

A la Subdirección General de Planificación Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071, Madrid

Referencia: "Información pública. El Pamplona - Y Vasca"

[REDACTED], mayor de edad, con DNI nº [REDACTED], en nombre y representación de [REDACTED], con CIF n.º [REDACTED], y con domicilio a efectos de notificaciones en C. [REDACTED], localidad de [REDACTED], CP [REDACTED], ante esta Subdirección, comparece y como más procedente sea en Derecho,

DICE:

Que habiéndose publicado en el Boletín Oficial del Estado de 16 de enero de 2018 el anuncio por el que se aprueba provisionalmente el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca" y se abre un periodo de 30 días hábiles para información pública y alegaciones;

mediante este escrito, dentro del plazo habilitado realiza las siguientes,

ALEGACIONES:

PRIMERA.- SE DIFICULTA LA PARTICIPACIÓN DE ENTIDADES Y CIUDADANÍA

El anuncio publicado en el BOE indica que *"se somete a información pública dicho estudio por un período de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente al de publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado"*.

De este modo, vemos que tanto esta entidad, como la población en general, disponemos de un plazo ridículamente corto para poder analizar la ingente cantidad de documentación puesta a exposición pública. Este hecho hace que sea imposible participar en este proceso de una manera adecuada, de forma que se vulnera el principio establecido en la legislación de acceso a la información y participación pública.

La Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, establece que *"se deberán fijar plazos razonables para cada una de las fases, de tal manera que se otorgue tiempo suficiente para facilitar la información y preparar la participación en el proceso de toma de decisiones"*.

Los plazos permitidos para manifestarse tanto por entidades publicas como por ciudadanía no se pueden considerar razonables, dado que se otorga poco mas de un mes para presentar alegaciones, y un mes para pronunciarse acerca del grado de acuerdo sobre el proyecto. De este modo, entendemos que el actual proceso de participación pública y audiencia a las administraciones está conculcando los derechos de esta entidad y de la ciudadanía en general, y por lo tanto genera indefensión debido al corto espacio de tiempo permitido para el análisis y evaluación de toda la documentación presentada.

SEGUNDA.- NO SE ANALIZA ADECUADAMENTE LA MEJORA DEL FERROCARRIL ACTUAL, NI SE PERMITE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN DICHO ANÁLISIS

El "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo

Pamplona - Conexión Y Vasca" ofrece tan solo 2 alternativas de trazado. Ambas se inician en las cercanías de Zuasti, en el municipio de la Cendea de Iza, Navarra, terminando una de ellas en el termino municipal de Ezkio-Itsaso, Gipuzkoa, y la otra en Vitoria/Gasteiz, Alava.

La primera alternativa atraviesa la barrera montañosa de Aralar para dirigirse a Gipuzkoa y terminar en el fondo del valle cercano a Ezkio-Itsaso, teniendo que salvar, por lo tanto, un desnivel de 300 metros. La segunda alternativa, aparentemente de más fácil construcción, termina en Vitoria/Gasteiz, atravesando para ello todo el valle de Sakana, así como la Llanada Alavesa.

A. Análisis de la alternativa “mejora del ferrocarril actual”:

Por lo tanto, el estudio de las alternativas de trazado se intenta solventar con el estudio de los impactos de estos 2 corredores para la construcción de una nueva infraestructura ferroviaria. No se analizan de manera expresa las posibilidades que ofrecen el actual trazado ferroviario, a través de su mejora, desdoblamiento y actualización para el transporte de trenes con diferentes anchos de eje, lo que supondría su mejora.

Es cierto que en la Memoria de este Estudio Informativo (en sus página 4) se cita la existencia de un documento titulado “*Estudio informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y Vasca. Fase 1:25.000. Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento. Consultor: SENER, 2012.*”. Según se describe en la propia Memoria, dicho estudio habría analizado diferentes alternativas, entre ellas la denominada “Alternativa Duplicación + Variantes”. Según se sobreentiende en el texto, dicha alternativa incluiría la modificación del trazado ferroviario actual en algún punto conflictivo y la duplicación de la vía en el resto.

