

## **AL GOBIERNO DE NAVARRA**

DON \_\_\_\_\_, mayor de edad, con D.N.I. número \_\_\_\_\_, en nombre y representación como Presidente de la Fundación SUSTRAI ERAKUNTZA tal y como consta en certificado adjunto (**documento nº 1**); con domicilio a efectos de notificaciones en Calle \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, Navarra; y correo electrónico [sustrai@sustraiarakuntza.org](mailto:sustrai@sustraiarakuntza.org), ante esta entidad comparece y DICE:

Que en el B.O.N. nº 227 de 23 de noviembre de 2018 se publicó el acuerdo del Gobierno de Navarra por el que se inicia la tramitación del expediente de modificación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, en el término municipal de Noáin (Valle de Elorz), relativo a las servidumbres aeronáuticas y la reordenación de la 4.ª fase promovida por la sociedad pública Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Y en relación a este procedimiento y dentro del plazo establecido al efecto, hago constar las siguientes

### **ALEGACIONES:**

#### **1. NO ESTÁ A EXPOSICIÓN PÚBLICA EL PRINCIPAL DOCUMENTO QUE JUSTIFICA LA NO NECESIDAD DEL ÁREA INTERMODAL.**

La modificación de la 4º fase del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona (CT) propone la eliminación de las parcelas destinadas al transporte intermodal de mercancías, para ser sustituidas por parcelas destinadas a otros usos. Se elimina, por lo tanto, la posibilidad de que la CT quede conectada a través de un ramal ferroviario con la red ferroviaria actual, y en concreto con la estación de mercancías de Noain. Desaparece así la posibilidad de que las mercancías que se gestionen en la CT sean cargadas directamente en tren en sus propias instalaciones, sin tener que ser llevadas en camiones hasta Noain.

Para justificar esta modificación, la memoria puesta a exposición pública se refiere a un documento que supuestamente ha estudiado la integración de la intermodalidad en el área de Pamplona y que aparentemente cuestiona la necesidad de ejecutar dicho nodo intermodal en la Ciudad del Transporte. Dicho documento daría como razones para esta eliminación "*la distancia existente al Centro Logístico de Noáin, su potencial, la demanda de este servicio por las empresas navarras y las limitaciones operativas y técnicas del previsto en la Ciudad del Transporte*".

Se ha intentado consultar el documento citado, pero no se ha encontrado entre la documentación puesta a exposición pública. Dicho documento, al parecer, se titularía "*Proyecto de Integración del Nodo Intermodal en el Area de Pamplona*", y habría sido encargado por ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), ANL (Agencia Navarra del Transporte y la Logística) y la CTP (Sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona S.A.).

En la documentación a exposición pública también se encuentra una supuesta justificación de la no exposición de dicho documento. En la parte que explica un proceso de participación sobre esta modificación del PSIS se indica que el acuerdo por el que fue realizado el documento:

*“en su estipulación quinta, prohíbe facilitar los resultados del estudio sin una autorización expresa de ADIF. En la actualidad no disponemos de esta autorización, por lo que no nos es posible enviarles este proyecto. No obstante, procedemos a solicitar autorización a ADIF, y en caso de respuesta afirmativa, les haremos llegar la documentación que se autorice divulgar”.*

Sin embargo, consideramos que es necesario analizar dicho documento para poder conocer adecuadamente la justificación que se efectúa, dado que en la documentación puesta a exposición pública no se justifica adecuadamente. Por lo tanto consideramos que, mientras dicho documento no sea incluido en la exposición pública, la pretendida modificación del PSIS no se puede realizar.

## **2. LA RECIENTE ESTRATEGIA DEL GOBIERNO DE NAVARRA SOBRE ÁREAS LOGÍSTICAS ACUERDA POTENCIAR EL ÁREA INTERMODAL, NO SU ELIMINACIÓN. TAMBIÉN LO HACE LA PLANIFICACIÓN ESTATAL DE LA RED FERROVIARIA DE LA COMARCA DE PAMPLONA.**

Como ya se ha indicado, la justificación mas importante que la Memoria puesta a exposición pública utiliza para eliminar el uso de terrenos de la Ciudad del Transporte como Área Logística intermodal, al parecer se encuentra en el documento sobre la integración del nodo intermodal que no está disponible. Y también se ha puesto de relieve que sin la lectura de ese documento es imposible hacer una valoración adecuada de este particular.

Lo que se indica en dicho documento parece ser concluyente para la no necesidad del área intermodal. El documento parece que tiene como conclusión principal la necesidad de la mejora de la estación de mercancías de Noain, que se encuentra *“a solo 4-5 km de la Ciudad del Transporte”*. Así mismo, el documento, después de analizar varias alternativas, plantearía:

*la creación de un Nodo Bipolar integrado por el Centro Logístico de Noáin y la Ciudad del Transporte de Pamplona, que deberán aprovechar sus potencialidades complementándose (no en competencia) mutuamente.*

Al no poder analizar dicho documento, tenemos que creernos que lo único que dice el documento oculto es lo recogido aquí arriba. Y la lectura de ese párrafo ya nos sugiere que quizás el documento no concluya con la necesidad de eliminar el área intermodal. De echo, sería precisamente esa intermodalidad la que permitiría realmente aprovechar esas potencialidades complementarias, que no en competencia como ocurre en la actualidad...

