

**A la Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Dirección General del Sector
Ferroviario
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**

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

DICE:

Que habiéndose publicado en el Boletín Oficial del Estado de 23 de diciembre de 2025 el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio Informativo del Proyecto de Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-Alsasua". En este anuncio se pedía incluir esta información a modo de referencia:

- Organismo destinatario: EA0043954 Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Dirección General del Sector Ferroviario. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Asunto: Información pública. LAV Pamplona-Alsasua.

Y que posteriormente se publicó también en el Boletín Oficial del Estado de 10 de febrero de 2026 el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se amplía el plazo de información pública del "Estudio Informativo del Proyecto de Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-Alsasua".

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

ALEGACIONES

1. NO SE ANALIZA ADECUADAMENTE LA MEJORA DEL FERROCARRIL ACTUAL NI LA ALTERNATIVA CERO, LO QUE INFRINGE LA LEGISLACIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

El "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Alsasua" ofrece tan solo 2 alternativas de trazado. Ambas se inician en las cercanías de Zuasti, en el municipio de la Cendea de Iza, Navarra, y terminan en el municipio navarro de Olazagutia -Olazti con la conexión de la nueva infraestructura a la red de ferrocarril convencional.

Las dos alternativas presentadas proponen la construcción de una nueva infraestructura de Alta Velocidad Ferroviaria consistente en dos vías paralelas para la circulación de Trenes de Alta Velocidad. En el caso de la Alternativa Norte, estas dos vías de TAV en algunas ocasiones discurren paralelas y unidas al tren convencional, tanto en el trazado

actual de este último, como por un nuevo trazado (en el entorno de Uharte Arakil). Esta alternativa discurre por la parte norte del valle de Sakana, sobre todo. En el caso de la Alternativa Sur, las dos vías de TAV se construirían sobre una nueva plataforma en todo su recorrido, que discurre por la parte sur de Sakana, principalmente.

El estudio de las posibles alternativas a un proyecto es una obligación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 35.1 b, cuando dice:

“Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 34.6, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI:

[...]

b) Descripción de las diversas alternativas razonables estudiadas que tengan relación con el proyecto y sus características específicas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el medio ambiente.”

Así mismo, en su Anexo VI esta ley indica que se habrá de realizar:

“Examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.1.b) que sean técnicamente viables, y justificación de la solución adoptada.

a) Un examen multicriterio, estudiado por el promotor, de las distintas alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas, y sean relevantes para el proyecto, incluida la alternativa cero, o de no actuación, y que sean técnicamente viables para el proyecto propuesto y sus características específicas; y una justificación de la solución propuesta, incluida una comparación de los efectos medioambientales, que tendrá en cuenta diversos criterios, como el económico y el funcional, y entre los que se incluirá una comparación de los efectos medioambientales. La selección de la mejor alternativa deberá estar soportada por un análisis global multicriterio, donde se tenga en cuenta, no sólo aspectos económicos, sino también los de carácter social y ambiental.

b) Una descripción de las exigencias previsibles en el tiempo, en orden a la utilización del suelo y otros recursos naturales, para cada alternativa examinada.

c) Respecto a la alternativa 0, o de no actuación, se realizará una descripción de los aspectos pertinentes de la situación actual del medio ambiente (hipótesis de referencia), y una presentación de su evolución probable en caso de no realización del proyecto, en la medida en que los cambios naturales con respecto a la hipótesis de referencia puedan evaluarse mediante un esfuerzo razonable, de acuerdo a la disponibilidad de información medioambiental y los conocimientos científicos.”

Así mismo, 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, es decir, la Alternativa Cero.

Vista la documentación presentada para este proyecto, comprobamos que el análisis de alternativas que se ha realizado es arbitrario y parcial, dado que no se analizan las alternativas mas razonables que incluyen la posibilidad de no actuar (alternativa cero) y la posibilidad de mejorar el trazado actual duplicando la vía, algo ya previsto desde la primera construcción de este ferrocarril y que se ha mantenido su posibilidad durante todo el tiempo transcurrido desde entonces, incluyendo todas las mejoras y modificaciones realizadas a la infraestructura.

A. Análisis de la Alternativa Cero:

Es notorio que no se han analizado adecuadamente todas las alternativas relevantes posibles, como es el caso de la ya citada alternativa de mejora del ferrocarril actual, o de la “alternativa 0”, que consiste en no realizar ninguna actuación.

Para este último caso, el Estudio de Impacto Ambiental presentado incluye un exiguo análisis de esta alternativa, en el que apenas se mencionan los aspectos ambientales de su implementación. Y como hemos visto, la ley ambiental exige un análisis multicriterio de todas las alternativas, incluida esta alternativa cero. Y en dicho análisis se deben de incluir tanto los aspectos económicos, que si se mencionan en el EIA presentado, como los ambientales y sociales, algo del que se puede decir que la alternativa cero presentada carece por completo.

Porque en ningún momento se indica en el análisis de la alternativa cero que su implementación impide un agravamiento de la negativa situación ambiental del territorio donde se quiere realizar el proyecto. Y porque en ningún momento se analiza la viabilidad de el mantenimiento del ferrocarril actual como medio de comunicación adecuado para el uso de los habitantes de la zona afectada, que se verían impactados de manera negativa con la instalación del Tren de Alta Velocidad y la eliminación que produce de determinadas circulaciones de trenes de medio y largo recorrido.

Porque es necesario además enmarca la alternativa cero dentro de los principios fundamentales de precaución y de cautela (Tratado UE artículo 191.2) que constituyen principios generales de la Unión Europea en el ámbito del medio ambiente.