Sin embargo, es necesario hacer notar que dicha alternativa no ha estado nunca a exposición pública, ni se ha podido conocer de ninguna forma. En octubre de 2015 se realizó a las entidades locales afectadas una consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental de este mismo proyecto. En dicho expediente se informó sobre las siguientes 4 alternativas de trazado:

- Corredor F: Zuasti - Tolosa, atravesando todo el macizo de Aralar en un largo túnel.
- Corredor E: Zuasti - Beasain, atravesando Aralar por las inmediaciones de Lizarrusti.
- Corredor H: Zuasti - Ezkio-Itsaso, atravesando los montes de Alzania cerca de Altsasu.
- Corredor V: Zuasti - Vitoria-Gasteiz, atravesando toda Sakana y la Llanada Alavesa.

Tras las consideraciones previas presentadas por la entidad local a aquel proyecto, en la actualidad nos lo presentan con tan solo 2 alternativas, que se corresponden con las 2 últimas de las enumeradas.

Por lo tanto, es necesario que el supuesto análisis efectuado a la alternativa de “mejora del ferrocarril actual” sea adecuadamente puesto a disposición de la población y las entidades locales, y constituya una mas de las alternativas propuestas en este Estudio Informativo. En su defecto, entendemos que el actual proceso de participación pública y audiencia a las administraciones está conculcando los derechos de esta entidad y de la ciudadanía en general, y por lo tanto genera indefensión, por lo que debería de considerarse nulo, y por lo tanto no ser aprobado..

B. Análisis de la alternativa “cero”:

Es notorio, por lo tanto, que no se han analizado adecuadamente todas las alternativas relevantes posibles, como es el caso de la ya citada alternativa “mejora del ferrocarril actual”, o de la “alternativa 0”, que consiste en no realizar ninguna actuación, y que no es citada en ninguna parte de toda la documentación puesta a exposición pública.

La Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, establece cual debe ser el adecuado estudio de alternativas a efectuar, y como deben de ser estas comunicadas a la población para su pertinente participación. De este modo, esta directiva, que se encuentra traspuesta a la legislación estatal, establece:

- *la necesidad de examinar las distintas alternativas a la hora de describir los proyectos y sus acciones,*
- *fijar el inventario ambiental y describir las interacciones ecológicas y ambientales claves, realizando un estudio comparativo de la situación ambiental actual y futura, con y SIN la actuación derivada del proyecto objeto de la evaluación, para cada alternativa.*

Se hace evidente, por lo tanto, la necesidad que impone la legislación vigente de analizar también la NO actuación en el proyecto. Por lo tanto, y visto que el expediente puesto a exposición pública no incluye un análisis de la "alternativa cero", creemos necesario que se paralice su tramitación y se lleve a cabo un detallado análisis sobre la no realización de ningún proyecto.

C. Falta de exposición pública de todos los documentos relevantes para la decisión de las diferentes alternativas:

Por otra parte, y tal y como se ha explicado en el apartado A anterior, vemos que no se ha permitido la participación pública concerniente a la alternativa de mejora del trazado ferroviario actual. Y creemos que impedir el análisis y participación pública sobre dicha alternativa vulnera lo indicado por la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información ambiental a la participación pública y al acceso a la justicia en materia de medio ambiente, incorporando para ello las Directivas Comunitarias en la materia de lo que se conoce como "ciudadanía ambiental" que consagrara el Convenio de Aarhus en 1998.

Porque es necesario tener en cuenta que en la actualidad existe un corredor ferroviario desde Pamplona/Iruñea que pasa por nuestro valle de Sakana. Ese corredor se bifurca a la altura de Altsasu, permitiendo conectar directamente con Donostia-San Sebastián a través del Goierri guipuzcoano, y con Vitoria/Gasteiz a través de la Llanada Alavesa. En ambos casos se trata de líneas de ferrocarril en ancho ibérico. En el tramo navarro hasta Altsasu el corredor solo incluye una sola vía, aunque en ese tramo está prevista la instalación de la 2º vía desde el momento de su construcción en el siglo XIX, por lo que Adif dispone de reservas de terrenos para la nueva vía. A partir de Altsasu, tanto en dirección Gasteiz como Donostia, el ferrocarril ya es de doble vía y por lo tanto pueden circular y cruzarse dos trenes.

Mientras tanto, el proyecto presentado propone completamente un nuevo trazado, olvidándose de lo ya existente. En la alternativa V (Zuasti-Gasteiz) en general discurre paralelo en todo su trazado a la actual vía ferrea Pamplona/Iruñea – Vitoria/Gasteiz. Y en la alternativa H en un principio discurre paralelo al trazado actual para posteriormente desviarse y conectar en Ezkio-Itsaso con la nueva línea en construcción denominada Y-Vasca, pero que se encuentra en las cercanías de la actual vía ferrea Altsasu - San Sebastián/Donostia.