Pero no son solamente los párrafos citados los que nos indicarían la importancia del área intermodal. Amparándose en el documento ocultado, el propio Gobierno de Navarra también recalca la importancia de la intermodalidad en la presentación de su Estrategia Logística, en marzo de 2018, hace escasos 9 meses.

El 2 de marzo de 2018 el Vicepresidente de Desarrollo Económico Manu Ayerdi presentaba<sup>1</sup> el estudio efectuado por el Gobierno de Navarra para relanzar la Estrategia Logística de Navarra. El

---

1. Toda la documentación sobre esta planificación del Gobierno de Navarra se puede conseguir en la siguiente nota de prensa y los documentos que en ella se enlazan, incluidas las declaraciones en vídeo: [https://www.navarra.es/home\\_es/Actualidad/Sala+de+prensa/Noticias/2018/03/02/Estudio+Logistica.htm](https://www.navarra.es/home_es/Actualidad/Sala+de+prensa/Noticias/2018/03/02/Estudio+Logistica.htm).

objetivo era el de impulsar las infraestructuras logísticas de Navarra, entre ellas la de Noáin-Imárcoain. Y utilizaba como justificación para ese impulso el documento oculto en cuestión.

Lo hacía tras una reunión con el Ministerio de Fomento del Estado Español, que parecía dispuesto a recuperar los protocolos necesarios para impulsar las áreas logísticas. De esta manera, Ayerdi llegó a afirmar que se deberán elaborar *“los estudios individualizados de las posibilidades de Noáin-Imárcoain, combinando la Ciudad del Transporte del Gobierno de Navarra con la terminal de Adif”*, junto con otras.

De este modo, en la documentación que acompaña a la nota de prensa que presenta la estrategia, se puede apreciar la relevancia que el Consejero otorga a la intermodalidad entre estas 2 áreas logísticas. La planificación puesta en marcha el pasado marzo tiene como una de sus misiones principales:

*Redefinir y desarrollar la Estrategia Logística en Navarra, tanto en materia de áreas logísticas y de servicios logísticos como impulsando el transporte intermodal y sostenible.*

Entre las líneas de actuación que propugna para el desarrollo de la Estrategia Logística, se encuentran las siguientes, todas ellas calificadas como prioritarias, y por lo tanto con mayor urgencia para ser desarrolladas:

- *Actuaciones de mejora en terminales ferroviarias integradas o relacionadas con la red de áreas logísticas de Navarra.*
- *Accesibilidad ferroviaria a áreas industriales y logísticas.*
- *Mejora de la oferta de servicios ferroviarios intermodales.*

Y dentro de la planificación programada, con un cronograma que indicaría su realización entre los años 2019-2020, se encontraría el *“desarrollo del nodo intermodal de Pamplona”*.

Finalmente, y para poner en marcha la planificación efectuada, el pasado 29 de marzo el Gobierno de Navarra *“licitaba la redacción de un estudio para definir la Estrategia Logística de Navarra 2018-2028, que pretende avanzar en el objetivo señalado en la Estrategia de Especialización Inteligente de fomentar la importancia y crecimiento del transporte intermodal sostenible”*. El plazo de ejecución del trabajo era de 5 meses desde la adjudicación y se esperaba tenerlo listo para diciembre, osea para estas fechas<sup>2</sup>.

De este modo podemos concluir que la necesidad de una conexión ferroviaria entre las 2 áreas logísticas y el mantenimiento del área intermodal de la Ciudad del Transporte son opiniones compartidas entre la fundación alegante y el Gobierno de Navarra, al menos aquel Gobierno de hace 9 meses, cuando presentó su Estrategia Logística. Quizás en estos últimos meses los pareceres del Gobierno hayan cambiado y ya no sea partidario de mantener el área intermodal... Eso si, se trataría de una de las planificaciones mas efímeras de este Gobierno.

Además, también el actual Gobierno del Estado otorga gran importancia al área intermodal y la coloca entre su propia planificación. Así lo acaba de demostrar al licitar a finales de diciembre el *“Estudio Informativo de la red ferroviaria en la Comarca de Pamplona”*<sup>3</sup>. Según las bases de licitación, en el estudio se deberá de analizar:

---

2. Más información y acceso al pliego de licitación del estudio para la Estrategia Logística de Navarra: [https://www.navarra.es/home\\_es/Actualidad/Sala+de+prensa/Noticias/2017/03/29/elaboracion+estudio+Estrategia+Logistica+Navarra.htm](https://www.navarra.es/home_es/Actualidad/Sala+de+prensa/Noticias/2017/03/29/elaboracion+estudio+Estrategia+Logistica+Navarra.htm).

