

## **A NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA SA**

\_\_\_\_\_, 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**), y con domicilio a efectos de notificaciones en \_\_\_\_\_, Navarra, ante esta entidad comparezco, y como mejor proceda en Derecho, **DIGO**:

Que se ha publicado en la página web de Navarra de Suelo y Vivienda SA:

<https://www.nasuvinsa.es/es/informacion-util/proceso-de-participacion/modificacion-PSIS-Amp-Ciudad-Transporte-Pamplona>

el proceso de participación en torno a la modificación del PSIS Ampliación Ciudad del Transporte. Y que en base a la documentación ahí existente realiza las siguientes:

### **SUGERENCIAS:**

#### **1. LA 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.**

La justificación que la documentación puesta a exposición pública utiliza para eliminar el uso de terrenos de la Ciudad del Transporte como Área Logística intermodal, son las escuetas frases:

*“Por otra parte, y a partir del estudio sobre la integración de la intermodalidad en el área de Pamplona que cuestiona la necesidad de ejecutar un nodo intermodal en la Ciudad del Transporte, a tenor de 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 suprime el Área Intermodal, así como el Área Logístico Intermodal asociado a la anterior, dando cabida a la nueva tipología a implantar.”*

En el anterior proceso participativo, celebrado en 2019 ya incidimos en la necesidad de analizar dicho estudio sobre la integración de la intermodalidad. Sin embargo, en aquel momento no fue puesto a exposición pública, por lo que aun no conocemos sus argumentos. En nuestra alegación de 2019 ya pusimos de relieve que sin la lectura de ese documento es imposible hacer una valoración adecuada de este particular.

Como pudimos comprobar en 2019 por alusiones parciales en el resto de documentos puestos a exposición pública, el documento “faltante” 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. A esta argumentación se puede añadir el hecho de que el nuevo proyecto presentado no elimine la conexión ferroviaria entre la Ciudad del Transporte y la estación de mercancías de Noain. Unas vías que no servirían de nada si en la Ciudad del Transporte no se construyeran infraestructuras que dieran servicio a ese ramal ferroviario...

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.

El 2 de marzo de 2018 el Vicepresidente del Gobierno de Navarra y Consejero de Desarrollo Económico presentaba<sup>1</sup> el estudio efectuado por el Gobierno de Navarra para relanzar la Estrategia Logística de Navarra. El 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 a partir de dicha presentación 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 29 de marzo de 2018 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*

---

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).

*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<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 cuando presentó su Estrategia Logística.

Además, también el Gobierno del Estado otorga gran importancia al área intermodal y la coloca entre su propia planificación. Así lo acaba de demostrar al licitar en diciembre de 2018 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:

*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 Lanbadén, 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). Creemos que la implantación de este modelo ferroviario es pernicioso para Navarra, y por lo tanto promovemos la mejora del tren actual, lo que hemos explicado en nuestra propuesta de Tren Público y Social (TPS) para Navarra<sup>4</sup>.

Pero además, es necesario hacer notar 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 más importantes, a la dificultad de compatibilizar trenes rápidos junto a otros mucho más 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

---

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).

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. 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/>.

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 tráfico 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.

Todos estos argumentos han sido explicados de modo extenso y basados en fuentes oficiales en el documento que ha realizado la fundación Sustrai Erakuntza titulado “La Alta Velocidad ferroviaria y el transporte de mercancías. Análisis de su problemática”<sup>5</sup>.

## **2. EL POT3 TIENE COMO OBJETIVO LA IMPLANTACIÓN DE ÁREAS INTERMODALES.**

El Modelo de Desarrollo Territorial del POT3<sup>6</sup> avala 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, 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:

*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*

---

5. Se puede acceder al documento completo en este enlace: <https://fundacionsustrai.org/la-alta-velocidad-ferroviaria-y-el-transporte-de-mercancias-analisis-de-su-problematica/>

6. 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>.

*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.*

De este modo, la situación actual por la cual es necesario montar en camiones las cargas que se preparen en la Ciudad del Transporte, para ser llevadas durante un corto recorrido hasta la estación de mercancías de Noain, es una duplicidad y una ineficiencia. De este modo, mantener separadas ambas infraestructuras es contrario a otro de los objetivos contenidos en el texto del POT 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.