Es evidente, por tanto, que la instalación de la infraestructura proyectada, y en especial la que se pretende realizar a través del Corredor V, no mejora prácticamente en nada la actual situación. Y si además tenemos en cuenta el coste que supondría la construcción de la nueva infraestructura, que a buen seguro se retraería del mantenimiento y desarrollo del ferrocarril actual, en realidad el resultado final del proyecto supondría un empeoramiento sustantivo de la actual situación del tren en la zona afectada.

Por lo tanto, creemos necesaria la realización de un análisis completo de las posibilidades para el establecimiento de una conexión ferroviaria moderna entre Pamplona/Iruñea y Vitoria/Gasteiz o

Donostia/San Sebastián. Un análisis que incluya las posibilidades de utilización de las actuales vías férreas, mejoradas para permitir el paso de trenes de viajeros y mercancías también en ancho internacional, mejorar la velocidad de los trayectos, y permitir el paso de dos trenes en direcciones opuestas en el tramo navarro. Y finalmente, que se ponga todo el análisis efectuado, sin excepción, a exposición pública. Mientras dichos pasos no sean dados de manera adecuada, este Estudio Informativo ha de considerarse nulo, y por lo tanto no ser aprobado.

TERCERA.- SE PRODUCEN IMPORTANTES AFECCIONES A ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y OTROS ECOSISTEMAS DE INTERÉS

A. Afecciones de la alternativa H:

La alternativa H, con final en Ezkio-Itsaso afecta a la Sierra de Aralar, internándose (en forma de túnel) en terrenos del Parque Natural de Aralar ES212001 en Gipuzkoa, así como en la Zona de Especial de Conservación ES2200020 “Sierra de Aralar” de Navarra (sobre el terreno en un pequeño tramo, y posteriormente en forma de túnel).

En estas zonas se encuentran regulados importantes aspectos del entorno natural, como son las medidas necesarias para la conservación de la flora, la fauna, los ecosistemas, las masas de agua superficial y subterráneas, el paisaje, las cavidades subterráneas, el suelo, etc. En la presentes alegaciones vamos a centrarnos en los efectos de esta infraestructura en el subsuelo, debido a que el proyecto indica que la mayor parte del paso de la infraestructura por las zonas protegidas es a través de túneles. Sin embargo, no se deberían olvidar el resto de aspectos a los que se ofrece protección, y que están interrelacionados con lo aquí considerado.

Ya en 1992 el Estudio Previo Medioambiental del Corredor Ferroviario Navarro, realizado por el Servicio de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra y firmado por su director Alberto Otamendi Saldise, advertía que el trazado hacia Tolosa por Aralar causaría un elevado número de impactos críticos en la sierra de Aralar. En lo que se refiere a los túneles necesarios a realizar en ese trayecto, el informe decía textualmente: *“El principal problema se advierte en los túneles de Aralar, donde hay riesgo de hundimiento debido al alto grado de dolinización que se observa. Las mayores afecciones son las que pueden sufrir las numerosas formaciones calizas que están fuertemente karstificadas, por lo que puede modificarse el funcionamiento del acuífero que recoge el agua del macizo calcáreo y que rinde en surgencias concretas...”*. Así mismo, el informe relatava importantes *“impactos críticos”* en otras cuestiones, como: medio biótico, paisaje y aspectos socio-económicos. Estas consideraciones siguen siendo de aplicación aunque el trazado actualmente elegido no discorra exactamente por donde aquel informe consideraba, dado que la unidad geológica es la misma.

En el mismo sentido, el Director General de Ferrocarriles, Luis de Santiago Pérez, realizó la siguiente reflexión el 14 de noviembre de 2007 en el Senado español: *“La conexión de Pamplona con la Y vasca es una conexión muy compleja (...) En esa misma zona tenemos antecedentes no muy buenos y tendríamos que evitar por todos los medios que volvieran a repetirse esas situaciones”*.

