

## **Alegación Primera.- El fracaso rotundo de la implantación de las infraestructuras del tren de Alta Velocidad en España desaconseja proseguir su desarrollo.**

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 públicos), 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 en 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 desahucios. 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 el Ministerio de 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.

### **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>.

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

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

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

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.

### **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 “cercañas de lujo”, pero el efecto sobre Puertollano (con un descenso de población) o Ciudad Real es más que dudoso<sup>4</sup>.

### **Alegación Segunda.- Este Estudio Informativo incumple las determinaciones de la Autoridad Ambiental en su resolución de 9 de julio de 2010 por la que se establece la amplitud y el nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental y se trasladan las consultas previas del Documento Inicial.**

En esa resolución de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental se determina en el punto 2 Estudio de Alternativas lo siguiente:

“A priori las alternativas con menor impacto ambiental son la A y B que se plantean sobre el corredor de la línea existente. Esta circunstancia ha sido indicada por la Dirección General del Medio Natural de la Generalitat Valenciana, los ayuntamientos de ... así como por el grupo Ecologistas en Acción. Por otro lado la Dirección General de Territorio y Paisaje del Gobierno Valenciano indica que, de acuerdo con la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, los trazados de las nueva infraestructuras deben discurrir de forma preferente por los corredores ya existentes. Por consiguiente con carácter general deberá priorizarse el empleo del corredor existente y en todo caso se deberá justificar la solución adoptada de acuerdo a criterios ambientales.”

---

<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.

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

El Estudio Informativo hace caso omiso de esa determinación, ya que descarta los trazados de las alternativas A y B estudiadas en el Documento Inicial en la denominada fase a escala 1:25.000 y que suponen una mejora sustancial del actual trazado ferroviario. Esas alternativas de 132,8 km y 131,4 km respectivamente, tienen unos costos de 2.335 y 2.533 millones de euros, con unos recorridos en túnel de 29,6 y 31,9 km, y tan solo 2,5 y 5,9 km en viaducto. Las alternativas elegidas por el Estudio Informativo son la C y E (bautizadas con los números 1 y 3) con unos costes sensiblemente mayores (4.019 y 4.030 millones de euros respectivamente, más de 32 millones de euros por km, el coste más alto de cualquier línea de alta velocidad en España), debido fundamentalmente a que al ser recorridos de nueva traza algo más cortos (121,3 y 121,08 km respectivamente) en un ambiente montañoso han de discurrir bajo túnel<sup>5</sup> para salvar la orografía y los condicionantes ambientales en más del 50% de su recorrido (54% y 54,5% respectivamente), con una longitud de viaductos considerable (7,9% y 7,8% respectivamente). La única razón para ese descarte es la velocidad máxima del proyecto, que en las alternativas 1 y 3 son de 250 y 330 km/h respectivamente. Hay que tener en cuenta de todas formas que la velocidad media de ese recorrido Teruel-Sagunto (que no finaliza en la estación de Sagunto, como se podría pensar, sino en el enlace con las líneas de Alta Velocidad Castellón-Valencia) no llega a 200 km/h en la alternativa 1 (192,8 km/h, pues tardaría 37'46" para recorrer esos 121,3 km) y algo superior a esos 200 km/h en la alternativa 3 (203,2 km/h, pues tardaría 35'42" en recorrer los 121,08 km<sup>6</sup>).

Se dice que en las alternativas A y B la velocidad de diseño sería de 100 km/h, incompatible con una línea de altas prestaciones, pero no se tiene en cuenta que existen trenes pendulares (como el sueco X-2000 que permiten incrementos del 30% de su velocidad en las curvas cerradas por la utilización de la tecnología pendular activa frente al tren convencional) y por tanto menos exigencias respecto al radio de curvatura y perfiles moderados.

Por otra parte se intenta justificar esa decisión en el ahorro económico. Este argumento no aparece en la memoria del EI pero sí en el Estudio de Impacto Ambiental (página 25). Se afirma con los datos de la siguiente tabla del Estudio de Impacto Ambiental que la "inversión por minuto reducido" en el trayecto es menor en las alternativas C, D, E y F, que en la alternativa A.

