

A C C I Ó
ECOLOGISTA
A G R Ó

MONOGRÀFIC

MAIG 2000



DESPEGAR PER ACÍ
(ràpidament)

AVE RETROU!

"L'AVE CONTRA EL TREN"



L'AVE contra el tren

Aquests últims mesos, el Projecte presentat pel Ministeri de Foment d'una nova línia d'Alta Velocitat des de Madrid al Mediterrani (amb ramals a València, Alacant i Múrcia) ha provocat una polèmica absurda i deformada. Havíem d'opinar sobre "el millor traçat", és a dir, sobre la necessitat que l'AVE passe pel meu poble (siga el que siga això de l'AVE, si el tenen altres, doncs jo també el vull). Semblava que amb l'AVE tot eren beneficis. Sense l'AVE estavem perduts, no seriem mai res.

La posició d'altra gent (minoritària, és cert), entre els que ens contem els ecologistes, és ben diferent. No volem este tren, no volem l'AVE, no tenim perquè triar entre qualsevol de les alternatives de traçat. ¿Perquè?. El projecte del Ministeri és alguna cosa més que la proposta d'una nova connexió ferroviària: suposa donar el colp de gràcia al ferrocarril com a mitjà de transport de viatgers tal com el concebíem fins no fa molt: com un servei públic, d'accessibilitat general.

En realitat, les noves línies completen pràcticament el disseny del què ja es veia vindre: la creació d'una nova xarxa de ferrocarril d'ample europeu, exclusivament de viatgers, d'alta velocitat i alt cost: una xarxa que uniria Madrid a Sevilla i Barcelona, més la comunicació de Madrid amb "levante", a més del corredor mediterrani entre la frontera francesa i Múrcia. A banda, estarien els afegits de Madrid-Valladolid (el poble de l'actual president del Govern), i Màlaga (el retir favorit de la jet set).

A aquesta xarxa d'alta velocitat i ample europeu estan desviant-se la majoria de les inversions públiques en ferrocarrils, des de fa més de 10 anys, mentre que la resta de la xarxa es tanca, s'abandona, (algunes línies no han rebut pràcticament inversions des que es van construir fa moltes dècades, com la de Madrid-Conca-València), o subsisteixen precàriament amb subvencions de les comunitats autònomes. Les línies de rodalia de les grans ciutats continuaran sent la principal font d'ingressos de RENFE, encara que maltractades i marginades dels pressupostos, i els altres trens de viatgers (regionals, algun, més de llarg recorregut) seran purament residuals. Mentrestant, en les nostres carreteres i autovies files de 20 o més camions dibuixaran una imitació del què haurien de ser els trens de mercaderies, que uniren el nostre país amb la resta d'Europa amb un cost ambiental molt inferior

al què suposa el transport per carretera.

La conclusió és ben clara: la prioritat de les inversions en infraestructura van a la carretera, el model de transport més contaminant i amb majors impactes (mortalitat, consum energètic i de territori, impactes sobre la qualitat de l'aire i acústic...). En el cas del ferrocarril, prioritzen trens ultramoderns destinats a una minoria (executius, polítics..) i marginen els trens que utilitzaria la majoria de la població. Estan matant el ferrocarril a Espanya, i no per ser una mort anunciada hem de contemplar-la amb resignació. La història té ja més de 10 anys.

SITUACIÓ DEL TRANSPORT FERROVIARI AL PAÍS VALENCIÀ

El problema és completar la millora de les línies ferroviàries existents, no fer-ne de noves. Amb una fracció de les inversions necessàries per a l'AVE es podria millorar la xarxa valenciana. Es donaria més servei, a millor preu, i milloraria la competitivitat i l'ús del ferrocarril en relació amb la carretera.

Línies pendents de modernització i millora de què afecten al País Valencià:

- Alacant-València-Barcelona,
- Sagunt-Saragossa - Canfranc
- València-Madrid per Conca
- València-Madrid per Albacete
- Xàtiva-Alcoi
- Gandia-Dénia-Alacant
- Rodalies de València