El Plan de Gestión de la Zona Especial de Conservación ES2200020 “Sierra de Aralar” de Navarra declara la protección de las características de este espacio como reserva de agua. Así, describe esta zona como *“una de las principales unidades kársticas de Navarra, con unos importantes recursos hídricos asociados. Los fenómenos kársticos de Aralar están ampliamente desarrollados, con una presencia extraordinaria de simas y cavidades subterráneas, que albergan valores medioambientales, arqueológicos y paleontológicos de especial interés. El sistema hidrogeológico del nacedero de Aitzarreta-río Ertzilla con sus simas, sumideros y surgencias presenta una gran*

singularidad e importancia geomorfológica. Los ríos y regatas del lugar fluyen en su mayor parte por terrenos arbolados, presentando unas riberas bien conservadas y unas comunidades piscícolas bien estructuradas”.

El mismo Plan de Gestión, para proteger estas aguas subterráneas establece la necesaria declaración de un *“perímetro de protección del acuífero de Aralar”*.

Así mismo, el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Aralar de Gipuzkoa establece (artículo 19) la preservación de *“la calidad del agua, tanto superficial como subterránea y se asegurarán los caudales mínimos ecológicos atendiendo a las características de la cuenca y al balance hídrico natural”*. Para preservarlo, establece una serie de normas por las cuales se prohíben la realización de vertidos y la utilización de sustancias químicas que afecten negativamente al ciclo hidrológico, así como las actividades de extracción de gravas y arenas.

Este mismo Plan establece (artículo 23) la protección de los recursos espeleológicos, teniendo como objetivo *“preservar la riqueza espeleológica del macizo, evitando su degradación, tanto por usos y actuaciones en superficie, como en el interior de las cavidades”*.

De este modo, se comprende que la realización de cualquier proyecto de esta envergadura en la zona elegida por la alternativa H produce unas afecciones al medio físico y ambiental de tal naturaleza que imposibilitan el mantenimiento de los valores naturales protegidos por las figuras mencionadas. En concreto, en este caso creemos que las afecciones a las aguas subterráneas, y a las surgencias y manantiales de Aralar, pueden ser muy importantes. No hay que olvidar los efectos de este tipo de túneles tienen en estos recursos naturales. Casos como el de Abdalajís, donde un túnel del AVE secó por completo los importantes manantiales de este pueblo malagueño; u otros como el de la Variante de Pajares donde los túneles tienen importantes problemas en la estabilidad de los acuíferos que penetran, produciéndose un fuerte trasvase de aguas entre 2 grandes vertientes; han de hacernos reflexionar y evitar completamente este tipo de infraestructuras.

B. Afecciones de la alternativa V:

En cuanto a la alternativa presentada como corredor V, con final en Vitoria/Gasteiz, tiene afecciones al Lugar de Importancia Comunitaria ES2200021 Urbasa y Andía (Navarra), en el que se interna en varias ocasiones.

Así mismo, se produce otro tipo de afección a la zona protegida de Urbasa-Andia indicada, a las indicadas en el apartado anterior de Aralar, y a las del Parque Natural de Aizkorri y Aratz ES210003, y la ZEC ES2110022 Entzia en Araba. En estos casos la afección se produce porque la alternativa atraviesa los únicos y estrechos puntos de conexión entre las zonas protegidas de Aralar y Aizkorri-Aratz al norte, y las de Urbasa, Andia y Entzia al sur. Estos puntos de conexión se encuentran en los términos municipales de Uharte Arakil (uno de los puntos donde el trazado se interna en el LIC Urbasa-Andia), Etxarri Aranz y Bakaiku (donde se produce la mayor afección dado que el trazado se interna en ambos, la LIC de Urbasa-Andia y la ZEC de Aralar que se unen en ese punto), y Ziordia y Asparrena donde pasa muy cerca del parque natural Aizkorri-Aratz y la ZEC de Entzia.

De este modo, la infraestructura ferroviaria produce un efecto barrera entre ambas masas naturales protegidas, aumentando así el que ya producen en los mismos puntos otras infraestructuras actualmente existentes, como son las autovías, carreteras, la línea de ferrocarril actual y las diferentes líneas de alta tensión.