El principio de precaución es un enfoque de la gestión del riesgo, según el cual, en caso de que una determinada política o acción pudiera causar daños a las personas o al medio ambiente y no existiera consenso científico al respecto, la política o acción en cuestión debería abandonarse. Es el caso de la presente infraestructura, que produce una gran controversia entre la población y las instituciones locales y políticas, y por lo tanto no existe un consenso de su utilidad.

Por todo ello, creemos que es necesario que se paralice la presente tramitación y se lleve a cabo un detallado análisis sobre la no realización de ningún proyecto en la zona.

B. Análisis de la alternativa: mejora del ferrocarril actual:

Pero mas grave es, si cabe, la falta en el análisis de alternativas de las posibilidades de mejora del ferrocarril actual, como ampliamente se ha demandado en la zona desde hace varias décadas. Unas posibilidades que son amplias, variadas, y que se pueden llevar a cabo de diferentes maneras.

Entre dichas posibilidades se encuentra, por ejemplo la alternativa que ofrece la mejora del actual trazado ferroviario, con el desdoblamiento de su vía y la actualización de las actuales infraestructuras, para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías. Unas vías que en el pasado, y en unas condiciones de material rodante e infraestructuras mas precarias, han sido capaces de transportar una mucho mayor carga de trenes que las que se llevan en la actualidad, tal y como afirman anteriores responsables de las vías.

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 casi en su totalidad un nuevo trazado, olvidándose de lo ya existente. Las únicas alternativas presentadas son de Alta Velocidad, utilizando siempre una nueva plataforma ferroviaria, aunque en ocasiones pudiera situarse junto a la actual, como hemos visto. Pero aprovechar en parte el trazado actual poniendo a su lado una nueva plataforma para un TAV de dos vías no puede ser considerado como una actuación de bajo impacto ambiental, como se asegura en el proyecto presentado. No hay mas que ver el ancho que alcanzaría la plataforma así compuesta, que en el proyecto se denomina 2+1, y que alcanza anchuras de mas de 20 metros.

Además, la nueva infraestructura proyectada no consigue conectar nuevas zonas geográficas, ni nuevos pueblos y ciudades. Todas las alternativas que se barajan para el TAV entre Navarra y la Y Vasca utilizan corredores que ya están actualmente conectados

por ferrocarril, y por lo tanto no mejoran en nada la conexión entre las ciudades y comarcas afectadas.

Es evidente, por tanto, que la instalación de la infraestructura proyectada 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.

Se oculta a la ciudadanía la evaluación de todas las alternativas

La existencia de alternativas de menor impacto ambiental para mejorar el tren actual en Iza y Sakana es incuestionable. Diversos documentos y proyectos se han mencionado que incluían dichas propuestas. Entre ellos se puede mencionar los que se podían encontrar en la documentación que el Gobierno de Navarra colgó en diciembre de 2017 en su página web “Gobierno Abierto de Navarra” y [que aun es accesible](#). En dicha web existen diversos documentos, algunos de los cuales hacen referencia a propuestas y proyectos de mejorar el ferrocarril actual, duplicando su vía en los tramos que son de vía única. En concreto, en este sentido se puede citar el siguiente:

“Estudio funcional de la red ferroviaria de altas prestaciones de Navarra y su conexión con la Y Vasca, el Corredor Cantabrico-Mediterraneo y el Corredor del Ebro”. Realizado en febrero de 2017 por la empresa Sener.

Pues bien, dichos documentos y proyectos no han sido nunca analizados por la ciudadanía en un proceso reglado de exposición pública. Tampoco lo han sido otras propuestas lanzadas desde los movimientos populares que van en la misma dirección, entre ellos la propuesta de Tren Publico y Social de la fundación Sustrai Erakuntza.

Vemos, por lo tanto, como las administraciones públicas si se habrían realizado un análisis de la mejora del trazado actual, pero que no habría trascendido mas allá de los técnicos y políticos que la han podido consultar en detalle. Se puede concluir, por lo tanto, que la ciudadanía no ha tenido la oportunidad de participar en el análisis y el debate de esta importante alternativa a la construcción de una infraestructura impactante como es la del Tren de Alta Velocidad.

Y esto entra en contradicción con lo indicado en la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de

evaluación ambiental, así como 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. Estas leyes incorporan las directivas de la Unión Europea en materia de lo que se conoce como "ciudadanía ambiental" que consagrara el Convenio de Aarhus en 1998, que ha sido ratificado por España.

Por lo tanto, creemos necesaria la realización de un análisis completo de las posibilidades para el establecimiento de una conexión ferroviaria que incluya las posibilidades de utilización de las actuales vías férreas, mejoradas para permitir el paso de trenes de viajeros y mercancías, y permitir el paso de dos trenes en direcciones opuestas en el tramo navarro. Y 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.

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.

2. SE PRODUCE UN FRACCIONAMIENTO INDEBIDO DE LOS PROYECTOS LO QUE IMPOSIBILITA EVALUAR SUS IMPACTOS AMBIENTALES

Los proyectos para la construcción del Tren de Alta Velocidad en Navarra siempre se han dividido en cuatro tramos fundamentales que han sido los siguientes:

1. Tramo Zaragoza – Castejón.
2. Tramo Castejón – Comarca de Pamplona.
3. Bucle ferroviario de Pamplona.
4. Tramo Comarca de Pamplona – Conexión con la Y Vasca.

En el ámbito objeto de este expediente, el proyecto responde a una unidad funcional: la conexión ferroviaria entre Pamplona y la denominada "Y Vasca". Esta unidad funcional se reconoce en la propia documentación del promotor, que identifica expresamente que "uno de los tramos" del corredor es el de conexión entre Pamplona y la Y Vasca, y que, para avanzar en su definición, se redacta el Estudio Informativo del tramo Pamplona–Alsasua como primer tramo del corredor de conexión hacia la Y Vasca.