RATIOS	ALTERNATIVA A	ALTERNATIVA B	ALTERNATIVA C	ALTERNATIVA D	ALTERNATIVA E	ALTERNATIVA F
Coste por unidad de longitud	17.581,05 €/m	19.268,76 €/m	35.800,18 €/m	34.080,95 €/m	36.088,17 €/m	35.641,08 €/m
Reducción de tiempos respecto sit actual (2h)	<b>-33,7 min</b>	<b>-51,0 min</b>	<b>-88,1 min</b>	<b>-87,3 min</b>	<b>-89,7 min</b>	<b>-90,4 min</b>
Inversión por minuto reducido	69,23 M€/min	49,71 M€/min	45,61 M€/min	45,02 M€/min	44,95 M€/min	43,50 M€/min
Inversión total	2.335,22 M€	2.533,51 M€	4.019,29 M€	3.931,72 M€	4.030,58 M€	3.932,35 M€
Longitud de viaducto en %	2%	4%	9%	8%	9%	10%
Longitud de túnel en %	22%	24%	47%	49%	48%	49%
Longitud de obra de tierra en %	76%	71%	43%	42%	42%	41%
Longitud de vía en placa en %	22%	23%	52%	53%	57%	52%
Relleno/unidad de longitud	36 m3/m	37 m3/m	84 m3/m	82 m3/m	64 m3/m	64 m3/m
Desmorte/unidad de longitud	128 m3/m	202 m3/m	210 m3/m	205 m3/m	198 m3/m	203 m3/m
Altura estimada de relleno	7 m	8 m	26 m	26 m	22 m	22 m
Altura estimada de desmorte	6 m	8 m	14 m	14 m	14 m	15 m

<sup>5</sup> Para salvar las cuestas de Ragudo esas alternativas proyectan un único túnel de 31,68 y 31,47 km respectivamente. El túnel de AVE más largo construido en España y quinto en el mundo hasta ahora era el de Guadarrama de 28,4 km de longitud.

<sup>6</sup> Esos son los tiempos que aparecen en la pág. 106 de la Memoria aunque en otros lugares (pág. 23) se dan tiempos diferentes, 37'48" para la alternativa 1 y 34'17" para la 3 en el recorrido Teruel-Sagunto y 37'44" y 37'17" para el recorrido inverso. Se da la paradoja que en el recorrido Sagunto-Teruel se tarda menos tiempo que en el inverso en esa alternativa, algo que difiere del resto de alternativas y que no es muy creíble dado que hay que ascender 1.000 m desde el nivel del mar.

Sin embargo ese argumento cuando menos curioso y estrafalario no se cumple en la alternativa B, también descartada con una “inversión por minuto reducido” similar a las primeras. Es inaudito que se argumente de esta forma, cuando la inversión total en esas alternativas C, D, E y F (que es el parámetro fundamental que hay que tener en una obra pública, y más en los tiempos de crisis y recortes económicos que vivimos) duplica a las alternativas A y B de reforma del actual trazado. Además habría que justificar ese aumento brutal de la inversión total para conseguir un ahorro de 37 minutos, que es la diferencia de tiempos entre las alternativas B y C.

Hay que tener en cuenta además que la nueva línea Teruel-Sagunto está diseñada para un tráfico mixto de mercancías<sup>7</sup> y viajeros. En el Estudio Informativo los trenes de mercancías discurrirán a una velocidad máxima de 100 km/h, tardando alrededor de 1 hora 20 minutos en las alternativas<sup>8</sup> 1 y 3 (en el sentido Sagunto-Teruel unos 2’20” más debido a que han de ascender los 1.000 que separa el Sistema Ibérico del mar). Es decir, para los trenes de mercancías, que supondrán una parte importante del tráfico total, las consideraciones de las velocidades máximas son irrelevantes. En el llamado escenario 1 las circulaciones/día y por sentido serían 8 de viajeros frente a 105 de mercancías en la alternativa 1 y de 8 de viajeros y 91 de mercancías en la alternativa 3. En el escenario 2, esos números son de 12/57 para la alternativa 1 y 12/35 para la alternativa 3. En el escenario 3, con más circulaciones de viajeros los números son 18/33 para la alternativa 1 y 18/11 para la alternativa 3. En todos los casos (menos en la última posibilidad) habría más circulación posible de trenes de mercancías que de viajeros.

El Estudio Funcional del Corredor Cantábrico-Mediterráneo establece una demanda máxima de 19 circulaciones en cada sentido para trenes de viajeros, con un volumen total de viajeros transportados entre 1,5 y 1,9 millones de viajeros/año para 2025.