L'AVE: NOVA LÍNIA, NOU AMPLE

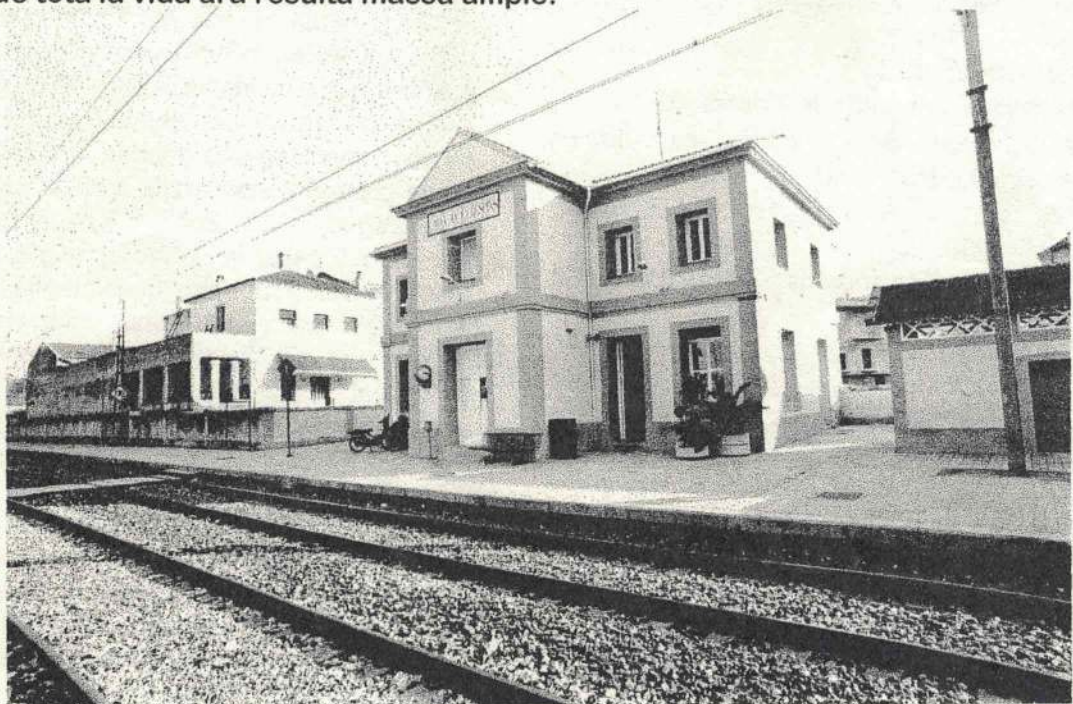
En 1987 el Govern espanyol va presentar un Pla de Transport Ferroviari a llarg termini, que es plantejava millorar la xarxa existent, perquè es poguera aprofitar en molts trams els 200-220 kph, i en el conjunt de la xarxa s'arribarà a una velocitat mitjana de 170 Km per hora. Acabat d'aprovar, aquest pla es va veure anulat per la decisió de construir un nou enllaç ferroviari a Andalusia, amb característiques del TGV franceses, i amb un traçat diferent de l'existent. Més tard, es va decidir que aquesta línia es faria amb un ample de via europea (diferent de l'existent a la Península Ibèrica). La construcció d'aquesta nova línia, així com la compra dels nous trens destinats a la mateixa, van absorbir una part creixent de les inversions ferroviàries, (més del 60% del total de cada any) i van fer impossible el compliment del Pla de 1987, amb el que el conjunt de la xarxa va seguir el seu procés d'abandó i deteriorament.

La decisió de construir la nova línia en ample diferent de la resta de la xarxa, com van assenyalar ja en aquell moment algunes veus lúcides (veure els articles de Fernando Nebot en la revista

"Obra Pública" de 1992), no suposava cap avantatge per al ferrocarril espanyol, i en canvi introduïa una greu incompatibilitat entre la nova línia i la xarxa existent. És cert que el diferent ample entre la Península Ibèrica i França causava algunes complicacions per al pas de trens d'un país a un altre, però els esmenats inconvenients no eren insalvables. Es podien canviar els eixos d'un comboi sencer en poc de temps, a penes 3 minuts per eix, i l'empresa Talgo va desenvolupar un sistema automàtic en el que entrava el tren a baixa velocitat, tardant a penes 10 minuts en adaptar-se el tren sencer al nou ample de vies. El canvi de locomotores (els trens van a tensió diferent en cada país), el paperam fronterer i les demores fins a posar-se en marxa els trens suposaven temps mort molt superiors als retards deguts al canvi d'amplària d'eix.

En realitat, amb la introducció de l'ample europeu dins de la península Ibèrica, es va traslladar un problema que abans estava concentrat en dos punts (Irún i Port Bou) a molts més punts en l'interior. Per a amortitzar millor la nova línia de Sevilla es van introduir nous serveis amb Talgo d'aqueixos variables cap a Huelva, Cadis i Màlaga (el qual exigeix ara 4 punts de canvi per a connectar amb la línia de Sevilla des d'aquestes ciutats i a Madrid).

L'ample de tota la vida ara resulta massa ample.





ELS IMPACTES DELS TRENS D'ALTA VELOCITAT

Impactes ambientals:

- ocupació de sòl : no pot anar paral·lela a les altres infraestructures
- efecte barrera : tanques de metall contínues
- impacte paisatgístic : terraplens, talls, ponts
- mort de fauna : 50.000 anuals AVE Sevilla
- soroll: Fins 90 dbA a 350 Kph
- Oscil·lacions de 40 dbA (amb oscil·lacions d'11 ja es provoca el desvetllament)
- alt consum energètic : increment de velocitat provoca increment de consum energètic al subg.
- augment de línies d'alta tensió. Xarxa elèctrica d'alt tensió (15.000 Volts) per a la presa de corrent

Impactes socio-econòmics

- discriminació social: és un mitjà de transport només per a minories d'alt poder adquisitiu (tren per a executius)
- encariment del transport (bitllet doble o triple del tren actual)
- desconexió de la xarxa AVE amb la xarxa normal)
- polarització d'activitats econòmiques en les grans ciutats dels extrems
- buidament de població a l'espai intermedi entre les ciutats
- augment del transport per carretera

Impactes sobre la xarxa ferroviària:

- absorció de la major part de les inversions
- abandonament de la resta de la xarxa ferroviària
- dificultats de interconnexió entre línies
- supressió dels "altres" serveis ferroviaris

**QUÈ ÉS L'ALTA VELOCITAT?**

Es tracta, en síntesi, de trens capaços d'aconseguir velocitats més altes que els "normals". Per a la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC), Velocitats Altes són les superiors a 200 Kph. Aquestes velocitats s'aconsegueixen combinant una sèrie de factors, tècnics i organitzatius:

- Nou disseny dels trens
- locomotores més potents
- vies millorades, i amb radis de gir més reduïts
- senyalització electrònica en cabina, en comptes d'exterior (al llarg de la línia)
- tancament total de la línia ferroviària (filats, passos a desnivell)
- menys parades, poblacions que es queden sense servei...
- trams d'ús exclusiu (excloent trens de mercaderies i altres trens de passatgers)