### **3. 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>7</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, por ejemplo, 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

---

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

derivados del petróleo<sup>8</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>9</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>10</sup>. Un cambio de tendencia que pudiera tener consecuencias imprevistas en sectores tan dependientes del petróleo como es el transporte.

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 CO<sub>2</sub> 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 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

---

8. 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>.

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

10. 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>.

plantea la Hoja de Ruta de Cambio Climático, y aconseja la situación mundial de extracción de petróleo, son mucho mas 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 son imprescindibles y deben estar conectadas 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.

#### **4. LA MODIFICACIÓN DEL PSIS DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE SE REALIZA EXPROFESO PARA ACOGER LA INSTALACIÓN DE UNA MACROPLANTA DE RESIDUOS.**

La modificación del PSIS de la 4º fase de la Ciudad del Transporte para permitir otros usos fue acordada por el Gobierno de Navarra el 31 de octubre de 2018, según consta en el Boletín Oficial de Navarra. Pero es notorio que en esa publicación y en su exposición pública no se citaba prácticamente en ningún momento que el motivo primordial de la modificación era la instalación de una planta de residuos. Ha tenido que ser una sentencia del TSJN quien haya puesto de relieve este hecho, y obligado a reiniciar su tramitación.

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 han llevado a cabo de manera adecuada en los estudios presentados hasta la fecha, y de resultas toda la tramitación efectuada tiene una serie de carencias estructurales que la hacen invalida.

De este modo, ponemos aquí de relieve los análisis que creemos que se tendrían que efectuar 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 tener en cuenta los condicionantes que implican las servidumbres aeronáuticas.

### **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.

Según los datos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona sobre la planta de residuos, esta es básicamente una planta de Tratamiento Mecánico Biológico para el tratamiento de la fracción resto de los residuos. La fase biológica consiste en una mezcla de los residuos orgánicos con agua, para ser sometidos a un proceso de biometanización. Las necesidades de agua son por lo tanto importantes, pero más importantes son aun las necesidades de depuración del líquido resultante de la biometanización, que acaba cargado de elementos contaminantes.

Este hecho debería obligar a planificar las necesidades de abastecimiento y saneamiento de agua en el PSIS de la Ciudad del Transporte.

### **La modificación del PSIS se realiza para la instalación de una macroplanta de residuos que no soluciona el problema existente con estos, su falta de separación en las diferentes fracciones**

Muchos movimientos sociales que analizan la gestión de los residuos en Navarra han rechazado el plan de la MCP para seguir potenciando la mezcla de residuos en la fracción resto y su gestión en la macro-planta TMB que proponen instalar en la Ciudad del Transporte.

Como la fundación Sustrai Erakuntza ya ha 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, que está avalada en algunos de los informes que la propia MCP ha solicitado para diseñar la infraestructura, y que aparentemente ha descartado. Nuestra propuesta incluye una gestión de residuos basada en la construcción de plantas pequeñas, sencillas y descentralizadas, para el tratamiento de residuos bien separados en origen.

Para un conocimiento exhaustivo de la realidad de la gestión de los residuos en Navarra, con comentarios sobre como se gestionan en otras mancomunidades para conocer mejores prácticas, así como para conocer nuestra propuesta completa de gestión adecuada de los residuos, recomendamos la lectura de nuestro informe "La gestión de los residuos domiciliarios en Navarra. Propuestas en el límite de los recursos". Pueden descargar el documento completo desde nuestra web: <https://fundacionsustrai.org/informe-sobre-la-gestion-de-los-residuos-domiciliarios-en-navarra-cronica-de-un-desastre-evitable/>.

Por todo lo expuesto,

**SOLICITA:**

1. Que, teniendo por recibido este escrito lo admita, y en virtud de su contenido, acuerde no aprobar y archivar la citada modificación del PSIS.
2. Que, en virtud del artículo 4 de la Ley 39/2015 sobre el Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se tenga a la Fundación Sustrai Erakuntza como parte interesada en el expediente.

En Navarra, a 15 de febrero de 2022.

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