*Las alternativas planteadas contemplarán también la conexión ferroviaria de los polígonos industriales y áreas logísticas que actualmente existen o se tiene previsto implantar en la comarca de Pamplona, de forma que se planteará la remodelación y/o creación de las estaciones de viajeros y/o mercancías que sean necesarias. En particular, se prestará especial atención a resolver la problemática planteada en el polígono de Lanbaden, en la estación de mercancías de Noáin y en la Ciudad del Transporte, asegurando la conexión eficaz a la red ferroviaria de todos los tráficos previstos en dichas áreas.*

Por lo tanto, este Estudio Informativo también tratará de analizar algo que, de llevarse a cabo la propuesta de modificación de usos del PSIS de la Ciudad del Transporte sería imposible o muy difícil de llevar a cabo, la unión intermodal entre ambas infraestructuras.

También queremos comentar aquí que esta planificación del Estado sobre la red ferroviaria de la Comarca de Pamplona se realiza con el mero interés de instalar el Tren de Alta Velocidad (TAV). Como explicaremos mas adelante, creemos que la implantación de este modelo ferroviario es pernicioso para Navarra, y por lo tanto promovemos la mejora del tren actual, para conformar nuestra propuesta de Tren Público y Social (TPS).

### **3. AL CONTRARIO DE LO QUE SE AFIRMA, EL POT3 TIENE COMO OBJETIVO LA IMPLANTACIÓN DE ÁREAS INTERMODALES.**

La memoria de esta modificación del PSIS, apoyándose como ya se ha comentado en el documento que no disponible sobre la integración intermodal, acude al Modelo de Desarrollo Territorial del POT3<sup>4</sup>, para concluir que este instrumento también avalaría la eliminación del área intermodal. Cita para ello el objetivo del POT3 para las Áreas Logísticas que aboga por:

*Evitar duplicidades e ineficiencias en este tipo de proyectos que suponen inversiones intensivas de capital, optimizando las infraestructuras existentes y por planificar a fin de estimular la mejor cooperación público privada en sus fases de concepción, diseño, promoción y comercialización.*

Al contrario de lo que se afirma en la documentación que pretende la modificación del PSIS, creemos que lo que en ese objetivo se indica, junto con otras alusiones recogidas en el documento del POT3, avalan la necesidad de estrechar las relaciones entre las dos áreas logísticas cercanas de la Ciudad del Transporte y la estación de mercancías de Noain.

Así, para empezar, el apartado sobre Áreas Logísticas del POT3 se inicia con el siguiente párrafo, que ya indica a las claras la necesidad de la intermodalidad, algo que solo se lograría si existiera una conexión ferroviaria entre ambas infraestructuras, que ahora no existe:

- 
3. Anuncio de la licitación del estudio de alternativas del tren convencional y el Tren de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona en el BOE: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-B-2018-61284](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2018-61284). Desde este documento se accede al pliego de condiciones técnicas de la licitación que indican lo referido en el texto. Texto que también aparece en la nota de prensa del propio Ministerio de Fomento: <https://www.fomento.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-02012019-1221>.
  4. Pueden obtenerse todos los documentos referentes al POT3 en el siguiente enlace. Los apartados aquí tratados se encuentran en el documento titulado Memoria Justificativa: <http://siun.navarra.es/Instrumento.aspx?id=104425>.

*El transporte de mercancías por carretera, como modo casi único de actuación presenta graves problemas de sostenibilidad y eficacia. Por ello se incluyen medidas que potencien la mejor distribución y logística del transporte, así como una serie de plataformas de intermodalidad para favorecer el tránsito hacia otros medios de transporte, principalmente el ferrocarril.*

Poco después, y cuando el citado documento del POT3 habla de los objetivos generales de Navarra en cuanto a Áreas Logísticas, vuelve a sacar a colación la intermodalidad como uno de sus principales objetivos:

*Integrar Navarra en la Red Nacional de Nodos intermodales definida en el PEIT, potenciando la intermodalidad en los nodos logísticos que se configuren en su territorio.*

Finalmente, es necesario hacer notar que el párrafo que hemos puesto en primer lugar, que hace mención a la necesidad de “evitar duplicidades e ineficiencias”, debe ser interpretado en sentido contrario a lo que pretende la memoria de esta modificación del PSIS. Porque creemos que la necesidad de montar en camiones las cargas que se preparen en la Ciudad del Transporte, para ser llevadas a la estación de mercancías de Noain, es precisamente eso, una duplicidad y una ineficiencia.

También creemos que el mantener separadas ambas infraestructuras es contrario a otro de los objetivos contenidos en el primer párrafo citado, el que alude a “optimizar las infraestructuras existentes”. Mientras ambas infraestructuras se encuentren solamente unidas por carretera, la necesidad de realizar cargas intermedias para unir las dificultará la posibilidad de optimizar su funcionamiento.

