

En/Na , amb DNI ,
domiciliat al municipi , carrer , nº

Davant el projecte de construcció de la nova autovia entre Alzira i Carcaixent, des del Moll Borrego fins al Pont de l'Estret, amb la intenció de prosseguir posteriorment cap a la Barraca d'Aigües Vives, el Portijol i possiblement fins a Tavernes de la Valldigna, vull fer les següents

AL·LEGACIONS

- En principi i donat que aquesta fase d'informació pública és complicada perquè s'han reunit junts el projecte bàsic, l'estudi d'impacte ambiental i el d'integració paisatgística, de forma que en total suma 1413 pàgines, amb nombrosos plànols, i donat que ha eixit en ple estiu, quan molts riberencs ja estan de vacances, demane que s'amplie el termini d'al·legacions uns altres 30 dies naturals perquè tothom que ho crega convenient tinga temps de llegir l'informe complet i pugui presentar les al·legacions oportunes.
- Aquest projecte segueix fomentant el desplaçament massiu en automòbils, un model de transport tan caduc i insostenible com el de l'urbanisme sense límits que les pròpies constructores, amb la col·laboració de bancs i administracions, ens ha portat a una crisi econòmica sense precedents.
- Les conseqüències que tindrà per a la comarca, i sobretot per a Alzira i Carcaixent, seran clarament negatives ja que potenciar més el trànsit d'automòbils augmentarà els accidents, el soroll i la contaminació, amb més emissions de CO₂ (principal gas responsable de l'efecte hivernacle) i major escalfament, un greu problema global que ens durà ones de calor, sequeres, increment d'incendis, desgel dels pols, elevació del mar, inundacions de platges i terres baixes, salinització dels aqüífers costaners, augment de plagues, extinció d'espècies, etc. etc. De seguir per aquest camí, els científics de l'IPCC (Panell Intergovernamental del Canvi Climàtic, òrgan de l'ONU) calculen que les temperatures poden pujar fins a 7°C més durant aquest segle, la qual cosa seria absolutament catastròfica per a nosaltres.
- Per altra banda Espanya és el país europeu que més ha sobrepassat els límits d'emissió de CO₂ acceptats en l'Acord de Kioto (en comptes del 15% emetem ja més del 45% respecte de 1990, l'any de referència), un acord que es reconeix insuficient per aturar el canvi climàtic i que obri el pas a un altre posterior que vol reduir molt més les emissions de CO₂. Per tant projectes com aquest, que tendixen a augmentar encara més el CO₂, són totalment desaconsellables.
- El projecte suposarà la destrucció directa de centenars de fanecades de les nostres terres d'horta, que són de les més fèrtils d'Europa, quelcom inacceptable en un món amb 1000 milions de persones que patixen fam.
- L'impacte paisatgístic serà massa gran, especialment en el tram de 565 metres que anirà alçat molts metres sobre el nivell dels camps que travessa, imposant la seua imatge gris i inert sobre el fons verd viu dels tarongerars i el bosc de ribera; la qual cosa no està valorada adequadament en l'Estudi d'Impacte Ambiental, que sembla fet més per excusar el projecte que per valorar objectivament els greus impactes que tindrà.
- Afectarà greument algunes zones protegides, com el LIC ES5232007 del curs mitjà baix del Xúquer i l'espai 92A0-5330, protegit per la Directiva Europea d'Hàbitats.
- També entrarà en contradicció amb el condicionament previst del Xúquer i el seu entorn per reduir l'efecte de les inundacions i recuperar l'ecosistema fluvial.
- L'amenaça de prosseguir, en una fase posterior, cap a la Barraca d'Aigües Vives i la Valldigna, unes valls estretes i relativament ben conservades, és absolutament rebutjable.
- La zona està ja més que saturada d'infraestructures, amb RENFE, AVE, CV-41, CV-50, CV-550, CV-570, CV571, CV-572... I no sembla gens raonable afegir-ne més.
- El seu cost, sols en aquest primer tram, serà de 73 milions d'euros (12100 milions de pts.), diners públics que serviran per augmentar els beneficis de les grans constructores però que a penes crearan llocs de treball a la comarca perquè aquestes grans obres es fan amb molta maquinària pesada i pocs obrers. Per contra, eixos mateixos diners utilitzats per a obres menors locals i comarcals donarien treball a moltíssims més aturats, que és el que s'hauria de fer amb els limitats recursos públics i més en temps de crisi.
- La CV-50 pot servir encara per encabir el trànsit en aquest tram perquè no està saturada i passa pel S d'Alzira perimetralment, sense entrar al casc urbà.
- La connexió o accés a Carcaixent ja existix mitjançant la carretera vella Alzira-Carcaixent, la

CV-41, i la nova Avinguda de la Ribera, la CV-572.