**Alegación Tercera.- La conexión Teruel-Sagunto con un tren de Alta Velocidad no supondrá una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El Estudio de Impacto Ambiental inexplicablemente no estudia las emisiones de gases de efecto invernadero en la fase de construcción y explotación de la infraestructura proyectada en la alternativa elegida y en el resto de alternativas.**

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>9</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>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Actualmente se transportan por esa línea unas 250.000 t al año y de 17 millones de t en todo el Estado. En el escenario 3 de menor número de circulaciones de mercancías la capacidad de transporte total sería de 10 millones de t, superior al total de la demanda calculada en el Estudio Funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo que sería de 5 millones de t en 2025, lo que indica que se está planificando una nueva línea sobredimensionada completamente respecto a las necesidades proyectadas. En ese Estudio Funcional las circulaciones totales de trenes de viajeros sería como máximo 38 diarias.

<sup>8</sup> Página 24 de la Memoria del Estudio Informativo

<sup>9</sup> Van Hessen, Huib et al, To shift or not 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>10</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.

El Estudio de Impacto Ambiental no entra a valorar esas emisiones relacionadas con la construcción y explotación de la infraestructura proyectada, ni en la alternativa elegida (las alternativas denominadas 1 y 3) ni en el resto de alternativas estudiadas (la 2 y la 4), ni la alternativas A y B planteadas en el Documento Inicial, que aprovecha el actual corredor existente, con unos requisitos de radios de curvatura y pendientes máximas menos exigentes. El Estudio de Impacto Ambiental debería haber estudiado este tema y no haberlo despachado con generalidades<sup>11</sup> (las palabras “cambio climático” solamente aparecen dos veces en la extensa memoria del Estudio de Impacto Ambiental). Por supuesto tampoco el Estudio de Impacto Ambiental estudia y valora el uso de los recursos naturales necesarios para la construcción y explotación de la infraestructura (agua, energía, carburantes, lubricantes, materiales como acero, aluminio, etc) y las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a su extracción y producción.

Tampoco en la Memoria del Estudio Informativo se analiza y valora el consumo eléctrico relacionado con la alta velocidad de los trenes de pasajeros que cubrirían esta línea Teruel-Sagunto y las emisiones asociadas. La única referencia que aparece en la Memoria es cuando pretende comparar las alternativas elegidas (la 1 y la 3) en cuanto a su consumo eléctrico (pág. 106) y nos enteramos por fin (en el doble sentido ya que no se ha mencionado antes y se hace en la última página de la Memoria) de que los consumos por circulación para el tren de viajeros son de 1.853 kW·h y 2.139 kW·h respectivamente, y para el tren de mercancías de 3.492 kW·h y 3.496 kW·h respectivamente. Hubiera sido muy interesante conocer el consumo eléctrico y las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas para las alternativas A y B.

**Alegación Cuarta.- La elección de la alta velocidad (250 km y 330 km) como velocidades de diseño para las diferentes alternativas estudiadas eleva el presupuesto de la infraestructura astronómicamente. Esa elección pone en cuestión la viabilidad de la necesaria modernización de la actual línea Teruel-Sagunto.**

No es ningún secreto describir las actuales dificultades presupuestarias del Estado español y de todos los estados de la Unión Europea, debidas a la crisis económica y de la deuda soberana. La mayoría de los estados han aprobado programas de recorte del gasto público en sus diferentes variantes (sanidad, educación, pensiones, salario de los funcionarios, etc. Esos programas de ajuste del gasto social diseñados por políticas neoliberales contrasta con las generosas ayudas al sector financiero, para evitar su quiebra y descapitalización.

Esos programas de ajuste conllevan también importantes recortes del gasto en infraestructuras. El 21 de julio de 2010 el Ministro de Fomento anunció la reprogramación de 199 contratos de infraestructuras con retrasos en su ejecución entre 1

---

<sup>11</sup> La única referencia a los impactos debidos al consumo de energía y emisiones de gases de efecto invernadero que se hace en la Memoria del Estudio de Impacto Ambiental es la siguiente (pág. 306):

*“- Consumo de energía y materias primas debido a las obras:*

*Todos los trabajos y movimientos de maquinaria de la obra implican un uso de energía que se ve reflejado en las consecuentes emisiones de contaminantes a la atmósfera (CO, NOx, SO2, PST, etc). Igualmente debe considerarse el consumo de recursos naturales para el funcionamiento de las máquinas y la realización física de la infraestructura, como agua, petróleo, madera, carbón, etc.*

*De manera indirecta pues, el consumo de energía y materias primas puede incidir negativamente en la climatología, ya que se entiende como una alteración de la composición de la atmósfera atribuible a la actividad humana, lo que a escala global suele contribuir al fenómeno conocido como cambio climático.”*

a 4 años por valor de 8.700 millones de euros y la rescisión de 18 obras<sup>12</sup>, con un recorte de 6.400 millones de euros que se dejarán de invertir en 2010 y 2011. Al final parece que el recorte fue algo menor después de las presiones recibidas desde el sector empresarial de las obras públicas.