En realitat, la nova generació de trens ràpids havia sorgit a Japó ja als anys 60 (els Shinkansen o "tren bala") per a connectar algunes de les grans àrees urbanes japoneses. La companyia ferroviària francesa, la SNCF, va ser la següent que es va plantejar la construcció d'una nova línia directa d'alta velocitat, en concret entre les dos majors ciutats franceses (París i Lió), atès que la línia ferroviària existent s'estava col·lapsant, i que existia un nombre

creixent de serveis aeris entre les dues ciutats. La crisi econòmica i energètica de 1973 va paraitzar dits plans, que van ser represos quasi una dècada més tard, amb la construcció (en dues fases) d'una nova línia ferroviària directa, reservada exclusivament per a passatgers. La primera fase del TGV (Train de Grand Vitesse) va entrar en servei en 1981, posant París 2 hores 40 minuts de Lió. En 1983, amb l'increment de velocitat punta fins als 270 Kph i la posada en servei del segon tram, es va reduir el temps a dues hores exactes, per a un recorregut de 410 Quilòmetres. Cal assenyalar que, encara que el tram d'alta velocitat era de nova construcció, i reservat al TGV, l'entrada a les grans ciutats es compartia amb la xarxa normal (29 Km. Cap al Sud de París, 8 Km. A l'entrada de Lió). Més tard, a partir del tronc principal, es van posar en marxa noves "branques" que van abastar altres ciutats compartint les vies normals amb els altres trens, i aconseguint velocitats més reduïdes. En conjunt, les línies del "Paris-sud Est" serveixen al 40% de la població francesa.

No obstant això, encara que cert nombre de països utilitzen la tecnologia tipus TGV o semblant, la majoria de Companyies ferroviàries van apostar per tecnologies més lleugeres, que encara que no aconseguien tan altes velocitats punta, asseguraven unes velocitats mitges suficientment altes, i aprofitaven les línies ferroviàries existents, evitant la construcció de noves línies.



UNA ALTA VELOCITAT RAONABLE: LA PENDULAR

Mentre els enginyers francesos optaven per construir trens més potents i línies més directes per a guanyar velocitat i millorar les prestacions, altres països, i en particular Itàlia obtenien per una tecnologia diferent, que els francesos havien descartat als anys 70: la pendular. Bàsicament, aquesta tecnologia consisteix a dissenyar trens amb capacitat de bascular lleugerament la caixa a l'agafar una corba (el mateix que fa el cos d'un ciclista o un motorista), de manera que s'evita el problema de la força centrífuga (que a gran velocitat arrossegaria el tren en línia recta, o almenys faria que els viatgers sofriren una molesta sensació). A les carreteres (i en particular als circuits de velocitat) açò es pretén evitar mitjançant el peralt, elevat més el costat exterior de les corbes. En el mitjà ferroviari, també es recorre a un xicotet peralt en les revoltes, però aquest no pot ser molt gran per a no amenaçar les estabilitat dels trens més lents, i a més a més se sotmet a una pressió i un desgast molt major al rail del costat interior.

Primerament es va provar una tecnologia pendular "passiva", en la que era la mateixa força d'inèrcia la que feia bascular la caixa del tren. Més tard es van introduir sistemes que controlaven electrònicament la inclinació del vagó, mitjançant sistemes hidràulics, quan detectaven l'entrada en una corba.

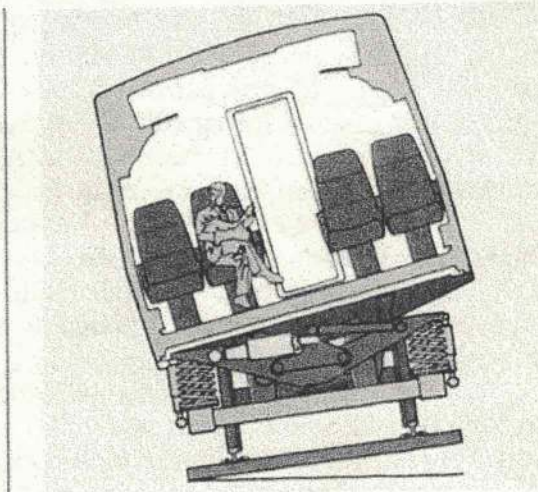
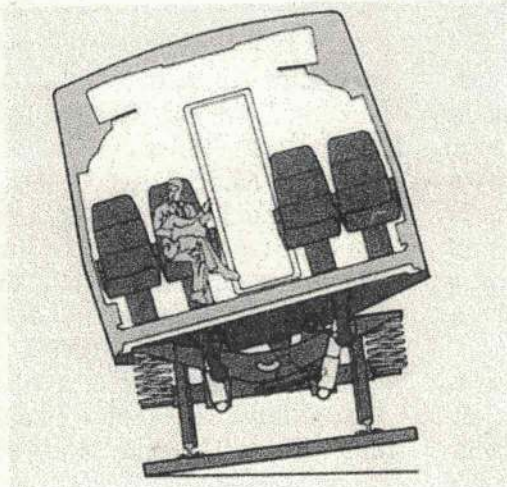
Aquests sistemes pendulars "actius" són els que han aconseguit grans resultats amb els trens italians FIAT "Pendolino", pares del "Alaris"

utilitzat per RENFE, així com en altres dissenys actualment en servei en Suïssa, Suècia, Finlàndia, Alemanya, República Checa, Austràlia, Estats Units...i des de 1994 en la mateixa França que havia menyspreat prèviament aquesta tecnologia. L'empresa espanyola TALGO, per la seua banda, aprofitava les especials característiques dels seus trens (vagons més curts, amb un sol eix per vagó, lleugers i amb baix centre de gravetat) per a introduir el concepte pendular "passiu" amb excel·lents resultats, gràcies al qual ha venut en l'estranger trens que actualment circulen per la costa oest nord-americana, o entre Bonn i Berlín.