- Aquesta autovia anirà paral·lela i sols a uns 5 km de l'AP-7, una autopista infrautilitzada el 90% del temps, que ja seria pública i gratuïta si no hagueren allargat la concessió d'Aumar, i que serviria per a desviar molt del trànsit provinent de l'interior cap a la costa sense tocar els nostres municipis.
- A més es pretenen fer altres dos autovies paral·leles: la de l'Alcúdia-Algemesí-Sueca (uns 5 km cap al N) i la circumval·lació exterior de València (uns 15 km al N), que podrien absorbir bona part del trànsit previst per a esta autovia. En realitat fer estes dos o tres obres equivalents és una duplicació o triplicació de projectes, una imperdonable destrossa ambiental i un absurde malbaratament de recursos públics, més rebutjable si cal en una època de crisi com la que estem passant.
- Finalment aquestes autovies no corresponen a cap Pla Comarcal de Mobilitat prèviament raonat i aprovat pels representants dels nostres municipis, amb el necessari consens social, sinó que són projectes externs, proposats i dissenyats per unes altres instàncies (Ministeri i Conselleria) poc coordinades i amb uns altres interessos, que no coincidixen massa amb les necessitats reals de la comarca.

Per totes aquestes raons demane que es DESESTIME aquest projecte i que s'estudien les següents solucions alternatives:

- Fomentar la proximitat, l'anar a peu i amb bici en les distàncies curtes, i el tren i l'autobús en les llargues.
- Fer una bona xarxa de camins rurals, carrils bici i vies verdes que connecten tots els nostres pobles a peu i amb bici.
- Augmentar la freqüència del Metro i Renfe i reduir el temps dels viatges. Estudiar la conveniència de completar la xarxa ferroviària comarcal amb els trams Castelló de la Ribera-Pobla Llarga, el desdoblament del trenet i la recuperació de l'antiga línia Carcaixent-Tavernes.
- Millorar el servei d'autobusos i estudiar la creació de noves línies per connectar tots els municipis de la comarca.
- Establir la gratuïtat de l'AP-7, almenys el tram corresponent a la Ribera.
- Millorar les carreteres locals i comarcals, traure-les fora dels cascs urbans on encara passen amb circumval·lacions senzilles, buscant el mínim d'impacte agrícola i ambiental. Aprofitar l'actual CV-50 per connectar els municipis riberencs de l'interior i els de la costa.
- Establir una moratoria en el tres projectes d'autovies: la circumval·lació exterior de València, l'Alcúdia-Algemesí-Sueca i la variante Alzira-Carcaixent, fins que es faça un estudi integral, ben coordinat entre el Ministeri i la Conselleria, consensuat amb els Ajuntaments i les organitzacions ciutadanes, sobre les necessitats viàries de la comarca i les alternatives existents.
- Tots els diners pressupostats haurien de vindre a la comarca, no per destruir-la amb més asfalt i formigó sinó per millorar la qualitat de vida dels riberencs plantant més zones verdes i arbres pels carrers, fomentant l'agricultura ecològica, ajudant a obtindre uns preus justos per als nostres productes agrícoles, implantant els horts familiars i horts escolars ecològics, promovent l'estalvi, l'eficiència i les energies renovables, obrint noves biblioteques i residències, oferint més beques, portant aigua sense nitrats, implantant les 3R (reducció, reutilització i reciclatge de les deixalles, amb recollida selectiva), etc. etc. Així, a més, creariem milers de nous llocs de treball a la comarca.

En definitiva, propose canviar cap a un model de transport racional, respectuós amb les persones i el medi ambient, un nou model de transport que siga realment sostenible.

....., de de 2009.

Signat:

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT