

A LA DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I MOBILITAT

En data 21 de juny del 2021 es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat Valenciana el tràmit d'exposició pública del *Projecte bàsic de connexió de la CV-60 amb la N-332. Tram: Palma de Gandia-Gandia*, per un període trenta dies, que posteriorment va ser ampliat.

Que, d'acord amb el període establert, presentem des Compromís les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA: ANTECEDENTS DEL PROJECTE.

La Memòria del *Projecte bàsic de connexió de la CV-60 amb la N-332. Tram: Palma de Gandia-Gandia*, en el seu apartat 2 de 4 cita:

“El II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana (1995) se proponía “interrelacionar La Vall d'Albaida con la Safor, permitiendo así la difusión del desarrollo generado en Oliva y Gandia y potenciando el acercamiento a la importante infraestructura turística de toda la franja costera”

Al document del II Pla de Carreteres es proposaven diverses obres, algunes de les quals no han sigut executades. En l'àrea que ens interessa, es contemplava un enllaç amb l'AP-7 entre Beniarjó i Almoines, sobre la CV-680, que ara no ha estat considerat, o la prolongació de la CV-60 cap a Oliva per Potries i la Font d'En Carròs.



(Fragment de la Figura 1 del Projecte, proposta num.25)

En **2009**, el Ministeri de Transports i Medi Ambient redacta el “Estudio Informativo de la **Autovía Variante de La Safor**” que consisteix en:

“una variante de trazado entre Oliva y Gandia, con sección de autovía, entre la carretera N-332 y la autopista AP-7, con el objeto de resolver los problemas de congestión y seguridad vial de las travesías de la N-332.”

Este projecte no s'ha materialitzat però servirà de base a l'actual Projecte de la Generalitat per a la prolongació de la CV-60.

En **2013**, la Generalitat Valenciana estudia la *“Duplicación de la CV-60, tramo Palma de Gandia-Beniflà y Conexión con la Variante de la Safor. Este proyecto fue redactado bajo la hipótesis de la existencia de la Variante de la Safor, y la continuidad del peaje en la autopista AP-7.”*

Esta alternativa no es materialitzarà, en no haver executat el Ministeri la Variant de La Safor, a més de quedar obsolet amb l'alliberament del peatge en la AP-7.

En l'Estudi d'Alternatives que contempla la Memòria del Projecte que ací s'analitza, **«Proyecto básico de la conexión CV-60 con la N-332. Tramo Palma de Gandia – Gandia» de 2021**, es fa referència a dos projectes anteriors, mai executats, i que s'utilitzen per encaixar la prolongació de la CV-60:

“Este corredor supone la concatenación de dos corredores que pasaron por un procedimiento ambiental:

- *Entre el enlace de Palma de Gandia (CV-685 - CV-686) y el enlace con la AP-7, discurre por el corredor correspondiente al Proyecto básico de la duplicación de la CV-60, tramo Palma de Gandia- Beniflà y Conexión con la variante de la Safor (Valencia), redactado por la Generalitat Valenciana;*
- *Entre el enlace de la AP-7 y la conexión con la variante sur de Gandia de la N-332, discurre por el corredor correspondiente al Estudio Informativo de la Autovía Variante de la Safor, redactado por el MITMA, que cuenta con DIA.”*

S'afirma que els dos corredors que s'enllacen «van passar per un procediment ambiental». El que no es diu en la Memòria és que els Estudis d'Impacte Ambiental es van realitzar d'acord amb una legislació ja superada, i que, en qualsevol cas, **les declaracions d'Impacte Ambiental (DIA) han caducat** per haver passat més de 10 anys sense actuacions.

SEGONA: NECESSITAT DE CONNECTAR LA CV-60 AMB L'AP-7 I LA N-332.

Estimem que hi ha un gran consens a la Comarca al voltant de la necessitat de connectar la CV-60 amb l'AP-7 i la N-332 per tal de evitar la travessia del trànsit de pas pels pobles afectats, tot i que això no implica que la solució siga la construcció d'un únic accés. Estes connexions es poden descentralitzar, permetent l'accés per més d'una carretera, i evitant la concentració del trànsit en un únic punt.