Por lo tanto, para que realmente se eviten ineficiencias y duplicidades, y para que se optimicen las infraestructuras existentes, creemos necesario que las mercancías que se gestionan en la Ciudad del Transporte se puedan cargar directamente en vagones de tren, sin tener que pasar por un viaje intermedio en camión hasta Noain. Por lo tanto, creemos que también el POT3 avala la necesidad de mantener el Área Intermodal de la Ciudad del Transporte, y no puede, por tanto, utilizarse para justificar su eliminación.

#### **4. LA POCA DISTANCIA ENTRE CIUDAD DEL TRANSPORTE Y ESTACIÓN DE MERCANCÍAS NO FACILITA EL USO INTERMODAL SI NO EXISTE RAMAL FERROVIARIO.**

La memoria por la que se pretende la modificación del PSIS indica también, como justificación para la eliminación del área intermodal, el hecho de que la Ciudad del Transporte y la estación de mercancías de Noain se encuentren muy cercanas y conectadas por carretera. También aduce que la estación de Noain presenta infraestructuras mejor adaptadas que las que se podrían construir en la 4ª fase de la CT.

En cuanto al primero de los argumentos, el de la distancia, creemos que esa cercanía es una ventaja para la implantación de un ramal ferroviario hasta la CT. Esto es así porque al ser poca la distancia, es fácil y barato realizarlo, y además está previsto en el PSIS, por lo que hay reserva de suelo para ello. De este modo se puede conseguir un sistema eficaz que permita realmente que las mercancías que recalcan en la CT puedan pasar al tren y viceversa sin mayores problemas.

Sin embargo, si se mantiene la actual situación, en la cual las 2 infraestructuras están unidas únicamente por carretera, es fácil darse cuenta que se dificulta el uso de la CT como punto de entrada o salida de mercancías por tren. Esto es así, dado que en la actualidad se precisa de un paso intermedio, por el cual las mercancías de la CT deben de ser cargadas en camiones para el corto trayecto de 4-5 km entre ambas plataformas logísticas. Este paso extra hace poco atractivo el uso del tren para transportar esas mercancías.

También se aduce que la adaptación del centro de Noain al ferrocarril es mejor que la que podría realizarse en la 4º fase de la CT. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los terrenos aledaños a esta infraestructura podrían utilizarse en cualquier momento para ampliar el área intermodal, si se viera necesario, por lo que la falta de adaptación puede ser fácilmente solucionable.

Tampoco creemos que sea suficiente lo que se indica en la memoria, de que dentro de la zona verde se mantendrá un corredor suficiente para instalar el ramal ferroviario, de manera que en el futuro se podría instalar la zona intermodal en terrenos anejos a la Ciudad del Transporte situados al este. Creemos que plantearlo así postergaría la solución en el tiempo, cuando vemos una urgencia importante para implantar este tipo de soluciones, como se justificará mas adelante.

Tampoco nos parece suficiente el argumento que se desliza en esa misma parte, que dice que el actual espacio reservado para el área intermodal no ofrece las condiciones necesarias para una estación intermodal. Es cierto que pudiera necesitarse mas espacio para establecer las vías para estacionamiento de trenes, que permitieran que estos fueran mas largos, como lo permite la estación de mercancías de Noain. Pero el desarrollo inicial del área prevista no impide que en el futuro, y si las necesidades así lo requirieran una vez puesta en marcha, el área intermodal se ampliara hacia el este, para conseguir vías mas largas.

## **5. LA DIFICULTAD DE UNIR LA CIUDAD DEL TRANSPORTE EN ANCHO FERROVIARIO INTERNACIONAL SE SOLUCIONA A TRAVÉS DE NUESTRA PROPUESTA DE TREN PÚBLICO Y SOCIAL.**

La memoria también aduce para justificar la renuncia al área intermodal, la dificultad para conectar la Ciudad del Transporte al ferrocarril en ancho internacional, dado que al parecer la previsión era unirla solo en ancho ibérico a la vía actual.

Esta problemática deriva de la inconsistente decisión de implantar el Tren de Altas Prestaciones (TAV) en Navarra, que obliga a que solo sea esta infraestructura de nuevo trazado la que tenga ancho internacional. De este modo, se deja de lado el tren convencional, que se mantiene exclusivamente en ancho ibérico.

Hay que hacer notar también la dificultad de transportar mercancías por las mismas vías por las que circulan trenes de alta velocidad. Ello es debido a múltiples factores, entre los mas importantes, a la dificultad de compatibilizar trenes rápidos junto a otros mucho mas lentos, y las posibles deformaciones que producen los trenes con grandes cargas en las vías del TAV, que precisan unos estándares de calidad muy ajustados. Estos motivos, y otros, producen que apenas existan experiencias en las que las mercancías circulen por vías de alta velocidad.

Además, en el caso de Navarra es notorio que difícilmente se utilizará el TAV para llevar mercancías. Hay que tener en cuenta que las vías de ancho internacional que continuarían el corredor navarro por el sur, las que llevan a Madrid y Barcelona, no pueden llevar mercancías. El

TAV que se implantó entre ambas ciudades no está diseñado para ello, por lo tanto, al no existir conexión en ancho internacional capaz de llevar mercancías al sur de Navarra, es imposible que las mercancías que lleven esa ruta vayan por vías de ancho internacional.

En dirección norte, hacia la Comunidad Autónoma Vasca y la frontera con Francia, en principio se afirma que sería posible llevar mercancías en ancho internacional si se pusiera en marcha la Y-Vasca de alta velocidad y la conexión del eje navarro del TAV con ella. Si esto llegara a funcionar para mercancías (hay que tener en cuenta las complicaciones que se han expuesto unos párrafos antes), tampoco serviría esta conexión para llevar mercancías en dirección Burgos. En este caso también las infraestructuras de alta velocidad ferroviaria que se construyen en esa zona, y en el resto del Estado Español, solo se están diseñando para pasajeros, por lo que no se podrán llevar mercancías en esas direcciones.

Esto nos deja solamente la posibilidad de llevar mercancías en ancho internacional en dirección Francia. Aquí se aplican las condicionantes que hemos comentado antes por las cuales se dificulta la compatibilidad de tráficos de alta velocidad para pasajeros y de baja velocidad para mercancías. A ello hay que añadir que nos encontraríamos en un corredor importante en cuanto a tráfico de viajeros, dado que se trata de la conexión entre Madrid y París. Esto supondría, y así lo están vendiendo, el tráfico de muchos trenes de pasajeros, por lo que esta circulación de muchos trenes muy rápidos dejaría poco espacio para el tráfico de trenes lentos de mercancías. No se ve, por tanto, muy factible el uso de la Y-Vasca para el tráfico de mercancías.

Este hecho es también conocido por los técnicos que planifican el tren en Navarra. De este modo, hemos conocido que en las reuniones realizadas en el Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona se han presentado documentos que indican que la conexión para mercancías del polígono de Landaben se ha planificado hasta ahora con el tren convencional de ancho ibérico.

Frente a este esquema de TAV para transporte de pasajeros a largas distancias, y tren convencional para todo lo demás, que condena a este último a ser relegado a un segundo plano en cuanto a mantenimiento y renovaciones; creemos que es mucho más económico y respetuoso con el medio ambiente la mejora del tren actual de Navarra. Por este motivo la fundación Sustrai Erakuntza ha presentado su propuesta de Tren Público y Social (TPS) para Navarra<sup>5</sup>. En este documento se pide también potenciar las mercancías por tren, implantando para ello la solución más adecuada que permita el paso de trenes de ancho internacional (sea el tercer raíl, o la implantación en ancho internacional de la nueva vía que se debe construir junto a la actual en el tramo Castejón - Alsasua/Altsasu). Y en este documento pedimos también que se construya la conexión de ferrocarril entre ambas áreas logísticas, la de Noain y la Ciudad del Transporte.

De este modo, consideramos que toda la argumentación sobre la dificultad de conectar la Ciudad del Transporte en ancho internacional en realidad no es una dificultad. Se trata de un diseño no adecuado para Navarra de los ferrocarriles Españoles. Creemos que en Navarra no se ha de realizar el Tren de Alta Velocidad, y en su lugar se debe de mejorar el tren actual, adaptándolo al ancho europeo, implantando la doble vía y utilizarlo para el tráfico de mercancías y de personas, en cercanías y en largo recorrido. Y dentro de este esquema cabe perfectamente la conexión entre ambas áreas logísticas, que es una parte fundamental de nuestra propuesta.

---

5. Se puede conocer el documento completo de esta propuesta TPS en el siguiente enlace:  
<https://fundacionsustrai.org/propuesta-de-tren-publico-y-social-para-navarra-2019-2029-revisada/>.



## **6. EL CAMBIO CLIMÁTICO Y EL AGOTAMIENTO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES HACEN NECESARIO POTENCIAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL DE MANERA URGENTE.**

El transporte de mercancías por ferrocarril es una actividad casi residual en el Estado Español. Según las últimas estadísticas, sólo el 4,6% de las mercancías se mueven por tren, mientras que el resto lo hace por carretera. Esta situación contrasta con la que existe en Europa, donde la cantidad de mercancías transportadas por ferrocarril aumenta, siendo la media europea de un 18%, y existiendo países con mucha mayor cuota, como por ejemplo Austria (42%), Suecia (28%) o Alemania (23%)<sup>6</sup>.