Así, si echamos la vista atrás y vemos las alegaciones que esta entidad ha realizado a este proyecto en al menos dos ocasiones anteriores, podemos ver como el corredor se estructuraba entre la Comarca de Pamplona y la Y Vasca. Así:

1. En octubre de 2015 se realizó una consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental de este proyecto entre la Comarca de Pamplona y la Y Vasca. En dicho expediente se informaba de 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.

Esta participación pública previa se realizó sobre el documento “Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona–Conexión Y Vasca” de 2012.

2. Posteriormente, en enero de 2018 se realizó la exposición pública del mismo proyecto, en el que ya solamente quedaban dos alternativas, pero seguían siendo entre la Comarca de Pamplona y la Y Vasca. Las dos alternativas presentadas eran similares a las dos últimas referidas arriba:

- Alternativa H: Zuasti - Ezkio-Itsaso, atravesando los montes de Alzania por las inmediaciones de Lizarrusti.
- Alternativa V: Zuasti - Vitoria-Gasteiz, atravesando toda Sakana y la Llanada Alavesa.

Esta exposición pública se realizó sobre el documento “Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona–Conexión Y Vasca” que fue aprobado inicialmente en enero de 2018. Este proyecto fue contestado públicamente por las entidades locales del valle y numerosos ciudadanos, que presentaron alegaciones,

Se comprueba como anteriormente el proyecto era único e incluía todo el trazado entre la Comarca de Pamplona y la Y vasca, fuera su conexión en Vitoria o en Ezkio-Itsaso. De este modo, la tramitación actual incurre en una fragmentación artificiosa del proyecto global en partes menores, lo que impide una evaluación ambiental conjunta, rigurosa y completa y vicia el análisis global de alternativas. Esta fragmentación se produce en dos niveles, como se expone a continuación.

A nivel territorial:

Se trata de la división artificiosa del proyecto ya comentada en la introducción, por la cual en la actualidad tan solo se tiene en cuenta una parte del total del proyecto que se quiere realizar finalmente entre la Comarca de Pamplona y la conexión con la Y Vasca. La propia documentación presentada a exposición pública reconoce la existencia y tramitación previa del Estudio Informativo Pamplona–Conexión Y Vasca y, a continuación, plantea tramitar un Estudio Informativo distinto para “*avanzar en la tramitación de un primer tramo desde Pamplona hasta el entorno de Alsasua*”, compatible con la futura continuación del corredor hasta la conexión con la Y Vasca.

Esta separación del corredor funcional en dos expedientes (Pamplona–Alsasua y Alsasua –Conexión Y Vasca) implica, en la práctica, que la evaluación ambiental y el análisis de alternativas se realizan por partes, pese a tratarse de un mismo objetivo funcional de conexión. Ello reduce artificialmente la visibilidad de impactos del conjunto y dificulta

comparar alternativas a escala de corredor (y no únicamente de un primer tramo).

A nivel funcional:

Pero, además de la anterior fragmentación territorial, también se produce una fragmentación del proyecto en dos fases: Una Fase 1 preliminar y provisional, con una conexión a la vía convencional actual a la altura de Olazti. Y una Fase 2 que se considera definitiva y que todavía no queda del todo definida, pero en la que se abordaría las maneras de conectar la infraestructura realizada en la primera fase con lo planteado en la segunda fase para unirla con la Y Vasca.

A pesar de afectar al mismo ámbito territorial del proyecto entre Alsasua y la conexión con la línea Madrid–Hendaya, y de generar nuevas e importantes afecciones, dicha Fase 2 se declara “fuera del alcance” del Estudio Informativo principal y, en la práctica, queda sin una evaluación ambiental efectiva.

En concreto, el Anejo 4 reconoce que las alternativas del Estudio Informativo corresponden a la Fase 1 de conexión del corredor con la Y Vasca (Pamplona–Alsasua) y que, en el Apéndice 5 “Compatibilidad con Fase 2”, se analiza la continuidad del trazado “hasta conectar con la Y Vasca”.

Los ámbitos territoriales de las Fases 1 y 2, la infraestructura en sí y el resultado funcional presentan una continuidad material evidente dentro del mismo corredor. Es más, la Fase 1 que se pretende someter a evaluación ambiental se configura como una solución provisional, como se ha indicado, mientras que la Fase 2 se presenta como el estado final que definiría la conexión efectiva con la Y Vasca. En consecuencia, la evaluación ambiental que se realiza ahora centrada únicamente en la Fase 1 no resulta representativa del proyecto real que finalmente se ejecutaría y explotaría.

Conclusión:

Por lo tanto, podemos comprobar como el proyecto que se presenta a exposición pública, y del cual se realiza la Evaluación Ambiental no está completo y tiene graves deficiencias en su análisis de los impactos ambientales. Porque la construcción de la citada segunda fase del proyecto puede tener importantes afecciones medioambientales que se añadirían a las que presenta el proyecto aquí alegado, y entre los cuales se producen importantes impactos.

Vemos, por lo tanto, como el proyecto aprobado no está completo, se trataría de un sub-proyecto de un proyecto completo mucho mayor que debería incluir todas las fases definidas. Al presentarse estos sub-proyectos de manera disgregada, no se puede tener en cuenta de manera coherente los impactos ambientales agregados de todos ellos.

Para poder analizar completamente los impactos ambientales y de otros tipos que producirán estos sub-proyectos, es necesario analizarlos como un todo completo. La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece que dicha evaluación se debe de realizar sobre la totalidad del proyecto, de manera que se conozca de manera adecuada todos los impactos que este podría ocasionar.

Así mismo, al haberse presentado uno solo de los proyectos, el correspondiente a la primera fase, se comprueba como no se han analizado los efectos acumulativos y sinérgicos que se producirían al implementar la segunda fase, tal y como obliga a realizar la ya citada ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, en su artículo 35.1 c. Este tipo de efectos ambientales se producen por la presencia en el mismo lugar de diferentes infraestructuras que causen impactos similares, de forma que la suma de ellos es mayor que el impacto producido por cada una de las infraestructuras consideradas por separado, como sería el caso.