A més a més, les dades presentades a l'Estudi de Trànsit del Projecte **(ANEJO 07)** no justifiquen la necessitat d'una planta viària d'autovia amb 4 carrils de circulació.

Las principales conclusiones del estudio son:

- *El proyecto básico de conexión de la CV-60 con la N-332 tiene por objetivo canalizar el tráfico de las comarcas del interior hacia la costa y facilitar los enlaces, hoy inexistentes, con las vías principales que transcurren paralelas a la costa, como son la AP-7 y la N-332.*
- *Hoy en día (escenario Pre-COVID), el tramo con mayores intensidades de tráfico de la CV-60 es el que está localizado entre Rótova y Palma de Gandia, con una IMD de 16.700 vehículos y un 6,1% de pesados*
- *A partir de este punto, el tráfico que se dirige hacia Gandia se divide entre la CV-686 (Real de Gandia y Gandia, con enlace en la N-332) y la CV-680 (Almoines – Gandia, sin enlace con la N-332)*
 - *Las proyecciones de tráfico futuras, basadas en la evolución demográfica del ámbito de estudio y en la crecimientos proyecciones poblacionales realizadas por el INE y teniendo en cuenta las tendencias actuales en materia de movilidad, nos muestran una evolución del tráfico con unos crecimientos por debajo de 1% anual.*

Así pues, la actuación tendrá por objetivo principal la mejora de la distribución del tráfico existente, facilitando las conexiones del interior con la N-332 y la AP-7.

Per tant, d'acord amb estes conclusions del mateix Estudi, l'objectiu és «**millorar la distribució del trànsit existent**», reconeixent que el problema no és ni la saturació del viari existent, ni les previsions d'augment de la demanda de circulació. Cal, doncs, buscar solucions que faciliten les connexions des de la CV-60 amb la AP-7 i la N-332, descartant aquelles que opten exclusivament per la construcció de nous itineraris de gran capacitat que fragmenten novament un territori suficientment antropitzat i apostant per actuacions de menor impacte, aprofitant el viari actual, per tal d'adequar-se als paràmetres exigits per la situació d'emergència climàtica, tal com expliquem seguidament.

TERCERA: CONTRADICCIONS AMB ESTRATÈGIES TANT DE L'ESTAT COM DE LA COMUNITAT VALENCIANA.

Atès el context climàtic en què es projecta l'actuació, resulta adequat posar-la en relació amb les consideracions que fa l'*Estrategia de movilidad, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Septiembre de 2020* (https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/20200917_Resumen_Ejecutivo_EMSSC_final.pdf), que en el

seu document per al debat apunta ja els paràmetres en què s'ha d'analitzar les necessitats de mobilitat i el disseny d'infraestructures:

*La dotación en infraestructuras en España es elevada en relación con su tamaño cuando se compara con la de países con un PIB y una población superiores como Francia y Alemania. Esta disparidad entre el tamaño de las redes y el de las respectivas economías, además de la posición periférica de la península Ibérica y la propia distribución de la población, da origen a una característica española: la **infrautilización** de ciertas autovías y líneas de alta velocidad respecto a sus homólogos europeos, que además se va agravando conforme se ponen en servicio nuevas infraestructuras, pues normalmente las más justificadas por la demanda se adelantaron respecto al resto y están ya en servicio. **Continuar priorizando la inversión en la creación de nuevas infraestructuras de transporte, cuando el stock de capital público ya es muy alto, tiene unos rendimientos decrecientes no solo en términos estrictamente económicos sino también de equidad social y de equilibrio territorial (los ahorros de tiempo son cada vez menores y para menor número de personas y cantidad de mercancías; la reducción de la accidentalidad en carretera es cada vez menor, etc.). Incluso algunos estudios han encontrado un efecto negativo en la inversión de infraestructuras en países con elevados stocks de capital y elevada deuda pública, como es el caso español. Y ello sin olvidar los costes ambientales derivados de la construcción de nuevas infraestructuras. Por ello hay que seleccionar adecuadamente los proyectos de inversión, dirigiendo los recursos a aquellas actuaciones con mayor rentabilidad socioeconómica, que son aquellos que obtienen mayores beneficios sociales por cada euro invertido.***