L'avantatge dels trens pendulars consisteix en què poden aprofitar les vies actuals circulant a major velocitat, sense necessitat de reduir la velocitat als trams amb més corbes, aconseguint velocitats punta quasi tan altes com els trens tipus TGV, (250 Kph el ETR 460 Pendolino), però sobre tot poden aconseguir velocitats mitjanes no tan diferents dels mateixos, amb la qual cosa les diferències en el temps de viatge resulten mínimes.

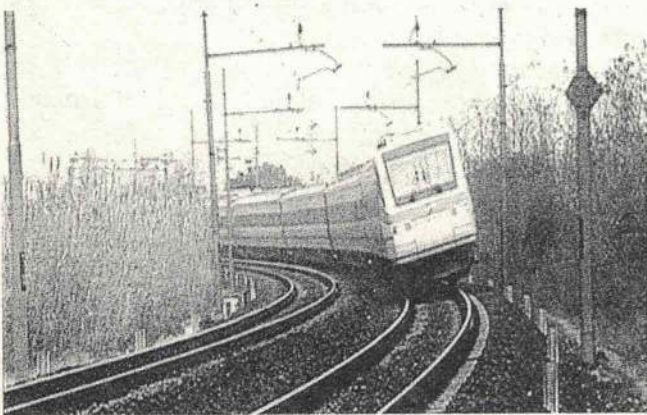
Evidentment, les velocitats comercials depenen d'altres factors, no sols de les característiques del tren: l'estat de les vies, la senyalització, els pendents, si es comparteix la línia amb altres trens... La qüestió fonamental és que la tecnologia pendular no necessita la construcció de noves línies "directíssimes", ja que no té el condicionant dels amplis radis de les corbes per a aconseguir altes velocitats, i que pot per tant introduir-se a les xarxes ferroviàries actuals aconseguint unes prestacions més que satisfactòries.

Es van introduir sistemes que controlaven electrònicament la inclinació del vagó, mitjançant sistemes hidràulics, quan detectaven l'entrada en una corba.





Per què es va introduir a Espanya, per tant, la tecnologia tipus TGV en comptes de la pendular, quan a finals dels anys 80 ambdues eren plenament operatives?. Potser perquè l'exemple francès està sempre més proper a algunes coses; o per un error tècnic...; o pel desig de comprar "el millor", sense pensar que "de vegades, el millor és enemic al adequat", que la realitat ferroviària francesa era molt diferent de l'espanyola; o potser van influir idees megalòmanes...sense entrar a parlar de les comissions de les obres, que han sigut matèria judicial.



EL PROJECTE D'AVE DE 1999

Presentat com "Estudi Informatiu del projecte de Línia d'Alta Velocitat, Madrid-Castella la Mantxa-Comunitat Valenciana-Regió de Múrcia", la proposta del Ministeri acumula un munt d'informació procedent d'anteriors estudis (hi ha una bona col·lecció, centenars de milions gastats), sense importar-li massa el justificar una certa coherència. En efecte, es convina l'Estudi encarregat per la Generalitat Valenciana en 1993 a una consultora francesa, (que pretenia justificar la conveniència del traçat de l'AVE Madrid-Barcelona passant per València), amb l'Estudi Informatiu del projecte de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-València/Albacete, (presentat pel Ministeri en 1998, el qual dibuixava una sèrie de corredors entre Madrid i València, amb un ramal d'accés a Albacete), per tal de obtenir una cosa ben diferent: la proposta actual de 6 alternatives de connexió de tot el "levant" (desde Castelló a Cartagena) amb la Capital del Regne.

No sols les propostes anteriors no tenen res a veure amb l'actual, sinó el que és potser més greu, els estudis d'impacte anteriors guarden molt poca relació amb les "solucions" proposades ara, i en particular amb la proposta de nova línia ferroviària per les comarques

de La Costera, La Ribera i L'Horta Sud. En aquests casos, no hi ha hagut Estudi d'Impacte Ambiental, (es considera que, simplement, no existeix més espai natural protegit que el parc Natural de L'Albufera), no hi ha hagut (Casos de La Ribera, La Costera, El Vinalopó...) consulta prèvia als ajuntaments i entitats socials per a decidir el traçat proposat, i no obstant això es presenta ja un traçat definitiu del que serà un "tram comú a tots els corredors": és a dir, que independentment de l'elecció de l'alternativa de connexió Madrid-València que resultarà elegida (com si no estiguera ja clarament decidida...), es planteja com a conclusió definitiva la creació d'un nou corredor ferroviari d'alta velocitat. Aquest corredor passaria a pocs centenars de metres de les poblacions, crearia uns llargs talusos que produirien importants efectes barrera i augmentarien els riscos de retenció d'aigües i inundació, i destruiria una immensa quantitat de les millors terres fèrtils, al mateix temps que destrossava definitivament uns paisatges ja molt danyats per successives obres d'infraestructura.



Perforació del nou túnel que desdoblirà el trànsit entre La Vall i La Costera.