Por lo tanto, esta evaluación fraccionada dificulta y compromete la adecuada evaluación de sus repercusiones ambientales y promueve la minusvaloración de sus impactos acumulativos y sinérgicos sobre los recursos naturales. Y por lo tanto, al no realizarse de manera adecuada, se está poniendo en riesgo la seguridad jurídica de todo el proyecto, que podría acarrear en un futuro la invalidez de todos los expedientes implicados. Es necesario que se paralice el proyecto, se realice un análisis y estudio del impacto ambiental conjunto de todos los sub-proyectos, y finalmente se presente a exposición pública dicho análisis así como todos los sub-proyectos promovidos de manera conjunta, para que la evaluación ambiental pueda ser completa, tal y como establece la legislación citada.

La normativa comunitaria, además, establece que: "los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus efectos en el medio ambiente" (artículo 2.1 de la Directiva 2011/92/UE).

Hay que tener en cuenta que esta exigencia de evaluar el proyecto en virtud de su naturaleza, dimensiones o localización cambia sustancialmente si el proyecto se fracciona o se evalúa en su conjunto, como se ha razonado anteriormente.

En este sentido ha de recordarse que el Tribunal de Justicia Europeo ha declarado en el asunto relativo a la evaluación ambiental del «Proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», donde España defendió que se trataba únicamente de un tramo de 13,2 km entre dos localidades y que por tanto no afectaba al tráfico a gran distancia. La Comisión alegó que dicho proyecto formaba parte del «Corredor del Mediterráneo» de 251 km de longitud. El Tribunal juzgó:

"Si se admitiera la alegación del Gobierno español, el efecto útil de la Directiva 85/337 podría quedar gravemente comprometido, puesto que bastaría con que las autoridades nacionales en cuestión fraccionaran un proyecto de una larga distancia en tramos sucesivos de pequeña importancia para que tanto el proyecto considerado en su globalidad como los tramos surgidos de dicho fraccionamiento pudieran eludir lo dispuesto en dicha Directiva" (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 16 de septiembre de 2004, Comisión contra España, C-227/01, apartado 53).

Siguiendo el mismo ejemplo, el documento "Comunicación de la Comisión relativa a la

aplicación de la Directiva sobre la evaluación del impacto ambiental (Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y el Consejo, en su versión modificada por la Directiva 2014/52/UE) a las modificaciones y extensiones de los proyectos -anexo I, punto 14 y Anexo II, punto 13, letra a)-, incluidos los conceptos y principios más importantes relacionados con estas”¹, en el apartado 2.2.3 sobre Fraccionamiento de los proyectos, establece lo siguiente:

“El objetivo de la Directiva EIA no puede eludirse mediante un fraccionamiento de los proyectos, y el hecho de que no se tenga en cuenta el efecto acumulativo de varios proyectos no debe tener como consecuencia práctica que se sustraigan en su totalidad a la obligación de evaluación cuando, considerados conjuntamente, puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente en el sentido del artículo 2, apartado 1, de la Directiva EIA (34). Esto puede ser pertinente, en particular, en el caso de proyectos complejos desarrollados en etapas para las que sean necesarias solicitudes de autorización posteriores.

Cuando varios proyectos, considerados conjuntamente, puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente en el sentido del artículo 2, apartado 1, de la Directiva EIA, su impacto ambiental debe evaluarse en su globalidad y de forma acumulativa. En su jurisprudencia, el Tribunal aboga por una interpretación amplia de la Directiva EIA y ha recalcado que esta persigue «una apreciación global del impacto ambiental de los proyectos o de su modificación» (35).

Por ejemplo, en términos de longitud, el Tribunal determinó que un proyecto de una larga distancia no puede fraccionarse en tramos sucesivos de pequeña importancia para que tanto el proyecto considerado en su globalidad como los tramos surgidos de dicho fraccionamiento pudieran eludir lo dispuesto en dicha Directiva. Si eso fuera posible, el efecto útil de la Directiva podría quedar gravemente comprometido, puesto que bastaría con que las autoridades en cuestión fraccionaran un proyecto de una larga distancia en tramos sucesivos de pequeña importancia para que pudiera eludir lo dispuesto en esta (36).

El Tribunal también ha recalcado que, para decidir si ha de efectuarse una evaluación ambiental, puede resultar necesaria una consideración acumulativa de las repercusiones de los proyectos para evitar que se eluda el objetivo de la legislación de la Unión fraccionando proyectos que, considerados conjuntamente, pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente. Corresponde a las autoridades nacionales examinar, a la luz de esta jurisprudencia, si procede apreciar en conjunto las repercusiones sobre el medio ambiente de los proyectos de que se trate y de los proyectos realizados anteriormente y, en caso afirmativo, en qué medida (37).

Por tanto, cuando existe una relación indisoluble entre múltiples modificaciones menores que demuestra que estas forman parte de una actividad compleja (llevada a cabo, por ejemplo, con la intención demostrable de prorrogar la vida útil de la central nuclear o la explotación de una instalación), estas pueden formar un

proyecto en el sentido de la Directiva EIA. La documentación técnica, los planes de gestión, los planes de inversión, los actos administrativos y las leyes, así como las exposiciones de motivos ligadas a los actos administrativos o las leyes pueden ayudar a determinar si una serie de modificaciones están indisociablemente ligadas a dicha actividad compleja (llevada a cabo con la intención demostrable de prorrogar la vida útil de la central nuclear) y forman parte de ella.