*En la planificación de las infraestructuras históricamente ha primado la concepción del Plan como suma de todo lo que se ha venido demandando, de acuerdo con **la suposición de que cualquier infraestructura crea riqueza para el país**, mayor cuanto más elevado sea su presupuesto (lo que contradice el propósito de la ingeniería de optimizar los costes) y sin considerar que los recursos son limitados, especialmente teniendo en cuenta los compromisos fiscales de España con la Unión Europea. Por lo tanto, con este enfoque se están detrayendo recursos escasos no solo de otros usos más necesarios en el ámbito de la movilidad como son la conservación de la red existente, la innovación tecnológica, la digitalización, la conectividad o la seguridad, sino de otras necesidades acuciantes de gasto público, como son las pensiones, la sanidad y la dependencia, derivadas del envejecimiento de la población, así como de la formación de capital humano y la I+D+i derivados de la necesidad de reorientar el gasto a otro tipo de inversión productiva.*

Por lo tanto, cuando se planifican actuaciones en infraestructuras es necesario preguntarse qué objetivos se persiguen y qué beneficios supondrán para la sociedad en general y para el territorio sobre el que asienta la infraestructura en

*particular, y **si gran parte de esos objetivos y beneficios se podrían alcanzar con actuaciones más eficientes por su menor coste.***

*A pesar de que la legislación obliga a la realización de estudios de rentabilidad social de las nuevas actuaciones que supongan una modificación sustancial de la infraestructura existente, lo cierto es que se comprueba que estos estudios tienden en ocasiones a **sobreestimar la demanda y a subestimar los costes** de construcción y explotación; por otra parte, en ocasiones tampoco se realizan análisis de sensibilidad y riesgo, ni es habitual actualizar los estudios cuando existe un desfase temporal importante entre la fase de planificación (cuando habitualmente se realizan estos estudios) y la licitación de las obras; Todo ello puede venir alentado porque **la decisión sobre la construcción y características de la nueva infraestructura haya sido tomada de antemano y no es el resultado del análisis coste-beneficio.***

En este sentit, el *Projecte bàsic de connexió de la CV-60 amb la N-332. Tram: Palma de Gandia-Gandia* , tot basant-se en una sobreestimació de la demanda i una subestimació dels costos de la infraestructura, descarta actuacions més eficients i de menor cost que poden contribuir igualment a generar riquesa.

Més enllà, la Generalitat Valenciana va presentar en 2019 el “*Programa estratégico para la mejora de la Movilidad, Infraestructuras y Transporte en la Comunitat Valenciana 2019 – 2030 (UNEIX)*”, on es contempla la CV-60 com a

...un eje de gran capacidad que conecta las comarcas de La Costera, La Vall d’Albaida y l’Alcoià con el corredor costero y que, además facilitará los desplazamientos entre el interior de la península y la comarca de la Safor.

Els objectius fonamentals d’UNEIX són avançar cap a un model de mobilitat sostenible en les seues tres accepcions, econòmica, social i mediambiental, millorar l’accessibilitat i una major articulació des dels centres urbans cap a la resta del territori a través del transport públic i, en tercer lloc, contribuir a una major competitivitat del teixit industrial i productiu.

No obstant, tot i que els objectius s’alineen amb criteris de sostenibilitat, no es concreten en propostes coherents. Ben al contrari, es rescaten projectes plantejats en paràmetres d’altres èpoques, que no responen a una visió global i coordinada de la mobilitat i que continuen prioritant les inversions en infraestructures viàries sobre les ferroviàries.

QUARTA: SOBRE L’ESTUDI D’IMPACTE AMBIENTAL.