Independentment que es presenten 6 suposades alternatives, la decisió del Ministeri està presa per avançat: clarament es decanten pel tronc comú Madrid-Albacete, amb tres ramals a València, Alacant i Múrcia. Açò es deu a una doble raó: una certa racionalitat (aprofitar al màxim un tram comú) i una altra raó menys evident (i mai reconeguda): per a captar tots els viatgers potencials amb Madrid, han d'eliminar altres ferrocarrils alternatius a la nova línia d'AVE, com van fer a Sevilla. És a dir, nou AVE ha de fer-se a costa del tren tradicional, perquè si es deixara lliure el corredor actual (cas de traçar-se una línia directa Madrid-València), qualsevol empresa podria establir un servei competitiu per la línia d'Albacete, a mitat de preu que l'AVE directe, i en a



penes mitja hora més de viatge. I preparen la mateixa jugada per a la línia València-Barcelona.

Per aquest motiu, com dèiem al principi, el projecte d'AVE del govern espanyol ha de matar el tren.

El Govern valencià, per la seua banda, ha estat eludint definir-se per qualsevol alterantiva durant la campanya electoral, per tal de mantindre l'ambigüitat i defensar en cada "província" una opció diferent. No és gens estrany: el principal partit de l'oposició feia una política semblant, i fins i tot la premsa diària amb edicions en Alacant i València defensava una línia editorial diferent en cada ciutat.

Al final, després de les eleccions, el Consell ja va definint-se: l'AVE anirà a Terra Mítica, com l'aigua del Xúquer, els fons de les Caixes d'estalvis i gran part de les inversions de la Generalitat. Si en el projecte del Ministeri apareixien trams no previstos anteriorment, al mes d'Abril ens asabentem que la Generalitat tenia un projecte fet per tal de connectar la línia Madrid-Alacant amb Benidorm. Visca la transparència !.

LES COMARQUES ES MOBILITZEN

Els últims messos, algunes comarques valencianes han despertat, i s'han adonat que el pas de l'AVE pel seu territori no el deixaria intacte. L'Horta Sud, La Ribera, La Costera, Les Valls del Vinalopó, i els barris del sud de la Ciutat de València han manifestat la seua oposició al projecte del Ministeri. En alguns casos, esta oposició se definia per alternatives de traçat que no passaven pel Sud (les més directes entre Madrid i València), sense adonar-se que el tram Albacete-València era "Común a todos los tramos". És a dir: independentment de l'itinerari triat, sempre es construiria un nou tram entre Albacete i València, i entre Albacete i Alacant.

Alguns Ajuntaments i coordinadores cíviques arribaren a incorporar, però, a les seues al·legacions, una crítica clara del projecte ferroviari del Ministeri, i el rebuig de la seua comarca al pas d'una infraestructura tan impactant com una nova línia per a un tren d'alta velocitat. Desenes de milers d'al·legacions individuals, més les presentades pels Ajuntaments, Associacions i entitats cíviques de tot tipus, han suposat l'expressió més significativa de la voluntat ciutadana de no conformar-se amb les decisions preses a Madrid.

PROYECTO FERROVIARIO AVE MADRID-MEDITERRANEO TIEMPOS DE RECORRIDO (SIN PARADAS INTERMEDIAS)

Tramo	Situación actual		Proyecto a 220 K/h			a 350 K/h	
	Kms	Tiempo	Kms	Tiempo	Ahorro tiempo	Tiempo	Ahorro t° 350 - 220
Valencia-Albacete	211	1h 26	201	1h 03	23'	0h 51	12'
Valencia-Alicante	187	1h 30	182	0h 59	31'	0h 45	14'



SUPERAR LA FALSA DISJUNTIVA : ES TRACTA DE DEFENDRE EL TREN, OBLIDAR L'AVE

Si totes les promeses preelectorals d'AVE província es materialitzaren, tindriem més línies d'alta velocitat per habitant que cap país del món, però en canvi seguiríem tenint una xarxa ferroviària tercermundista, sense manteniment adequat, sense posada al dia, cada vegada amb més línies tancades. Aquest és un luxe que no ens podem permetre, tant pel seu cost econòmic com pel seu enorme cost social i ambiental.

Els trens d'alta velocitat tenen un consum energètic per viatger tan elevat com l'avió, fragmenten encara més un territori ja molt castigat per massa infraestructures, creant un greu efecte barrera, i produeixen una elevada contaminació acústica. Només donen servei a les principals ciutats, i ignoren el territori que travessen. No és d'estranyar que les noves línies projectades en el Sud de França hagen tingut una forta oposició (1990), o que la tinguem actualment a Catalunya (Vallés, Penedés...).



Però a més a més, no cal oblidar que el viatge en AVE, malgrat totes les subvencions de que gaudeix, és també molt més car que el viatge en ferrocarril normal. L'AVE Sevilla-Madrid ha absorbit quasi tots els viatgers que abans es desplaçaven amb avió, però ha disuadit a molts que anaven amb tren, i ara han d'anar amb autobús, el gran beneficiat per la construcció de l'AVE i l'abandó dels trens tradicionals. En el corredor Madrid-València hi ha actualment 13-14 serveis diaris per autobús, sense comptar els serveis directes des de Castelló, Gandia, Cullera i altres localitats turístiques. Des de Alacant es encara més intens. El nou tren Alaris només té 10 serveis al dia, havent-se suprimit els trens Inter-city, de més capacitat. L'avió, d'altra banda, ha reduït recentment vols per la seua baixa rendibilitat. Un nou tren (evidenment més car) només beneficiaria a la companyia d'autobussos i augmentaria els viatges en automòbil particular, més potenciat actualment per la terminació de l'autovia (N-III) i la permisivitat de la policia per a l'excés de velocitat.