De este modo, ya el propio documento de la Memoria de este proyecto incluye las dificultades que para este importante aspecto de los ecosistemas supone la construcción de la infraestructura. Las

páginas 36 y 37 de la memoria indican en varios apartados sucesivos, que *“la permeabilidad de la Alternativa V para la fauna debería ser cuidada especialmente en los recorridos de esta solución sobre o entre espacios conectivos de Navarra que se localizan en tres tramos”*. Y posteriormente hace una descripción somera de los problemas detectados y que corresponden con los citados aquí (junto a otros no citados), que se concretan en:

- *“El segundo espacio conectivo se localiza entre Uharte-Arakil y Lakuntza. En este recorrido hay un túnel de 250 m lo que favorecería la permeabilidad para la fauna”*.
- *“El tercer espacio conectivo se encuentra entre Etxarri-Aranatz y Bakaiku. En este trazado se discurriría en trinchera junto a la Autovía A10 a la que se cruza por debajo. Se ha recomendado la consulta con los gestores de la fauna y de la autovía para intentar resolver ambas barreras y el efecto acumulativo”*.
- *“Se tendrían problemas de impermeabilización en el corredor Aizkorri-Aratz/Entzia, en la entrada en Álava, que deben ser resueltos”*.

Creemos que esta descripción de la grave problemática que el efecto barrera de esta alternativa está minorando los problemas existentes ya en la actualidad. Creemos que el efecto barrera que produciría esta infraestructura es inasumible, al estar aumentado por la presencia de otras infraestructuras lineales ya existentes, como ya se ha dicho. Y por lo tanto consideramos que los efectos de todas las infraestructuras existentes y previstas se deben de valorar en conjunto, lo que obligaría a calificar el impacto ambiental de implantar la nueva infraestructura como muy grave, y obligar a una Declaración de Impacto Ambiental Negativa.

CUARTA.- EL POT 2 NAVARRA ATLÁNTICA DETERMINA LA NECESIDAD DE REFORZAR EL FERROCARRIL CONVENCIONAL

La Memoria Justificativa del Plan de Ordenación Territorial de la Navarra Atlántica (POT 2), fechado en mayo de 2011, en sus páginas 286 y 287, trata de justificar la necesidad de la implantación de un Tren de Alta Velocidad (en dicho texto habla de un Tren de Altas Prestaciones, pero ambos términos pueden considerarse sinónimos), sin conseguirlo. De este modo se ponen de relieve algunos de los problemas a los que nos enfrentaríamos en nuestra comarca, y también en toda Navarra, de ponerse en marcha esta infraestructura.

El mayor problema que pone de manifiesto dicho estudio es el del transporte comarcal entre las diferentes localidades y entre estas y la capital. Y lo sustenta en la siguiente frase en la que dice que el Tren de Altas Prestaciones (TAP) *“no [cumple] en general el cometido de conectividad interna entre zonas salvo para el área de influencia de las trazas generales, en las que sería preciso una cadencia suficiente con trayectos específicos y paradas en las cabeceras”*. De este modo, y de manera transversal se comprueba que el TAP no sirve para el transporte comarcal, dado que aun en “su área de influencia” no va a ser posible utilizarlo ya que no dispone de paradas; tan solo está prevista en Navarra la parada de Pamplona/Iruñea, y quizás la de Tudela.

Siguiendo con el razonamiento interior por el cual el TAP no sería válido para cercanías, el POT continua con la propuesta para el tráfico comarcal de *“la posible utilización de la plataforma actual como una alternativa de tráfico ferroviario interior de pasajeros”*, para lo cual dice que *“es preciso estudiar el mantenimiento de esta plataforma para la implantación de sistemas de cercanías que permitan la conexión entre las localidades situadas en el eje ferroviario, potenciando este medio de transporte para uso interior, siendo en la actualidad (2011) de utilidad marginal”*. Y se concluye, que por lo tanto *“será precisa una mejora en las frecuencias y condiciones de uso, además de considerar la implantación de aparcamientos disuasorios en las estaciones de este eje Tudela – Pamplona – Alsasua”*.

El POT 2 propone, por tanto, la mejora del ferrocarril convencional del que ahora disponemos en nuestra comarca. Y así se comprueba que el TAP no nos es de utilidad, al no servir para el transporte de cercanías, que es el que mas kilómetros de viajes representa.

Y sin embargo si se puede considerar al TAP un factor que arruina las posibilidades de utilización del ferrocarril actual para el transporte de la población de nuestros pueblos. Ello es debido a que la implantación del TAP dificulta la consecución de los objetivos planteados en el POT, como son “la mejora en las frecuencias y condiciones de uso del ferrocarril convencional”. Es de sobra conocido que la implantación del AVE (denominación comercial del Tren de Alta Velocidad o de Altas Prestaciones en el Estado Español) ha traído aparejado la reducción de los servicios de medio recorrido y cercanías, así como el cierre de estaciones. Del mismo modo, ha producido la desaparición de servicios de largo recorrido en las estaciones donde antes paraban y que con la implantación del AVE ya no disponen de ellos. Todo ello está perfectamente descrito en múltiples trabajos académicos, por ejemplo en el libro “Las cuentas ecológicas del transporte” de Alfonso Sanz y Miguel Mateos.