La **Estrategia de Movilidad Sostenible de España (2009)** defineix els objectius que ha de perseguir una avaluació d'impacte ambiental (https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/290409_eems_definitiva_tcm30-184109.pdf)

Atenent que, la que ens ocupa, és una gran decisió sobre el territori, s'hauria d'atendre el següent:

Evaluación ambiental integrada de las grandes decisiones sobre el territorio:

La integración de la variable ambiental desde el inicio del proceso planificador, en todas y cada una de sus fases, es prioritario. Esta integración previene, o al menos limita, los impactos negativos generados por las infraestructuras y actividades del transporte...

*A este respecto, la Directiva 2001/42/CE, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, complementa a la Directiva 85/337/CEE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Mientras que ésta se refiere a la evaluación de los efectos ambientales de los proyectos, la Directiva 2001/42/CE busca **garantizar que las decisiones de índole más estratégica sobre planes y programas sean también evaluadas antes de ser adoptadas**. Esta Directiva abarca la planificación del uso del suelo y los planes y programas sectoriales, en particular en el campo del transporte, y obliga a **examinar los efectos sobre el medio ambiente natural y el modificado por el hombre y a efectuar una consulta pública previamente a cualquier decisión**.*

Contràriament al que marquen les directives europees, en este cas ja es donaven de partida uns paràmetres que definien una única alternativa.

La predeterminació de les característiques del traçat es produeix sense un estudi previ de la capacitat d'acollida del territori:

El trazado propuesto en este Proyecto Básico consiste en un primer tramo de duplicación de la CV-60 entre Palma de Gandia y Beniflà, y en un segundo tramo de nuevo trazado para conectarla con la nueva variante de la Safor (A-38) proyectada por el MITMA.

Este proyecto no dispone de Declaración de Impacto Ambiental, pero sí cuenta con Documento de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto básico. (Nº de expediente: 139/2010-CON con fecha 8 de septiembre de 2008).

La justificació i els condicionants que determinen la DIA d'este projecte del Ministeri, que va ser informat desfavorablement per diversos Ajuntaments de la comarca, queden absolutament superats per un canvi substancial com és l'alliberament de l'AP-7 -que fa innecessària la Variant de La Safor. És, per tant, més que qüestionable que es fonamente este nou projecte en una declaració que, pel temps transcorregut i la modificació dels condicionants, implica la caducitat de les actuacions ambientals.

Paràmetres de traçat i seccions tipus.

Els Criteris de disseny per al Projecte estan identificats a l'apartat 1.2.1 de l'Estudi d'Impacte Ambiental:

Los criterios iniciales de diseño han sido los siguientes:

- *Duplicar tramo inicial.*
- *Minimizar la afección de edificaciones, explotaciones industriales, etc.*
- *Definición de un trazado homogéneo en planta.*
- *Diseño de un perfil longitudinal ajustado en la medida de lo posible al relieve natural, permitiendo las obras de drenaje, y evitando taludes de alturas excesivas, efectos paisajísticos desfavorables y ruidos en zonas residenciales.*
- *Optimización del balance de compensación de tierras, en la medida que lo permita la orografía.*
- *Eliminación de puntos con posibles problemas de drenaje.*
- *Minimizar la afección a grandes servicios.*
- *No interferir en el desarrollo urbanístico de las poblaciones próximas.*

D'acord amb la decisió prèvia sobre el traçat d'este Projecte, en l'Estudi d'Impacte Ambiental adjunt al Projecte es qualifica favorablement el «corredor 3» (l'alternativa proposada)

Este Corredor es el que menos afección produce sobre:

- *Edificaciones existentes*
- *Suelo urbano.*
- *Sobre Núcleos Urbanos: disminuirá la contaminación acústica y emisiones de gases al disminuir el tráfico de las carreteras que los atraviesan.*
- *Menos afección a inundabilidad*
- *Sobre el tráfico: Disminuye accidentabilidad.*

El fet de valorar exclusivament les afeccions sobre les edificacions i els entorns urbans evidencia d'una banda que l'única finalitat que es persegueix és minorar el cost econòmic de l'actuació i, de l'altra, que es minusvalora l'impacte que es produeix sobre els espais agraris.