Además, la necesidad de evaluar las repercusiones de un proyecto en su globalidad debe abordarse debidamente cuando se introduzcan numerosas modificaciones técnicas u operativas durante la explotación de una instalación. Si bien es habitual que una instalación sea objeto de numerosos servicios de mantenimiento y múltiples mejoras de seguridad que, si se consideran individualmente, no presentarán riesgo importante para el medio ambiente, si dichas operaciones estuvieran ligadas materialmente para formar un proyecto en el sentido de la Directiva EIA, su impacto acumulativo sobre el medio ambiente debe ser evaluado en su globalidad.”

Siguiendo con la jurisprudencia, el mismo Tribunal de Justicia Europeo, en otro caso diferente, ha declarado también que:

“Hay que destacar que, al igual que el Tribunal de Justicia ya ha señalado en relación con la Directiva 85/337, el objetivo de la Directiva modificada no puede eludirse mediante el fraccionamiento de un proyecto y que el hecho de que no se considere el efecto acumulativo de varios proyectos no debe tener como consecuencia práctica que se sustraigan en su totalidad a la obligación de evaluación cuando, considerados conjuntamente, puedan tener efectos significativos en el medio ambiente en el sentido del artículo 2, apartado 1, de la Directiva modificada” (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de julio de 2008, Ecologistas en Acción-CODA contra Ayuntamiento de Madrid, C-142/07, apartado 44).

Finalmente, el Tribunal Supremo ha declarado también que:

“En la sentencia de instancia se hacen una serie de consideraciones sobre el proyecto analizado desde la perspectiva medioambiental y en este sentido, el Tribunal de Valladolid subraya las deficiencias en que incurren los estudios derivados del fraccionamiento del proyecto unitario y de la consideración independiente de ambos parques, en los que se obvian ciertos aspectos y elementos que deben integrar el proyecto desde la citada óptica. Afirma singularmente la Sala que en los estudios realizados no se ha tenido en cuenta la línea de evacuación eléctrica que conecta con el sistema de distribución general, línea que es común a ambos parques y sostiene «la no integración de dicha línea ha devaluado la declaración de impacto realizada que no puede paliarse con un estudio de sinergias, que sólo considera determinados aspectos» (apartado 4º del fundamento jurídico quinto). Así las cosas, decae el argumento del motivo, pues la Sala ha tomado en consideración los estudios medioambientales realizados y advierte de su insuficiente contenido precisamente, por la fragmentación de los

proyectos que ha impedido una visión conjunta de todos los elementos que conforman el proyecto.

En fin, la Sala reconoce el carácter unitario del conjunto de elementos que componen un solo parque eólico, tras ponderar de forma razonable las consecuencias que derivarían de una visión dividida o fraccionada de las instalaciones que impediría, entre otros aspectos, realizar una adecuada evaluación del impacto ambiental, valorando así de forma expresa y singular los estudios medioambientales realizados, razón por la que ha de rechazarse el motivo de casación.” (Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso, de 30 de marzo de 2017, Comunidad Autónoma de Castilla y León y Gamesa Energía SAU contra Sociedad Española de Ornitología (SEO-BIRDLIFE), STS 1390/2017).”

Como vemos, en el presente caso se ha producido claramente un fraccionamiento de proyectos que tratan de eludir la realización de una evaluación ambiental adecuada, dificultando la evaluación de los efectos acumulativos y sinérgicos que se producirían al poner en marcha todos los sub-proyectos, lo que hemos visto que no es conforme a la legislación vigente, ni a la jurisprudencia. Por lo tanto, es necesario paralizar la tramitación iniciada y volver a realizar el Estudio de Impacto Ambiental de todo el proyecto en conjunto, incluidas las Fase 1 y la Fase 2 en conjunto, y poniendo posteriormente a exposición pública las dos fases en conjunto.

3. SE PRODUCEN IMPORTANTES IMPACTOS ACUMULATIVOS Y SINÉRGICOS, QUE NO SON ADECUADAMENTE ANALIZADOS

En el Estudio de Impacto Ambiental presentado apenas se han estudiado los efectos acumulativos y sinérgicos que pueden aparecer al coincidir la nueva línea de Tren de Alta Velocidad con otras infraestructuras. La ya citada ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, en su artículo 35.1 c, indica lo siguiente, cuando establece el contenido que ha de tener el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto:

“c) Identificación, descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los posibles efectos significativos directos o indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto.”

Así mismo, el Anexo VI de la misma ley define los citados efectos de la siguiente forma:

“c) Efecto acumulativo: Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.

d) Efecto sinérgico: Aquel que se produce cuando, el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes, supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente.”

De este modo, este tipo de impactos ambientales se pueden producir por la presencia en el mismo lugar de diferentes tipos de infraestructuras que causen impactos similares, de forma que la suma de ellos es mayor que el impacto producido por cada una de las infraestructuras consideradas por separado.

Se puede comprobar cómo en el área en estudio para la implantación de la nueva línea de alta tensión proyectada, los valles de Iza y Sakana, existen múltiples infraestructuras lineales ya construidas (líneas ferroviaria convencional, autopistas, autovías, carreteras, líneas eléctricas de alta tensión de diversos tipos, gaseoductos...), y otras importantes en proyecto, como es el caso del proyecto de TAV que aquí se alega. La presencia de estas infraestructuras hace que los impactos conjuntos de todas ellas pueden producir efectos negativos sobre la salud y el medio ambiente, y que además se potencien entre si.