Per més estudis que es realitzen (les conclusions estan sempre anunciades en l'encàrrec, i les dades es manipulen per a justificar-les), la falta de rendibilitat econòmica de la línia AVE sembla evident. A més a més, les noves Directives europees obliguen a que els usuaris paguen els costos reals del transport, també els de les infraestructures. No pot esperar-se finançament europeu en aquestes condicions.

És necessari, per tant, replantejar el debat de forma sensata. Demanem, ara que han passat les eleccions, un debat al Parlament i en la societat valenciana sobre el futur del ferrocarril, i sobre la seua importància en el conjunt del sistema de transports. Demanem que es destinen els fons actualment previstos per a noves autovies i discutits cinturons de ronda a la millora del ferrocarril. Demanem la terminació urgent dels treballs en les línies de València a Madrid per Albacete i València-Barcelona (que havien d'estar ja preparades per a la alta velocitat a 220), però també la posada al dia de la línia a Madrid per Conca i de Sagunt a Saragossa i Canfranc, amb continuació cap a França. La línia de Fuente la Encina a Alacant i continuació cap a Múrcia, o de Xàtiva a Alcoi estan en un estat vergonyós. I ja s'està parlant massa temps de la continuació del ferrocarril des de Gandia a Dénia, i la millora del trajecte entre Dénia i Alacant. És urgent l'adequació del corredor ferroviari entre Silla i



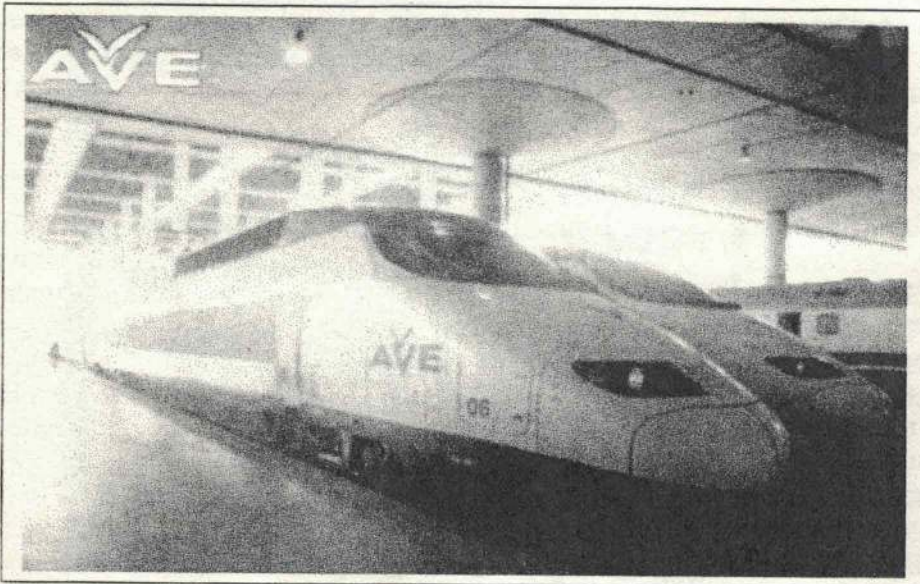
València, amb l'enterrament de les vies a les travessies urbanes, i la duplicació de les vies per a separar els trens de rodalies dels de llarga distància (aprofitant el mateix corredor). És imprescindible transferir el màxim de càrregues al ferrocarril, per a evitar el creixent nombre de camions en el corredor mediterrani, i potenciar el transport intermodal...

Hi ha molt que fer per a millorar el ferrocarril, com podeu veure, amb criteris de rendibilitat econòmica, ambiental i social. No podem perdre temps i energies jugant a portar un AVE al nostre poble (que segurament mai no arribarà, i que serà millor que mai no arribara, perquè portaria sens dubte més inconvenients que avantatges).



Alguns comentaris sobre la "moda" de l'AVE

- El Tren d'Alta Velocitat s'ha convertit en un problema d'imatge: és una moda, no una necessitat real.
- A Europa apareixen els trens d'Alta Velocitat quan algunes línies estan a punt de saturació: no és el cas al País Valencià ni a Espanya.
- La tendència europea és prioritàriament a la millora de les línies existents, d'ús mixt (llarg recorregut, regionals, mercaderies...) i la incorporació als nous trens de la tecnologia més avançada disponible: "informació en cabina".
- A França es qüestiona la conveniència de noves línies per la seua baixa rendibilitat i s'ha abandonat els plans de més línies. Les futures línies d'Alta velocitat se faran amb tecnologia pendular.
- La Unió Europea exigeix cada vegada més el compliment dels requisits de finançament de les infraestructures per mitjà del "peatge", és a dir l'amortització de la infraestructura ferroviària. No es podrà repetir el cas del AVE de Sevilla, que no paga la infraestructura feta.
- Cada vegada n'hi hauran menys fons europeus disponibles (es qüestiona polític de la "cohesió", nous països, Alemanya...). Les Inversions actuals en millora de les línies existents atraurien finançament que ja no estarà disponible dins de pocs anys per a línies de més alta velocitat.



AL·LEGACIONS CONTRA L' "ESTUDI INFORMATIU DE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT MADRID- CASTELLA LA MANXA- COMUNITAT VALENCIANA- MÚRCIA".