Mucho nos tememos que la elección de las alternativas más costosas para esta infraestructura ferroviaria Teruel-Sagunto conlleve el retraso indefinido de la necesaria modernización de esa línea. En la fase de consultas previas admitimos la necesidad urgente de modernización e inversión en esa línea, completamente abandonada desde el Ministerio de Fomento, que ha puesto en riesgo la seguridad para viajeros y mercancías, ya que ha sufrido varios descarrilamientos en los últimos años.

La Orden de 12 de junio de 2006 por la que se aprobaba la elaboración del Estudio Informativo de la línea ferroviaria Teruel-Sagunto tenía un presupuesto orientativo de 800 millones de euros. Al elegirse como opción política la alta velocidad para esa línea ferroviaria de alta montaña el presupuesto se ha elevado hasta los 5.000 millones de euros, multiplicándose por 6 el presupuesto inicial. La Orden de 14 de octubre de 2011 del Secretario de Estado por la que se modifica la anterior Orden de elaboración del Estudio Informativo eleva efectivamente a esa cantidad con la siguiente justificación:

**“MOTIVOS DE LA MODIFICACIÓN:**

Una vez estudiadas las distintas alternativas, se ha comprobado que en cualquiera de ella (sic) la mayor parte del tramo discurre en túnel, por lo que ha amentado sensiblemente la estimación del presupuesto orientativo de las obras.”

Solamente unos días más tarde, el 24 de octubre de 2011, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias aprobaba provisionalmente este Estudio Informativo sometido a información pública.

**Alegación Quinta.- El enlace entre la línea Teruel-Sagunto con las líneas de Alta Velocidad suponen la construcción de un túnel innecesario.**

Las soluciones propuestas para el enlace entre el corredor Cantábrico-Mediterráneo y corredor Mediterráneo, vienen condicionadas por una serie de decisiones previas, sobredimensionadas y erróneas, en particular la separación (en lugar de duplicación o cuadruplicación del trazado existente) e incompatibilidad entre las líneas de FC existentes y las nuevas LAV a construir (ancho de vías diferente). De esta manera, se plantea la conexión de la nueva línea propuesta con el Corredor Mediterráneo, exclusivamente con la nueva línea Valencia-Castelló, de AV y ancho UIC, en lugar de conectar con la vía actual, que supuestamente será multiuso, y es por donde pasarán los trenes de mercancías.

En la solución propuesta por el estudio informativo, dado que en el espacio donde se produce la unión entre las líneas actuales no hay espacio holgado para todas las conexiones necesarias, se plantea el enlace entre los dos corredores en una zona al norte de Sagunt. Ello exige pasar el nuevo trazado desde el Valle del Palancia a la Vall de Segó, mediante túnel (ese túnel tiene una longitud de 6 km y 6,37 km en las dos alternativas elegidas). Esta solución encarece de forma notable el proyecto, además de

---

<sup>12</sup> La Vanguardia, 22 de julio de 2010, El País 23 de julio de 2010 “Blanco entierra la fiesta de obra pública”.

afectar de manera grave a una comarca de gran calidad ambiental, como es la Vall de Segó.

**Alegación Sexta.- Los impactos relacionados con los inmensos movimientos de tierras necesarios para la construcción de los túneles y terraplenes son severos-críticos. Las canteras para efectuar los préstamos necesarios reseñadas en el Estudio Informativo o están inactivas, agotadas o no cuentan con los permisos necesarios.**

La opción de elegir unas velocidades de diseño de 250 km/h o 330 km/h para las diferentes alternativas conllevan unas exigencias morfológicas del trazado que hace inevitable el movimiento de ingentes cantidades de tierras y piedras.

En la siguiente tabla (Estudio de Impacto Ambiental pág. 317) podemos ver las necesidades de esos movimientos:

A continuación se presenta el resumen del balance de tierras realizado para cada una de las alternativas:

