volver a repetirse en el desarrollo de la nueva infraestructura ahora delimitada territorialmente, debido a la situación económica de recortes en la inversión pública que las diferentes Administraciones Públicas están llevando a cabo y planifican para el futuro (los presupuestos de 2012), que se prevé puedan continuar durante los próximos años. El coste del Tren de la Costa Alicante-Valencia tiene un presupuesto de 1.330 millones de euros, de los que 770 millones corren a cargo de la Generalitat Valenciana y el resto el Estado. No se prevén ayudas europeas para esas inversiones, al contrario que para el Corredor Mediterráneo, por lo que es dudoso que esa infraestructura pueda llegar a realizarse dada la situación económica de las finanzas de la Generalitat, con una deuda superior a los 14.000 millones de euros.

**Alegación Segunda.- El trazado del área de reserva se solapa puntualmente con la Zona de Especial Protección para las Aves “Riu Monnegre”. El área de reserva debería disminuir su anchura y alejarse de ese espacio protegido que forma parte de la Red Natura 2000.**

En los planos de Delimitación del Área de Reserva no aparece grafiado por error ese espacio natural protegido que pertenece a la Red Natura 2000 (plano nº 26) que fue declarado como ZEPA en junio de 2009, aunque en la relación de planos del trazado completo se puede observar la cercanía de la traza al espacio natural. Nuestra propuesta es alejar lo máximo que se pueda el Área de Reserva de los límites del espacio natural protegido, para minimizar los posibles impactos ambientales sobre la avifauna residente o que transita por ese espacio. Además proponemos que en esa zona de afección el ancho del área de reserva sea más pequeña que la que se propone en el Proyecto, minimizando la afección a las construcciones consolidadas, que en su mayorías son viviendas unifamiliares.

**Alegación tercera.- En los alrededores de Alicante el trazado del área de reserva debería solaparse con el trazado de la actual línea de ferrocarril RENFE Valencia-Murcia, sin necesidad de abrir un nuevo corredor de infraestructuras.**

En los planos de la delimitación en las cercanías del término municipal de Alicante se puede observar que el área de reserva se acerca a la actual infraestructura ferroviaria de ADIF Valencia-Murcia. Para evitar duplicar los impactos ambientales y territoriales proponemos que el área de reserva se acerque lo máximo posible a la actual infraestructura ferroviaria. Además proponemos que en esa zona de afección el ancho del área de reserva sea más pequeña que la que se propone en el Proyecto, minimizando

la afección a las construcciones consolidadas, que en su mayoría son viviendas unifamiliares de las partidas rurales de Alicante (La Alcoraya y el Moralet).

**Alegación cuarta.- El procedimiento de delimitación de un área de reserva debería ser posterior a un estudio informativo que contuviera un verdadero estudio de las diferentes alternativas, y en el marco del correspondiente estudio de impacto ambiental. El procedimiento utilizado impide la realización posterior de un verdadero estudio de alternativas exigido por la normativa vigente autonómica, estatal y europea, y la minimización de los impactos ambientales y territoriales.**

Sorprende el procedimiento utilizado para delimitar el área de reserva para la instalación de una nueva infraestructura. En la Ley 6/2011, de Movilidad, hay todo un capítulo, el capítulo II, dedicado a la Planificación de la Infraestructuras y las herramientas a utilizar en esa planificación: los estudios de planeamiento de infraestructuras (art. 62 y 63) y los estudios informativos (art. 64 y 65). Parece evidente que es necesaria una planificación previa de la infraestructura antes de reservar el suelo para su implantación. Ese es el espíritu de la Ley 6/2001, cuando afirma en el artículo 63.5 que *“No resultará necesaria la realización del estudio de planeamiento en aquellos supuestos en los que se estime innecesario por tratarse de actuaciones de escasa entidad o que pueden ser concertadas en el marco del estudio informativo”*. Es decir que la regla general para la instalación de una nueva infraestructura ferroviaria es la realización de un estudio de planeamiento o en su caso la elaboración de un estudio informativo, exceptuando que la actuación tenga una escasa entidad, que no es obviamente el caso ahora analizado.

La Ley 6/2011, afirma en su Preámbulo que *“los procesos de planificación y ejecución de infraestructuras tienen en esta ley una regulación similar a la de la Ley 39/2003”*. Las áreas de reserva, según se dice en la Ley 6/2011, son homólogas a las “zonas de servicio” de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario. Sin embargo en la Ley 39/2003, esas zonas de servicio, que se pueden delimitar con un Proyecto de Delimitación y Utilización de espacios ferroviarios, se aplican *“especialmente en ámbitos vinculados a estaciones o terminales de carga”* (art. 9.1), y no al trazado de toda una nueva línea ferroviaria, como ahora se intenta aplicar en este Proyecto de Delimitación del área de reserva de la línea Alicante-Benidorm.

La delimitación de un área de reserva entraría en contradicción asimismo con las exigencias legales de internalización en el proyecto de las variables ambientales, y de la existencia de un verdadero estudio de alternativas y de la justificación de la opción elegida en base a consideraciones ambientales, según establece el Real Decreto Legislativo 1/2008 (artículos 6.1.b y 7.1.b), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Impacto Ambiental, la propia Ley 6/2011 y las Directivas 85/337/CEE y 97/11/CE.

Incluso de esa forma se vaciaría de contenido el estudio de alternativas obligatorio en el Estudio de Planeamiento (art. 62.3.d) y en el Estudio Informativo (art. 64.3.5º) de la Ley 6/2011, ya que al delimitar una estrecha franja de suelo en los alrededores del trazado de la autopista de peaje AP-7, el estudio de alternativas a realizar con posterioridad a su aprobación sería ridículo, intrascendente o mínimo, pues no existirían unas verdaderas alternativas de trazado en las que poder comparar aspectos tan importantes como son: la eficiencia, los costes de implantación y operación, los consumos energéticos, las emisiones de gases de efecto invernadero y otros, los impactos territoriales y sobre los

espacios naturales y la biodiversidad, etc, algunos de ellos contemplados en la propia Ley 6/2011.