Sin embargo, la del tren es la única opción que actualmente tenemos para conseguir que las mercancías se puedan transportar mediante el uso de energía que provenga de fuentes renovables, gracias a la electrificación del ferrocarril en Navarra y en gran parte de las líneas de las regiones cercanas. Hay que tener en cuenta que las energías renovables se producen mayoritariamente en forma de electricidad, y solo el tren es fácilmente electrificable. El resto de modos de transporte no tienen una fácil electrificación, dado que dependen del uso de baterías, un elemento que no ha conseguido aun una tecnología barata y escalable que pueda adecuarse a todo tipo de vehículos.

También se debe considerar que en 2016 el transporte fue el sector de mayor consumo energético de Navarra. Únicamente el transporte por carretera fue responsable del consumo del 52% del total de combustibles fósiles consumidos en Navarra y del 82% de los derivados del petróleo<sup>7</sup>. Estos datos nos ponen en contexto la importancia de la racionalización del transporte ante dos de los problemas mundiales más importantes: el Cambio Climático y el agotamiento de los combustibles fósiles.

Según la Agencia Internacional de la Energía (AIE), organización internacional creada por la OCDE, la máxima producción de petróleo convencional se produjo en el año 2010<sup>8</sup>. A partir de esa fecha, el consumo de todos los tipos de petróleos y de otros combustibles fósiles ha continuado aumentando, pero sin embargo se utilizan fuentes más difíciles de explotar, por lo que se necesita más energía para extraerlos.

A pesar de este aumento continuado de la producción de líquidos petrolíferos, los últimos informes emitidos por la AIE, y con mayor énfasis el último de ellos, el recientemente publicado World Energy Outlook 2018, informan de que es posible que se produzcan importantes problemas en su extracción en los próximos años. El informe indica que, de seguir la tendencia actual de menor inversión en el mantenimiento y desarrollo de los campos petrolíferos, en los próximos 5-6 años dispondremos de un tercio menos del petróleo necesario para mantener el aumento esperado en el consumo<sup>9</sup>. Un cambio de tendencia que pudiera tener consecuencias imprevistas en sectores tan dependientes del petróleo como es el transporte.

---

6. Datos obtenidos de este informe del Tribunal de Cuentas Europeo: <https://www.eca.europa.eu/es/Pages/DocItem.aspx?did=36398>.

7. Datos de la Hoja de Ruta de Cambio Climático en Navarra, que puede obtenerse en: <https://gobiernoabierto.navarra.es/es/participacion/procesos/hoja-ruta-del-cambio-climatico>.

8. Más información en este artículo de National Geographic: <https://news.nationalgeographic.com/news/energy/2010/11/101109-peak-oil-iea-world-energy-outlook/>.

9. El informe de la AIE no está disponible de forma pública, sin embargo el investigador del CSIC Antonio Turiel lo ha analizado y publicado aquí su resumen personal: <http://crashoil.blogspot.com/2018/11/world-energy-outlook-2018-alguien-grito.html>.



Relacionado con el gran consumo de combustibles fósiles que realizamos está el problema del Cambio Climático. Como es bien sabido, se trata de un fenómeno producido por el CO2 y otros gases que se producen sobre todo en las actividades humanas dependientes de la energía, como es mayormente la quema de combustibles fósiles. Los países de la ONU han firmado la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que ha tenido como fruto la firma en 2015 de un acuerdo en París, por el que se establece que los países harán todo lo posible para no alcanzar un aumento de temperatura global mayor de 2°C y a ser posible que se encuentre por debajo de 1,5°C.

En este contexto, el Gobierno de Navarra ha aprobado en febrero de 2018 una estrategia para hacer frente al Cambio Climático, que ha denominado “Hoja de Ruta de Cambio Climático en Navarra”. Una estrategia que entre sus objetivos principales está el de lograr que *“Navarra avance para llegar a ser en 2050 una región con un consumo mínimo de combustibles fósiles”*.

Se puede concluir, por lo tanto, que es necesario poner todos los medios a nuestro alcance para conseguir estos objetivos tan ambiciosos. Por lo tanto, el abandono de la intermodalidad que realizaría la Ciudad del Transporte si se aprobara esta modificación del PSIS no está en concordancia con lo planteado en la planificación sobre Cambio Climático que ha aprobado el Gobierno de Navarra, como hemos visto.

Y tampoco sería suficiente la posibilidad de que esa área intermodal se implantara con posterioridad, utilizando terrenos aledaños y el corredor que pretenden dejar para el ramal ferroviario. No es suficiente porque se trata de una medida que quizás se podría realizar en un futuro, pero no en el corto y medio plazo. Esto nos lleva a que no se pueda actuar a tiempo, y que la situación insostenible actual se mantenga en el tiempo, cuando los plazos para actuar que plantea la Hoja de Ruta de Cambio Climático, y aconseja la situación mundial de extracción de petróleo, son mucho más cortos.