De este modo, se puede argumentar con rotundidad que un instrumento de planeación tan importante como el POT 2 determina la necesidad de la mejora del ferrocarril actual, algo que se ve imposibilitado si se implanta la infraestructura prevista en este Estudio Informativo.

QUINTA.- OTROS ASPECTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS

A. Impacto en el modo de vida y nulo beneficio en las zonas por donde pasa:

El Proyecto del Tren de Alta Velocidad divide el territorio, y contempla únicamente la interrelación y el desarrollo de núcleos grandes y especializados, lo que trae como consecuencia una desestructuración social, algo parecido a lo que ya ha sido comentado también referido al “efecto barrera” para la fauna.

Supone la construcción de una infraestructura que hace desaparecer una superficie importante de tierra agraria y suelo, tanto por el suelo ocupado por la obra y la explotación posterior, como por las parcelas que perderán sus accesos y por la segmentación de fincas, pueblos o actividades socio económicas; al quedar aisladas, o con carencia de enlaces o vías de comunicación.

Además, al dejar de lado las localidades medianas y las pequeñas comarcas que atraviesa, no responde a las verdaderas necesidades de transporte de la sociedad. Hay que tener en cuenta que los desplazamientos habituales se desarrollan en su inmensa mayoría entre poblaciones comarcales y cercanas. Sólo un porcentaje mínimo se efectúan entre capitales o bien fuera de la comunidad, y éstas ya se hallan bien comunicadas.

La Alta Velocidad ferroviaria tiene un efecto polarizador y desvertebrador en la población al separar aún más los núcleos urbanos y rurales. El reducido número de paradas que requiere el TAV acerca a los grandes núcleos de población, a la vez que aleja a los pueblos del interior.

De este modo, las zonas rurales van a padecer las secuelas de la agresión ambiental y la desertización socio-económica que se deriva de este modelo de desarrollo, con consecuencias particularmente graves para la viabilidad del sector agrario, al destruir y modificar pastizales y suelo agrícola. Todo ello, pese al relevante papel que este sector juega, entre otras cosas, en la mantención de un medio natural y social equilibrado.

Una parte importante de la ciudadanía navarra, y en particular de la comarca de Sakana, así como sus representantes municipales, se han posicionado en diferentes ocasiones en contra de una nueva línea de alta velocidad ferroviaria. Este hecho se puede constatar en las consultas a la

ciudadanía que se realizaron en el municipio de Arbizu y en el concejo de Lizarragabengoa, ambos de Sakana, consultas que se celebraron en mayo de 2009. En el caso de Arbizu el 96% de los participantes en la consulta (participó el 48% de los censados) se posicionaron de manera contraria al TAV. Y en Lizarragabengoa el 100% de los participantes se opusieron al TAV, habiendo participado el 97% de los censados.

B. Falta de rentabilidad económica y social de la Alta Velocidad ferroviaria:

El Tren de Alta Velocidad, o de Altas Prestaciones, es un modelo de transporte que no ha sido analizado en profundidad en el ámbito de Navarra en sus aspectos económicos y sociales. El Gobierno de Navarra tan solo ha realizado un estudio que solo analizaba las bondades de su implantación, sin estudiar los perjuicios que esto ocasionaría (informe MECSA). Se trata además de un informe del que incluso los propios responsables de Fomento han calificado de poco adecuado a la actual situación socio-económica.

Sin embargo, en la actualidad existen multitud de informes que dicen justo lo contrario, la inutilidad de la alta velocidad ferroviaria como modelo de transporte funcional. Es el caso de varios informes recientes de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea). En ellos esta fundación, en la que participa el Banco de España, indica que *“ninguna línea española de AVE es rentable, ni para las empresas ni para la sociedad”*, siendo la única línea de alta velocidad que se acercaría a la rentabilidad la Madrid - Barcelona.