Sin embargo, el EIA en su apartado 7.5. Efectos acumulativos y sinérgicos (página 418 y siguientes), solo cita las siguientes infraestructuras como ámbito de su estudio de sinergias:

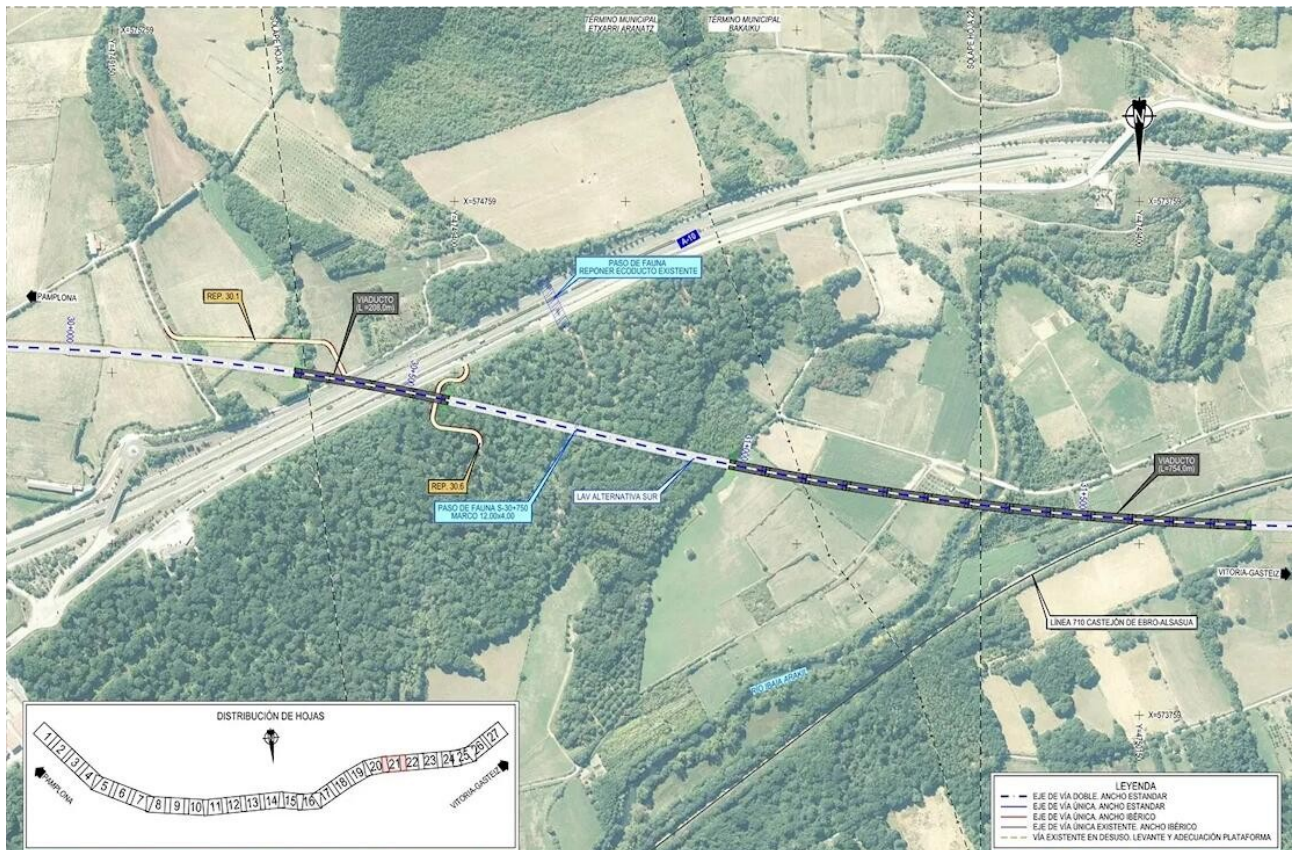
- “- Autovía A-10 con cerramiento perimetral*
- Autopista AP-15 con cerramiento perimetral.*
- Carretera autonómica NA-2410 sin cerramiento perimetral.*
- Vía de ferrocarril 710 Castejón del Ebro-Alsasua sin cerramiento perimetral.”*

Es decir, se dejan en el tintero otras infraestructuras lineales de gran impacto como las diferentes líneas de alta tensión que cruzan la practica totalidad del valle de Sakana, junto a otras como carreteras, no menos importantes.

Dada la naturaleza de valle que tiene Sakana, en gran parte del trazado de todas estas infraestructuras estas discurren paralelas al proyecto aquí alegado. Así, en el valle de Sakana en la actualidad se encuentran las siguientes infraestructuras lineales en un corredor de apenas 5 kilómetros de anchura y que se extiende durante 35 kilómetros de longitud: autovía, carreteras, ferrocarril convencional, las 2 líneas eléctricas actuales, gaseoductos... a lo que se viene a añadir ahora este proyecto del Tren de Alta Velocidad. Todos estas infraestructuras llevan trazados paralelos, separados por una escasa distancia, y por lo tanto generan importantes impactos por el efecto barrera que producen, además de otros.

La suma de todas las infraestructuras mencionadas, junto con la discutida en esta alegación, tendrán, por lo tanto, importantes efectos sinérgicos y acumulativos.

Como ejemplo de los muchos impactos acumulativos y sinérgicos de esta infraestructura, presentamos aquí uno de los muchos planos que se han presentado en el proyecto, en este caso es el de la Alternativa Sur a su paso por los términos municipales de Etxarri Aranatz y Bakaiku:



En la imagen se puede ver la nueva infraestructura de TAV internándose en el bosque de Arizalko, causando una gran destrucción a su masa arbolada. Sin embargo, el impacto de la nueva infraestructura no es único, dado que a el hay que añadir la presencia en ese mismo punto de la autovía que se aprecia en el mapa, de la línea de tren convencional que también se puede ver, y de la línea de alta tensión que en este mapa no se aprecia, pero que pasa por la misma zona sobrevolando la autovía.