De este modo, creemos que el transporte de mercancías por ferrocarril ha de potenciarse, hasta el punto de conseguir que todas ellas viajen de este modo hasta puntos de distribución en la red ferroviaria que sirvan para repartirlas por el territorio utilizando otros medios de transporte. Aquí es donde las infraestructuras existentes en Noain (Terminal Intermodal de Navarra, TIN) y en la Ciudad del Transporte (CT) son imprescindibles y debe haber una conexión entre ambas por ferrocarril. Y esta es una necesidad que la situación de emergencia producida por el Cambio Climático y el agotamiento paulatino de los combustibles fósiles hacen urgente. La modificación del PSIS que se propugna en esta tramitación es por lo tanto lesiva para los intereses de navarros y navarras, y no puede ser admitida.

## **7. LA MODIFICACIÓN DEL PSIS NO TIENE EN CUENTA EL DESTINO FINAL DEL TERRENO, LA INSTALACIÓN DE UNA MACROPLANTA DE RESIDUOS.**

La modificación del PSIS de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte (CT) para permitir otros usos fue acordada por el Gobierno de Navarra el pasado 31 de octubre de 2018, según consta en el Boletín Oficial de Navarra.

Para esas fechas era ya público y notorio que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona había solicitado a NASUVINSA la compra de terrenos en la 4ª fase de la CT para la instalación de una planta para el tratamiento de residuos. Por ejemplo, el BON del 26 de octubre puso a exposición pública los presupuestos para 2019 de esta Mancomunidad, en la que se incluía una

partida de 9.700.000 euros para la compra de esos terrenos. Y esa misma fuente indica que la aprobación inicial de los presupuestos se realizó en una asamblea pública de la Mancomunidad celebrada el 18 de octubre, que fue noticia en los principales medios de comunicación de nuestra comunidad.

Y sin embargo, en prácticamente toda la documentación puesta a exposición pública para la modificación del PSIS, no se hace ninguna referencia a este hecho conocido públicamente, y que tanto puede condicionar los usos que en ese área se puedan efectuar.

Decimos prácticamente, porque si es cierto que existe un documento que cita, de manera tangencial, este hecho. Se trata de la Orden Foral nº 242/2018 de fecha 2 de octubre, de la Consejera de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local. En ella se acepta la inhibición de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en *“el conocimiento de este expediente, por estar relacionado con la implantación del centro de tratamiento de residuos urbanos en Noain valle de Elorz, y ser ella habitante de una de las localidades del municipio”*.

A la vista de toda la documentación puesta a exposición pública, y sin un conocimiento del contexto que rodea a esta tramitación, debería resultar extraña y extemporánea esta declaración de inhibición. ¿Por que se inhibe de algo que no se cita en la documentación? ¿Que necesidad hay de presentar esa abstención, si la modificación del PSIS se realiza con el objetivo de *“dar cabida a actividades de tipo logístico en gran parcela, convirtiendo el área en un espacio de mayor complejidad funcional”*?, tal y como consta en el inicio de la Memoria puesta a exposición pública.

Por tanto, no cabe alegar desconocimiento de la finalidad real de esta modificación del PSIS, que es permitir la instalación de la planta de residuos. Creemos que se ha tratado de ocultar este hecho en toda la documentación puesta a exposición pública, con el mero fin de simplificar su tramitación.

Porque resulta que la pretensión de instalar una infraestructura para la gestión de residuos sólidos urbanos no es una cuestión baladí. Las implicaciones que supone instalar este tipo de infraestructura debe obligar a realizar una serie de consideraciones que no se llevan a cabo en los estudios puestos a exposición pública, y de resultas toda la tramitación efectuada tiene una serie de carencias estructurales que la hacen inválida, y sería necesario realizarla desde cero.

De este modo, ponemos aquí de relieve los análisis que creemos que se tendrían que haber efectuado para permitir la instalación de la infraestructura de gestión de residuos en este área. Posiblemente existan otras muchas carencias derivadas de este hecho, por lo que se han de tomar los presentes como ejemplos que conllevan la nulidad de la tramitación efectuada.

### **Incompatibilidad de las plantas de gestión de residuos con las servidumbres aeronáuticas:**

La modificación del PSIS de la Ciudad del Transporte pretende introducir también la necesidad de tener en cuenta las condicionantes que impone la cercanía del aeropuerto de Noain a los usos que se desarrollen en este área. Las directrices para la implantación de aeropuertos indican que se debe de evitar el riesgo de colisión de los aviones con aves, para evitar accidentes. De ello deriva legislación que limita la realización en el entorno de los aeropuertos de actuaciones que *“puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo”* (Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas).

Este hecho produce que se hayan emitido recomendaciones de planificación en las cercanías de áreas aeroportuarias, como las de la Organización de Aviación Civil Internacional, que indican que se deben de evitar “*los depósitos de agua, los vertederos y las plantas de tratamiento de desechos, que pueden atraer a las aves*”.