Así mismo, el Tribunal de Cuentas español, en su informe de fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011 y 2013, indicaba que el actual modelo de financiación de las líneas ferroviarias de Alta Velocidad arroja una *“importante incertidumbre sobre la sostenibilidad económica a largo plazo”* de esta infraestructura, dado su *“elevado endeudamiento”*. De este modo, el propio Ministro de Fomento reconoció el 19 mayo de 2010 que *“este nivel de inversión no se puede mantener”*, es preciso *“posponer, suspender e incluso anular”* algunos contratos de ejecución de obras de infraestructura.

De este modo, las pérdidas anuales de Adif Alta Velocidad superan ampliamente los doscientos millones de euros anuales y el propio presidente de Adif Gonzalo Ferre Moltó, llegó a reconocer que *“Una red de alta velocidad como la actual con 24 millones de usuarios al año, como tuvimos en 2013, no es sostenible, no tiene ni pies ni cabeza”*.

Así mismo, un estudio sobre los efectos del TAV en Navarra, realizado por los economistas e investigadores de la UPV-EHU Roberto Bermejo, David Hoyos y Alejo Etchart para la fundación Sustrai Erakuntza en 2011, indicaba que la nueva línea de alta velocidad ferroviaria planteada no mejora la cohesión social ni territorial, y tampoco mejoraría la situación del transporte navarro, al no aportar ninguna nueva conexión y ser meramente paralelo al trazado actual.

Finalmente, es interesante comentar algunas conclusiones del *“Análisis transdisciplinar del modelo ferroviario de alta velocidad: El proyecto de nueva Red Ferroviaria para el País Vasco”*, realizado por diferentes profesores universitarios de la Universidad del País Vasco en 2017. En el apartado de *“Rentabilidad social y financiera del proyecto de Y Vasca”*, realizado David Hoyos y Germà Bel, se pone de manifiesto que, en general la Alta Velocidad Ferroviaria (AVF), *“tras cerca de 50 años de funcionamiento de esta tecnología, existe evidencia empírica internacional suficiente para extraer algunas conclusiones sobre los efectos de la AVF sobre la economía y la sociedad (Albalate y Bel, 2015):*

1. *elevados costes de construcción, que difieren sustancialmente en función de la orografía específica;*
2. *con muy contadas excepciones, las inversiones son financieramente deficitarias, empeorando los resultados a medida que la red se extiende a corredores de menor*

demanda;

3. *redistribución modal, restando pasajeros fundamentalmente al transporte aéreo, si bien el perjuicio es aún mayor al transporte por ferrocarril convencional puesto que estos servicios acostumbran a ser suprimidos;*
4. *promoción de modelos territoriales polarizados;*
5. *efectos indirectos irrelevantes, tanto en lo que se refiere a la actividad industrial como al turismo”.*

Por todo ello, creemos que la implantación del TAV en Navarra no se sustenta en ningún criterio de beneficio social, sino en el interés de determinadas élites económicas y empresas constructoras.

C. Amplios interrogantes sobre la viabilidad del TAV para el transporte de mercancías:

Las líneas de alta velocidad en España han sido concebidas sólo para pasajeros, y su reconversión para permitir el transporte de mercancías plantea serias dificultades técnicas, por lo que supone un coste de construcción muy superior (hasta un 30% más). Además, los costes de mantenimiento son enormes (entre un 10 y un 20% más), especialmente en el caso de mercancías pesadas. Ello genera dos tipos de problemas: el coste del mantenimiento y la no utilización de las infraestructuras mientras se ejecuta el mantenimiento.

Siendo el transporte de mercancías menos sensible a la velocidad que el de personas y valorándose más el coste, la demanda de transporte de mercancías en TAV será menor de lo esperado. De hecho, la CEOE y los propios operadores han declarado que las líneas de alta velocidad no son fiables ni acordes para transportar mercancías. En definitiva, el tráfico mixto de pasajeros y mercancías en alta velocidad es difícilmente compatible.

Navarra tiene una posición estratégica en el transporte de mercancías entre el Cantábrico y el Mediterráneo, aunque actualmente sólo el 0'63% va en ferrocarril. Sin embargo, a pesar de las continuas justificaciones del proyecto basadas en que el TAV navarro sería una línea importante de tráfico de mercancías, existen serias dudas sobre su viabilidad. Así lo reconoció el consejero de Fomento del Gobierno de Navarra quien, en una entrevista de agosto de 2011, decía que *"la propuesta de trazado que se ha presentado a ADIF del tramo 5 (Campanas-Esquíroz) propone como solución un trazado con pendiente longitudinal máxima del 25 por mil, por lo tanto, apta exclusivamente para viajeros, y las mercancías se derivarían, desde pasada la estación de Campanas y hasta Pamplona, a la línea actual Castejón-Alsasua"*.