Y en este caso, además, el lugar es paradigmático porque en él el Gobierno de Navarra a construido un paso para la fauna sobre la autovía (en el plano no aparece, pero está marcada su presencia). Un intento de solucionar el grave problema existente en la conectividad de la fauna terrestre entre dos espacios tan importantes como son las sierras de Aralar y Urbasa-Andía, ambos espacios protegidos. Conectividad que en la actualidad solo se puede intentar que se produzca en este escaso punto geográfico, dado que el resto del valle ya se encuentra saturado de infraestructuras y desprovisto de cobertura vegetal arborea.

Se trata este de un paso de fauna de reciente construcción, tanto que aun no se tienen datos precisos de su efectividad. Y sin embargo, esta mejora en la conectividad entre puede verse echada al traste si se construye en el mismo lugar la línea del Tren de Alta Velocidad. Porque el EIA presentado apenas analiza este aspecto. Y aunque el plano presentado ya parece indicar que en la nueva infraestructura se incorporaría un nuevo paso de fauna, el hecho de que en una zona geográfica tan pequeña se deban de efectuar tantos pasos específicos para este cometido indica la dificultad que encontrará la fauna para utilizarlos.

Es este un mero ejemplo de una miriada mas de efectos acumulativos y sinérgicos que la nueva infraestructura provocaría en el valle si se construyera. Impactos que apenas se analizan en el Estudio de Impacto Ambiental.

De este modo, las interrupciones en la conectividad entre ambas sierras, que ya se producen con las infraestructuras actuales, serían aun mucho mas importantes con la nueva infraestructura. Y ello es así porque los trazados propuestos atraviesan los únicos y estrechos puntos de conexión entre las zonas protegidas de Aralar y Aizkorri-Aratz al norte del valle de Sakana, y las de Urbasa, Andia y Entzia al sur. Estos puntos de conexión fundamentales se encuentran en los términos municipales de Uharte Arakil, Etxarri Aranatz – Bakaiku, y Olazti - Ziordia.

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.

De este modo, se puede afirmar sin lugar a dudas que los efectos acumulativos y sinérgicos de las diferentes infraestructuras lineales que se acumulan en la zona de influencia de este proyecto se analizan en este EIA de manera pobre, y buscando en todo momento que el resultado sea el que los impactos son “compatibles” (con el proyecto, se entiende).

Pero no acaban ahí las carencias de este EIA. Como ya se ha indicado en alegación anterior, el proyecto se ha presentado completamente fraccionado de manera indebida, lo que dificulta el análisis de los impactos reales y completos del proyecto final en su totalidad. Este hecho es especialmente grave porque imposibilita la medición adecuada de los impactos acumulativos y sinérgicos, como ya se ha argumentado anteriormente.

De este modo, es notorio que el análisis efectuado a los impactos acumulativos y sinérgicos no se ha efectuado de manera adecuada en el Estudio Ambiental presentado. En esas condiciones, el análisis no es real, y es necesario que se vuelva a efectuar. Por ello, debe de hacerse una valoración real de estos efectos acumulativos y sinérgicos, y por lo tanto se ha de reiniciar la tramitación de este proyecto cuando estos efectos hayan sido convenientemente analizados en un nuevo Estudio de Impacto Ambiental.

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

A. Afecciones de la Alternativa Norte:

La alternativa Norte afecta a la Sierra de Aralar, internándose en la Zona de Especial de Conservación ES2200020 “Sierra de Aralar” en grandes tramos de los términos municipales de Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Ergoiena, Etxarri Aranatz y Bakaiku.

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.

De este modo, la pérdida de hábitats naturales es muy alta y además de muchos tipos de hábitats prioritarios. Entre los hábitats que mayor pérdida sufrirían es necesario citar los HIC 9160 (robledal eútrofo), 9240 (quejigal), 91E0* (fresneda) y 92A0 (aliseda), siendo el valor más elevado el correspondiente a la pérdida de robledales éutrofes de roble pedunculado; por ello el impacto por eliminación de Hábitats de Interés Comunitario se valora como severo.

La presencia de una nueva línea de ferrocarril conlleva, además, impactos sobre la fauna por pérdida de hábitat y por mortalidad de aves, en atropellos y colisión-electrocución con la catenaria, además de generar molestias por incremento del ruido y cambios de comportamiento y en la permeabilidad faunística por el efecto barrera.

Además, los campos de labor y el mosaico que forman con la vegetación natural, incluidos los linderos de orla arbustiva, son hábitat de especies protegidas, por ejemplo de aves rapaces como los milanos, águila real, culebrera europea, busardos ratoneros, cernícalos vulgares, etc. Además, toda la Sierra de Aralar, junto con las de Urbasa – Andía, son zonas de distribución natural del quebrantahuesos. Y también se han de citar mamíferos de gran importancia como la nutria y el visón europeo, jabalí, corzo, zorro, garduña, y tantos otros, todos ellos presentes en la zona de influencia de esta alternativa.

La pérdida de hábitat de alimentación y campeo implicaría un mayor esfuerzo de las especies para la obtención de alimento, que a su vez redundaría en su capacidad reproductora con una menor productividad. La pérdida de hábitat de reproducción tendrá estos mismos efectos. Ello lleva a una reducción de las tasas de reproducción, lo que a medio y largo plazo tiene consecuencias sobre las poblaciones.

Destacar que el nuevo trazado ferroviario en esta alternativa Norte afecta a una zona de bosques de robles, y es fundamental para mantener la conectividad faunística entre la Sierra de Aralar y las de Urbasa y Andía, como ya se ha mencionado en otra alegación.

Pero, además, la configuración del trazado de esta alternativa a su paso por la ZEC “Sierra de Aralar” no permite la incorporación de medidas adicionales de permeabilidad faunística y, por tanto, su impacto sobre la fauna se valora como severo por molestias, cambios en su comportamiento y destrucción de hábitats por eliminación de la cobertura vegetal y ocupación de suelo. Este hecho ha de ser añadido al ya comentado efecto de los impactos acumulativos y sinérgicos.