De este modo, en el análisis de los usos posibles que se permitirían en la modificación del PSIS se deberían haber tenido en cuenta los condicionantes que implican las servidumbres aeronáuticas, algo que no ha sido realizado.

### **Falta de análisis de las necesidades extras de suministro de agua y evacuación de aguas residuales:**

La Ciudad del Transporte tiene instaladas una serie de canalizaciones para el abastecimiento de agua, y para la retirada de aguas residuales. Sus características son las adecuadas para empresas de transporte y logística, sin necesidades extraordinarias en estos servicios, tal y como se describen en la memoria.

Por su parte, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (MCP), con motivo de esta modificación del PSIS, emite un informe indicando que considera favorable la modificación del PSIS en lo que hace referencia a abastecimiento y saneamiento, y se remite a una fase posterior de desarrollo del PSIS para concretarlas.

Sin embargo, esta despreocupación de la MCP no debería ser tal si se tuviera en cuenta en la tramitación del PSIS que en ese área se piensa instalar una planta de residuos que ella misma proyecta. Según los datos que nos ha remitido la propia MCP sobre la planta, se trataría básicamente de una planta de Tratamiento Mecánico Biológico para el tratamiento de la fracción resto de los residuos. La fase biológica consiste en una mezcla de lo que se consideran residuos orgánicos con agua, para ser sometidos a un proceso de biometanización. Las necesidades de agua son por lo tanto importantes, pero mas importantes son aun las necesidades de depuración del liquido resultante de la biometanización, que acaba cargado de elementos contaminantes.

Este hecho debería obligar a planificar las necesidades de abastecimiento y saneamiento de agua, algo que no se realiza en esta tramitación debido a que no se menciona la planta de residuos en la documentación (aunque, evidentemente, está entre los planes de la propia MCP).

### **La modificación del PSIS se despacha sin realizar una Evaluación de Impacto Ambiental en condiciones:**

La documentación del expediente es remitida al Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra para ser sometida a la Evaluación de Impacto Ambiental. Como es sabido la motivación de esta modificación del PSIS es exclusivamente la necesidad de cambiar el tamaño de parcelas, y así lo reconoce el órgano ambiental en el informe que emite. Evaluada la modificación, determina que se trata de una “*modificación menor*”, y que por lo tanto solo es necesaria una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada. Finalmente recomienda que se garantice la integración paisajística del área perimetral y de la regata que atraviesa el área. Ahí termina su informe.

La fecha del informe de Medio Ambiente es 25 de septiembre. Días después, el 2 de octubre, el mismo departamento emite la Orden Foral ya comentada por la que acepta la abstención de la

Directora General a participar en el expediente, con motivo de la instalación de la planta de residuos en los terrenos del PSIS.

Podemos afirmar sin temor a equivocarnos, por lo tanto, que para la fecha en la que el Departamento de Medio Ambiente emitía su laxo informe de Impacto Ambiental, probablemente ya conocía que en la zona se iba a implantar la infraestructura de gestión de residuos. Y por lo tanto debería haber evaluado la modificación del PSIS teniendo en cuenta este condicionante.

Si lo hubiera hecho de esta manera, dudamos que hubiera podido considerar la modificación del PSIS como “*menor*”, y por lo tanto no podría afirmar, como lo hace, que “*no dará lugar a nuevas afecciones sobre los valores ambientales y paisajísticos de la zona en que se desarrolla*”.

Por lo tanto, creemos que la modificación del PSIS se realiza sin tener una Evaluación de Impacto Ambiental adecuada, y no puede ser aprobada.

Finalmente, también debemos dejar constancia en este texto nuestra posición frente a la propia planta de tratamiento de residuos que se pretende instalar en la Ciudad del Transporte. Creemos que no es la adecuada para la Comarca de Pamplona, y por ende para Navarra.

Como ya hemos explicado públicamente, la instalación de una planta enfocada principalmente al tratamiento de la fracción resto de los residuos dificultan los esfuerzos que realiza el Gobierno de Navarra, la propia MCP y la sociedad navarra en general para avanzar hacia una correcta separación de los residuos, y un reciclaje adecuado de los mismos.

Por este motivo, hemos presentado una propuesta alternativa de gestión de residuos<sup>10</sup>, que está avalada en algunos de los informes que la propia MCP ha solicitado para diseñar la infraestructura, y que aparentemente ha descartado.

Por todo lo expuesto,

#### **SOLICITA:**

1. Que, teniendo por recibido este escrito de alegaciones, lo admita, y en virtud de su contenido, acuerde no aprobar y archivar la citada modificación del PSIS.
2. Que se tenga a la Fundación Sustrai Erakuntza como parte interesada en el expediente.



En Pamplona, a 8 de enero de 2019.

Firmado: \_\_\_\_\_

---

10. Para conocer la propuesta alternativa de gestión de residuos que realizamos, ver aquí:  
<https://fundacionsustrai.org/macroplanta-de-residuos-urbanos-en-imarcoain-hay-alternativas/>.