Alternativa	Volumen Excavación*		Volumen Relleno	Volumen Vertedero		Total Movimiento de Tierras
	Desmante	Túnel		Procedente Desmante	Procedente Excavación Túnel	
Alt. 1	18.343.797 m <sup>3</sup>	9.793.356 m <sup>3</sup>	7.303.789 m <sup>3</sup>	13.163.489 m <sup>3</sup>	13.565.334 m <sup>3</sup>	<b>34.032.612 m<sup>3</sup></b>
Alt. 2	17.347.471 m <sup>3</sup>	9.201.144 m <sup>3</sup>	9.408.971 m <sup>3</sup>	8.864.065 m <sup>3</sup>	12.898.108 m <sup>3</sup>	<b>31.171.143 m<sup>3</sup></b>
Alt. 3	17.341.709 m <sup>3</sup>	10.155.457 m <sup>3</sup>	6.946.503 m <sup>3</sup>	11.884.959 m <sup>3</sup>	13.709.867 m <sup>3</sup>	<b>32.541.329 m<sup>3</sup></b>
Alt. 4	14.619.924 m <sup>3</sup>	9.887.742 m <sup>3</sup>	8.180.645 m <sup>3</sup>	11.658.030 m <sup>3</sup>	9.676.498 m <sup>3</sup>	<b>29.515.174 m<sup>3</sup></b>

\*Volumen sin la aplicación del coeficiente de paso

**Tabla 6-2: Total Movimiento de Tierras.**

Aunque parte de los desmontes y excavaciones de túneles se reutiliza en la misma obra, es necesario el aporte externo para el balasto, pues el tipo de material necesario exige otras características. Además hay que enviar a vertedero una gran cantidad de materiales extraídos, por lo que se hace necesario buscar una ubicación para esos vertederos.

ALTERNATIVA	SOBRANTES A VERTEDERO (m <sup>3</sup> )
1	26.728.826
2	21.762.172
3	25.594.826
4	21.334.528

El aporte externo viene indicado en la Tabla 6-4 de la pág.317 del Estudio de Impacto Ambiental:

Material (m <sup>3</sup> )	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
Subbalasto	216.277,30	238.269,80	205.628,50	188.459,30
Capa de forma	480.834,20	532.952,70	457.284,60	420.180,60
<b>TOTAL</b>	<b>697.111,50</b>	<b>771.222,50</b>	<b>662.913,10</b>	<b>608.639,90</b>

**Tabla 6-4: Tabla resumen de subbalasto y capa de forma.**

A pesar de los enormes taludes sobre los que se asentarán las vías en el enlace con el corredor mediterráneo, no se justifica la apertura de zonas de préstamos en la subcomarca de la Vall de Segó existiendo excedente de materiales en la obra general. Concretamente en Benifairó de les Valls (detrás de la ermita de Nuestra Señora del Buen Suceso y en las inmediaciones de la Rodana), Quart de les Valls (junto a la carretera a torres-torres) y Sagunt (entre el pic dels Corbs y el camí de les Valls y frente a la cantera de Asland), las zonas de préstamo dañarán una zona de excelencia paisajística como la Vall de Segó, excepcional valle litoral de gran valor agrícola y medioambiental y ejemplo del respeto de generaciones y generaciones hacia su patrimonio natural, agrario y cultural.

En el Apéndice n' 12 se aporta un inventario de 42 posibles canteras que se podrían utilizar. Una gran parte de ellas no están en explotación o han sido abandonadas (17 casos) sin efectuar las preceptivas tareas de restauración ambiental. En un caso se aporta una cantera que ha finalizado su vida útil y que está restaurada ambientalmente. Una parte importante (16 casos) no se sabe cuál es su titular y en ningún caso se nos dice nada sobre la legalidad de esas instalaciones. Es muy común que existan canteras ilegales y que no cuentan con todas las autorizaciones pertinentes de la autoridad ambiental y de la competente en Minas. En algunos casos dudamos de que se pueda extraer materiales para la infraestructura proyectada, pues sus titulares son empresas cementeras (caso de Lafarge Asland o Cemex) que extraen materiales calizos o margocalizos para sus propias instalaciones de fabricación de cemento.

**Alegación Séptima.- Los impactos ambientales de las alternativas elegidas (la 1 y la 3) son en una parte importante de los elementos del medio severos o moderados-severos.**

En la alternativa 1 en la fase de construcción hay 16 elementos del medio de un total de 36 elementos que se ven afectados de forma severa o moderada-severa (una categoría inexistente en el Reglamento de la Ley de Impacto Ambiental, RD 1131/1988, de 30 de septiembre). En la alternativa 3 hay también 13 elementos afectados con esas categorías en la fase de construcción. En la fase de explotación hay 14 elementos afectados de 28 en total de forma severa o moderada-severa en la alternativa 1 y 14 en la alternativa 3. En total hay 30 elementos de 64 afectados (47%) con esas categorías en la alternativa 1 y 27 elementos en la alternativa 3 (42%).

Especialmente preocupantes son las afecciones a los espacios protegidos, la afección a los hábitats de interés comunitario (0,45 y 0,42 km<sup>2</sup>), el efecto barrera para la fauna y la necesidad de vertederos, canteras y préstamos.