En primer lloc, entenem, que el projecte planteja el model de transport ferroviari més car, contrari als interessos del sector ferroviari, destructor, malgastador d'energia, insolidari i elitista possible.

El projecte que es pretén, és un pas important cap a la desaparició del ferrocarril com a mitjà de transport de viatgers tal com el concebíem fins no fa molt: com un servei públic, d'accessibilitat general.

Aquest projecte ha provocat una polèmica absurda i deformada davant de l'opinió pública, sobre quin és el millor traçat obviant el seu elevat cost i efecte negatiu sobre el sector ferroviari. No es tracta d'estar a favor o en contra de l'AVE, cal superar la falsa disjuntiva: **es tracta de defensar el tren, oblidar l'AVE.** La potenciació del ferrocarril amb criteris de

rendibilitat social, ambiental i econòmica és una peça clau per a la reducció d'emissions de CO2 en el transport de viatgers.

Entenem, que el projecte que es pretén:

És car, tant pels alts costos de construcció, que l'Estudi Informatiu minusvalora, com per l'alt cost d'explotació de la línia.

És contrari als interessos del sector ferroviari, al concentrar les inversions públiques en les noves línies AVE, en detriment de les necessàries inversions per a la renovació i millora de les línies existents. Per a captar tots els viatgers potencials amb Madrid, ha d'eliminar altres ferrocarrils alternatius a la nova línia AVE, com van fer a Sevilla. És a dir, el nou AVE ha de fer-se a costa del tren convencional, perquè si es deixara lliure el corredor

actual (cas de traçar-se una línia directa Madrid- València), qualsevol empresa podria establir un servei competitiu

És malgastador d'energia, ja que les altes velocitats requereixen un altíssim consum energètic, comparable (en unitats d'energia per viatger/quilòmetre) al de l'automòbil. Recentment, l'empresa Alstom va reconèixer que els trens AVE de nova generació consumeixen el 60% més d'energia que els anteriors.

És destructor, perquè les línies de l'AVE no s'adapten al territori, sinó que el destrueixen o el transformen per a aconseguir traçats el més rectes possibles, amb corbes de gran radi, provocant greus afeccions. Qual diabòlica muralla de fil d'aram i formigó, la línia AVE, és una barrera que trenca la unitat del territori que travessa, destruint paisatges i sòls d'alt valor agrícola i natural.

El projecte, crearia grans talusos que produirien importants efectes barrera que incrementen els riscos de represa d'aigües i inundació. Contamina acústicament sense solució possible al passar a pocs centenars de metres de la població.

És insolidari, perquè els efectes impactants el sofreixen les poblacions situades el llarg del traçat, que no poden beneficiar-se del servei ferroviari (ja que no per a).

És elitista, ja que pel règim de servei (sense parades intermèdies), i per l'elevat preu del bitllet, està dirigit a una minoria, excloent a gran part de la població que amb els seus impostos, contribueix a la seua construcció. Les directives europees obliguen cada vegada més que els usuaris paguen els costos reals, inclosos els de la infraestructura.



El projecte de la línia AVE, suposa destinar copiosos fons públics - i comprometre molts altres per al futur, en el dèficit d'exploració de la línia -, a una inversió que no té el contingut social que caracteritzen a les inversions al ferrocarril. L'elevat preu del bitllet AVE, traslladarà un gran nombre de viatgers al transport per carretera pel seu menor cost, propiciant amb això majors emissions de CO₂. Ens trobem davant d'una obra d'alt cost ambiental tant en la fase d'execució com en la d'exploració.

En segon lloc, no s'han complert els procediments legals d'impacte ambiental i els estudis aportats no contemplen aspectes ambientals bàsics.

Els estudis d'Impacte ambiental mencionats en la proposta són restrictius en els seus continguts, incomplets en les seues referències, incorrectes en les seues conclusions, i no compleixen amb els procediments legals requerits.

Entenem que els estudis ambientals que conté el document:

Són restrictius en els seus continguts, perquè consideren només els impactes sobre els espais naturals protegits, i ignoren els impactes sobre les persones i els seus hàbitats. Simplifica el conjunt d'impactes sobre les àrees urbanitzades. La perduda de capital natural que suposa la destrucció de sòls fèrtils, es pretén compensar simplement amb el pagament de l'expropiació. Quant a l'impacte acústic, encara que es reconeix la seua consideració, "oblida" llistar mesures de correcció de greus impactes, com és el cas de les afeccions en La Costera, amb trams de vies a cent metres de Moixent.

Són incomplets en les seues referències. No inclou la necessitat de protecció d'espais de gran valor, no tant intrínsec, sinó és relació amb la defensa dels ecosistemes de què forma part, com ocorre amb l'horta, fonamental per a l'equilibri ambiental de comarques com La Ribera o L'Horta.

La proposta del Ministeri conté estudis ambientals anteriors que tenen poca relació amb les solucions



**DESTRUCTOR, INSOLIDARI,
ELITISTA, CAR, MALGASTADOR,
EXCLOENT, INNECESSARI,
INNEFFICIENT...**

proposades, i en particular amb la nova línia proposada per les comarques de La Costera, La Ribera i L'Horta Sud. En aquest cas no hi ha estudi ambiental. El medi ambient, els valors naturals, que existeixen en aquestes comarques, no es pot limitar al parc Natural del llac de l'Albufera. L'impacte de la línia afecta a tot el territori que travessa.