Es troba a faltar també un estudi dels impactes actuals sobre les zones urbanes i simulacions dels impactes futurs en cas de construir-se l'obra, per exemple en relació amb la contaminació acústica. No es contempla la possible millora d'estes afeccions actuals amb la implantació de tecnologies ja molt provades, com els paviments fono-absorbents o les pantalles acústiques. Cal dir que ni Beniflà, ni Beniarjó, ni Almoines disposen a hores d'ara d'estos sistemes d'atenuació de l'impacte acústic.

Tampoc es justifica de quina manera una via de trànsit més ràpid minora estos impactes, incloent l'accidentalitat.

Impactes ambientals sobre espais naturals i horta productiva.

Els impactes ambientals de la construcció s'analitzen en l'EIA a nivell genèric i en cap cas en relació a la especificitat de la zona que travessa.

Aunque es indudable que el Corredor 3 implicará una pérdida de conectividad, producida por el efecto barrera de la carretera, con las medidas correctoras propuestas en el presente documento, como pasos de fauna adecuados, la integración paisajística de la infraestructura, y el seguimiento medioambiental necesario, mediante el Programa de Vigilancia Ambiental, se espera minimizar, en la medida de lo posible el impacto que sobre la fauna y el paisaje va a producir la nueva conexión.

La duplicació de la planta viària entre Palma i Beniflà, que implica creuar els rius Serpis i Vernissa, hipoteca qualsevol projecte de recuperació ambiental posterior en un espai de gran valor paisatgístic i empitjora la qualitat ambiental de la zona, qüestió que no s'analitza en l'EIA.

Tampoc s'analitza l'impacte ambiental i econòmic que la infraestructura provocarà en **una horta històrica** en producció, amb el seus sistemes de camins, de reg, de parcel·lari tradicional, etc. No s'avalua ambientalment ni econòmicament la destrucció de terra fèrtil, la gran afecció des del punt de vista paisatgístic.

La justificació d'este Projecte en un **context de canvi climàtic** és inexistent. La COVID19 ha posat de manifest la importància de preservar els recursos de proximitat per assegurar la sobirania alimentària i la reducció de la petjada de carboni en la producció dels aliments que consumim, la qual cosa ja justificaria l'elecció d'una alternativa menys depredadora de sòl fèrtil.

D'altra banda, és un fet inqüestionable que els espais agrícoles de la qualitat de l'entorn en què es projecta esta infraestructura proveeixen de serveis ecosistèmics fonamentals als nuclis urbans. La pèrdua d'alguns d'ells per l'afecció del traçat, com la capacitat de retenció de carboni dels cultius cítrics d'acord amb la Cartografia d'Estoc i Fixació de CO² aprovada per la Generalitat Valenciana, no ha estat valorada.

Caldria, per tant, que un **nou Estudi d'Impacte Ambiental** atenguera aquestes qüestions que no es van tindre en compte en la DIA en la qual es basa el projecte actualment en exposició pública i que, com hem explicat, ha quedat totalment obsoleta i superada.

QUINTA: SOBRE LA SELECCIÓ D'ALTERNATIVES.

Alternatives consideradas

A l'estudi d'alternatives es consideren tres alternatives de traçat, descartant la 0, no actuar, per considerar imperatives les necessitats de connexió amb l'AP-7 i la N-332.

Així, les tres alternatives són:

1. per la CV-686 (per Palma de Gandia, afegint una connexió amb l'AP-7)
2. la duplicació del tram final de la CV-60 exclusivament fins a trobar l'AP-7
3. la duplicació del tram final de la CV-60, creant un nou accés bàsicament sobre el traçat de l'anomenada Variant de La Safor dissenyada pel Ministeri de Fomento, fins a la N-332 a la Rotonda de Bellreguard

El document **es decanta per l'alternativa 3**, que és la de major cost i impacte sobre el territori.

Alternatives no considerades

El document no contempla en cap cas com a alternativa la possibilitat d'enllaçar l'AP-7 i la N-332 a través de la CV-680. L'ús d'esta via, que circumval·la les localitats de Beniflà, Beniarjó, Almoines, i presenta una densitat de trànsit intensa però fluïda, per realitzar les connexions amb l'AP-7 i la N-332, evitaria tindre tres carreteres paral·leles a l'altura d'Almoines.