Finalmente, es necesario mencionar un documento presentado ante el Consejo de Dirección del "Consortio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona" el 30 de junio de 2017, en el que se describe como quedaría la vía férrea en la zona tras la eliminación del actual trazado ferroviario denominado "bucle de Pamplona" y su conversión en una línea de alta velocidad de doble vía, mas una vía única de ferrocarril convencional. Tanto en los planos del documento, como en varios gráficos y en el texto, se comprueba como la conexión ferroviaria del Polígono Industrial de Landaben, desde donde transporta mercancías la empresa Volkswagen, se planea realizar con el ferrocarril convencional, y no con el de Alta Velocidad.

De este modo, todo indica que, de construirse una nueva línea de Alta Velocidad ferroviaria en Navarra, se crearía una doble red: una exclusiva para pasajeros que viajen a largas distancias, y otra especializada en mercancías y en el tráfico de cercanías, cada vez mas menguante. Esta solución supone doblar los gastos de construcción y mantenimiento, y también incrementar los impactos en el territorio. Y sin embargo, un adecuado transporte de pasajeros y mercancías se puede conseguir también con la mejora y duplicación de vía de la red actual.

D. Alto consumo de energía y materias primas:

La crisis económica en la que aun nos encontramos, acostumbra a definirse como crisis financiera, si bien numerosos expertos coinciden en la importancia de un componente físico: el agotamiento del petróleo y otras materias primas y fuentes de energía. Ante este hecho, es necesario replantearse todas las infraestructuras, y en especial las de transporte, para que se adecuen a una realidad con dificultades en el acceso a la energía y necesidad de no desperdiciarla.

Sin embargo, el Tren de Altas Prestaciones (TAV) es un modelo de transporte altamente despilfarrador de energía y materias primas tanto en la construcción de la nueva plataforma como en su propio uso. Las canteras y escombreras vinculadas a este proyecto no son pocas, y en Navarra tenemos numerosos ejemplos al respecto. Pero además su consumo energético es muy elevado, mayor que el del tren convencional, por lo que su desarrollo sirve de base para justificar el mantenimiento de las ilegales centrales térmicas de Castejón, y estas a su vez para justificar las impactantes líneas de alta tensión.

De este modo, el TAV no contribuye a ahorrar emisiones de CO₂, ni mejora el uso de la energía que producen otros modos de transporte, con la excepción del avión.

A esta conclusión han llegado también los profesores universitarios Gorka Bueno, Iñigo Capellán-Pérez y David Hoyos, en su estudio de 2017 "Contribución del proyecto de Y vasca a la reducción del consumo de energía y a la lucha contra el cambio climático". Este trabajo ha analizado los consumos energéticos y de emisión de CO₂ a la atmósfera para la construcción y mantenimiento de la línea de Alta Velocidad Ferroviaria denominada Y-Vasca, en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Estos consumos y emisiones se han comparado con los que se ahorrarían por el traspaso de viajes de pasajeros y mercancías de las carreteras al ferrocarril, utilizando para ello las cifras previstas por el Gobierno Vasco. El resultado obtenido indica que incluso en los escenarios más optimistas previstos de pasajeros y mercancías, la Y-Vasca no lograría ahorrar emisiones de CO₂ antes de 100 años desde su construcción, ni ahorrar energía antes de 55 años. Esta contabilidad completa del ciclo de vida de la infraestructura nos demuestra su nula contribución a la mitigación del Cambio Climático, ni su contribución a solventar el problema energético, algo a lo que si se contribuiría si se mejorara el tren convencional, con unos consumos energéticos mucho menores.

Por este motivo, un Comité de expertos sobre estudios ambientales de Suecia concluyó en 2009 que: *"la inversión en Alta Velocidad Ferroviaria no debería ser vendida a los ciudadanos como una política verde, ni en Suecia ni en otros países europeos donde se llevan a cabo inversiones similares"*.

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:**

Que, habiendo presentado este documento, lo admita, y en su virtud tenga por presentadas las alegaciones anteriores, a fin de que, tras los trámites oportunos, NO apruebe el Estudio Informativo del proyecto, ni lo declare de interés general, y emita una Declaración de Impacto Ambiental Negativa.

En [REDACTED], a [REDACTED] de febrero de 2018.

Firmado: 