Plantegen conclusions incorrectes, quan asseguren que la línia de l'AVE produirà un impacte ambiental positiu, a l'augmentar l'ús del ferrocarril i reduir el del cotxe. Resulta ingenu plantejar canviar els costums amb una

mesura aïllada, l'experiència amb l'AVE sevillà és la contrària. L'AVE Sevilla-Madrid ha absorbit quasi tots els viatgers que abans es desplaçaven amb avió, però ha tirat a molts que anaven amb tren cap a l'autobús, el gran beneficiari per la construcció AVE i l'abandó dels trens. Un nou tren més car només beneficia al transport per carretera.

No compleixen amb els procediments legals, perquè han presentat propostes de nous corredors no inclosos en estudis anteriors, sense prèvia avaluació d'impacte ambiental ni exposició pública. Plantegen trams amb un traçat únic, quan inclouen un tram (Albacete-València i Albacete-Alacant) que defineixen com "comú a tots els corredors", sense possibilitar, per tant, l'avaluació dels impactes respectius de distintes alternatives.

Finalment, en tercer lloc, respecte a la previsió continguda en l'informe d'una nova xarxa AVE, entenem que les inversions ferroviàries en la creació d'aquesta doble xarxa ferroviària és, ineficient, malgastadora, excloent i innecessària:

En l'informe apareix la previsió de creació d'una doble xarxa ferroviària a Espanya (una amb ample europeu, l'alta velocitat AVE, i una altra d'ample RENFE, per a proximitats i mercaderies).

Aquesta nova línia, completaria pràcticament el disseny d'una nova xarxa de ferrocarril exclusivament de viatgers, d'alta velocitat i alt cost. Una xarxa que bàsicament, uniria Madrid-



Sevilla- Barcelona, més la comunicació de Madrid amb el corredor mediterrani entre Múrcia i la frontera francesa.

A aquesta xarxa d'alta velocitat estan anant la majoria de les inversions públiques en ferrocarrils, des de fa més de deu anys, mentre la resta de la xarxa es tanca o s'abandona. Les línies de rodalia de les grans ciutats, principal font d'ingressos de RENFE, i els altres trens de viatgers, no tenen inversions suficients per a millorar la qualitat del servei.

És ineficient, perquè cap de les dues xarxes resultants tindria una intensitat de trànsit de viatgers adequats, i al no reunir condicions de rendibilitat, es veurien condemnades al tancament.

És malgastadora, quan suposa concentrar les inversions en la creació d'aquesta nova línia, en comptes de modernitzar les línies actuals.

És excoent, perquè suposa l'eliminació dels serveis de llarg recorregut prestat actualment, per a deixar

només uns serveis ferroviaris d'Alta Velocitat (AVE) molt cars, per a una minoria.

És innecessària la duplicació de les xarxes ferroviàries que comporta el projecte. La nova xarxa AU no és apte per als trens actuals i la xarxa actual està infrautilitzada, necessitant el desdoblament de les vies en les proximitats de les ciutats, i en xicotets trams.

Des de la realitat ferroviària d'infrautilització de la xarxa, no té sentit concentrar les inversions ferroviàries a promoure línies AVE que creen competència dins del propi tren en benefici del cotxe.

Per tot l'anterior, concloem que els plans de construcció d'AVE proposats són innecessari socialment, altament destructors dels valors naturals, requereixen copiosos fons públics que són utilitzats per una minoria, són contraris als interessos del ferrocarril, i incompleixen la normativa d'impacte ambiental per la

incorrecció dels procediments d'Estudi d'Im-pacte Ambiental que s'aporten. Són, en suma, totalment innecessaris.

Sol·licitem la retirada d'aquests projectes d'AVE, i la concentració de les inversions ferroviàries en la terminació de la modernització de les línies previstes per a velocitats de 200/220 (línies actuals de València a Madrid i Barcelona), així com en les millores necessàries per a restablir adequats serveis de viatgers i mercaderies en les línies de València- Madrid per Conca, la de Sagunt-Saragossa i Canfranc. A més a més, reclamem inversions per a millorar les línies de rodalia de València i Xàtiva- Alcoi, i la continuïtat de la xarxa ferroviària per la costa entre Gandia -Dènia -Alacant.



Comissions

Bosc: últim dimarts de mes.
Educ. Ambiental: dimarts 19,30 h.
Energia: dilluns 17 h.
Jurídica: dimecres, 19,30 h.
Residus: dimarts 19,30 h.
Territori: dimecres 20 h.
València en Bici: dimarts 21 h.
El Baix Maestrat

Muralla, 2-b, 12500 Vinarós
Tl. i Fax 964 452104
El Camp de Morvedre
St. Josep, 11, 46520 Port de Sagunt.
La Safor.
St. Benet, 32, 46670 Tavernes de la Vallidigna
San Rafael, 18, 46700 Gandia
Apartat 178 de Gandia
Tl i Fax: 2863562
La Ribera
Pastora, 22-b, 46600 Alzira
Col·lectiu El Tramusser
Sant Josep, 52-b, 46440 Almussafes
La Costera
Vallada: correu, Colón, 14, 46691
L'Alcúdia de Crespins: correu,

C.P. "La Sènia", Corts Valencianes, 4, 46690.
Moixent: correu, apartat 9, 46640.
El Camp de Túria
Ladrillar, 38, 46190 Riba-roja.
General Pastor, 34, 46183 L'Eliana
Col·lectiu Marfull
J.J. Dominé, 6-5, 46024 Vcia.
Tl: 3917168
La Casa Verda
Plaça Santa Creu, 6-B, 46003 València
Tl i Fax: 3917864.