L'actuació no produiria un creixement important del trànsit, vist l'estudi annex al projecte, però en tot cas podrien executar-se actuacions de millora ambiental necessàries sobre esta carretera, com un paviment fono-absorbent i pantalles acústiques.

Traçat de la via ciclo-peatonal

Per l'augment de l'impacte de la infraestructura a l'eixamplar tres metres la plataforma, no es considera adequada l'elecció de l'alternativa CB-2, tot descartant la CB-1 per la qual s'apostava com a part de la xarxa ciclista trans-europea **EUROVELO**.

SEXTA: SOBRE EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

D'una banda, cal senyalar que no s'ha realitzat una fase prèvia de consulta d'acord amb les exigències de la Unió Europea.

De l'altra, la participació efectiva en l'Estudi d'Integració Paisatgística no arriba a ser representativa per determinar la percepció de la població sobre el paisatge i legitimar l'alternativa escollida d'acord amb l'Art. 4 de la Directiva 2011/92/UE, ja que només recull l'opinió d'un 0,04% de la població directament afectada pel traçat.

Per últim, el període de participació, atenent la complexitat de la documentació i la coincidència amb el període estival, resulta insuficient per poder estudiar amb profunditat la documentació. Es proposa que s'estenga a un mínim de 3 mesos.

SÈPTIMA: ALTERNATIVA QUE PROPOSA COMPROMÍS.

Com a punt de partida, caldria recordar que l'alternativa preferent i prioritària per millorar la mobilitat comarcal és una adequada connexió ferroviària que contribuísca a reduir el trànsit en els pobles de la N332.

Pel que fa a la solució viària, es proposa una alternativa coherent amb la Declaració d'Emergència Climàtica per part del Consell, que aprofite traçats ja existents, minimitzant els impactes ambientals i territorials i que resolga la necessitat de donar una continuïtat adequada del trànsit procedent de les comarques interiors i la creació d'una alternativa al trànsit que travessa els pobles situats en el corredor de la N-332 a través de la connexió de la CV-60 amb l'AP-7 i la N-332, tot aprofitant una infraestructura viària ja existents com és la CV-680 i construint:

- a. Accés a l'AP-7 des de la CV-680 al pas pel terme de Beniarjó a través d'una rotonda elevada de distribució del trànsit que aprofitaria part de l'actual viaducte entra Almoines i Beniarjó.
- b. Enllaç de la CV-680 amb la N-332 (Ronda de Gandia) al pas pel cementeri de Gandia, capaç d'assumir l'escàs increment de trànsit que preveu l'actual Projecte de Connexió de la CV-60 amb la N-332 en exposició pública. L'accés des de la ciutat i des de la platja es seguiria fent per la via actual, l'Avinguda de Villalonga.

En conjunt, l'existència de dos enllaços sobre la CV-680 dotaria d'una funcionalitat suficient la CV-60, alhora que el cost de l'obra civil seria molt menor i l'impacte ambiental seria insignificant.



Enllaç CV-680 i AP-7 al pas pel terme de Beniarjó



Enllaç CV-680 i N-332 al pas pel cementeri de Gandia

A continuació, una comparativa de les dues alternatives:



D'acord amb els arguments exposats, **SOL·LICITAREM**

- 1.- Que s'estimen les al·legacions formulades.
- 2.- No continuar amb la tramitació del present "Projecte bàsic de connexió de la CV-60 amb la N-332. Tram: Palma de Gandia-Gandia".
- 3.- Obrir un nou procediment per a elaborar un projecte bàsic que tinga:
 - a) Com a punt de partida la proposta que s'ha realitzat a l'al·legació sèptima.
 - b) Un procediment de participació pública més extens i en sintonia amb les previsions a nivell europeu, sobretot en la fase de consultes prèvies, una major difusió dels actes de la participació pública i, en especial, dels agents socials i territorials de la Safor.
 - c) Que l'alternativa finalment triada siga la que més consens social genere.