De este modo, la realización de este proyecto en la zona elegida por la alternativa Norte 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 al mantenimiento de los hábitats, y la dispersión y vida de las especies faunísticas pueden ser muy importantes.

B. Afecciones de la Alternativa Sur:

En cuanto a la alternativa Sur, esta tiene afecciones en la Zona de Especial de Conservación ES2200021 Urbasa y Andía, en el que se interna en varias ocasiones, en los términos municipales de Ibañeta, Urdax y Arizaba.

Así mismo, el trazado se interna en otras zonas arboladas de los municipios de Lakuntza, Arbizu y Etxarri Aranatz, con gran importancia para la conectividad entre las dos grandes sierras de este corredor natural, como ya se ha dicho.

Así, las afecciones a los hábitats y espacios naturales de esta alternativa son muy similares a los que produciría la alternativa anterior, y que ya han sido descritos. Y de la misma manera, los hábitats de la Red Natura 2000 afectados serían también robledales, quejigales, fresnedas y alisedas, entre otros. En esta alternativa los hábitats 9240 Quejigal y 9160 Robledal se encuentran mucho mas afectados con la anterior. Sin embargo, en ambas alternativas los impactos a los hábitats de interés comunitario son similares, y como ya hemos dicho, se califican como Severos en el EIA.

Mientras que las especies animales que tendrían dificultades para su supervivencia, como ya se ha indicado, incluirían corzos, zorros, jabalí, nutria y visón entre los mamíferos, por citar algunos de los muchos que existen.

En cuanto a las aves, es necesario recordar que las Sierras de Urbasa y Andía acogen a las tres especies de buitres presentes en Navarra: el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el alimoche (*Neophron percnopterus*) y el buitre común (*Gyps fulvus*). Estas especies tienen una gran presencia en el área donde se instalaría el TAV en su alternativa Sur. Y se tratan de especies protegidas. Por ejemplo, el quebrantahuesos está catalogado como especie en "peligro de extinción" en el CEAN y se encuentra incluida en el Anexo II de la Directiva Hábitats. También debe indicarse la presencia de otras especies catalogadas y ligadas a los roquedos como el halcón común (*Falco peregrinus*), el buho real (*Bubo bubo*) y las chovas piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) y piquigualda (*P. graculus*).

Todo ello es así porque desde el punto de vista faunístico, una de las características más interesantes de este territorio es su elevada diversidad de especies debido a la confluencia de ambientes atlánticos y mediterráneos.

En estas condiciones, la supervivencia de las especies amenazadas y en peligro de extinción, así como de los ecosistemas que las albergan, se ve seriamente comprometida. Este hecho hace necesario, por lo tanto, un análisis mucho mas profundo de los impactos de la infraestructura proyectada, algo que creemos que no se realiza en el documento presentado.

5. 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 (TAV. en dicho texto habla de un Tren de Altas Prestaciones. TAP, pero ambos términos han de 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 las paradas de Pamplona/Iruñea y 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.

6. IMPACTO EN EL MODO DE VIDA Y NULO BENEFICIO EN LAS ZONAS POR DONDE PASA

Ya se ha visto en la anterior alegación como el TAV no mejora la conectividad social de las comarcas por donde pasa. Porque 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 manutención 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 la nueva línea de alta velocidad ferroviaria. Algo que se sigue produciendo a día de hoy, como muestran las movilizaciones efectuadas ante la presentación de este proyecto.

7. 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 (Albalade 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 acostumburan 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.

8. AMPLIOS INTERROGANTES SOBRE LOS USOS QUE SE DARÁN AL TAV (MIXTO O SOLO VIAJEROS), Y SOBRE LOS SOBRECOSTES DE CONSTRUCCIÓN QUE ESTO IMPLICA

Uno de los argumentos para la construcción de la nueva infraestructura de Tren de Alta Velocidad en Navarra es una supuesta mejora del ferrocarril para el traslado de las mercancías que se producen en la zona. Así ha sido anunciado en múltiples ocasiones, argumentando las mejoras que supondría para el transporte de mercancías, y sobre todo para una gran empresa automovilística de Pamplona.

Uno de los argumentos recurrentes para la construcción del TAV navarro como un medio de transporte “mejor” que el del resto de vías de alta velocidad del Estado Español era su posibilidad de transportar mercancías. Este hecho hacía que, a la vez, fuera mas cara su construcción, por los mayores requerimientos técnicos que exige a la infraestructura el tráfico de mercancías.

Sin embargo, en otras ocasiones se ha afirmado también que el mantenimiento del ferrocarril convencional, y en especial el que va de la Comarca de Pamplona hacia el norte (el tramo precisamente englobado en este proyecto) se realizaría para encauzar por el las mercancías. Esto se podía ver, por ejemplo cuando se presentó el proyecto de TAV para la Comarca de Pamplona, que incluía la construcción de una nueva estación y la desaparición del bucle ferroviario de Pamplona.

Se produce, por lo tanto, una importante confusión de términos. Lo que antes era un TAV destinado a llevar tanto pasajeros como mercancías, parece que ahora se destinaría solo a llevar viajeros, mientras que el ferrocarril convencional estaría destinado a las mercancías y quizás a otros servicios como los de cercanías.

Sin embargo, la nueva infraestructura que se pretende construir en el proyecto que aquí se alega se ha proyectado para trafico mixto (viajeros y mercancías). De esta manera, el

costo de construirla va a ser mucho mayor que si solo fuera para viajeros, como ya determinó el informe que realizó en 2016 la Cámara de Comptos de Navarra titulado “Informe de fiscalización sobre la situación de las obras del TAV en Navarra”, cuando dice que:

“La estimación de costes esbozada en el tramo de Castejón-Comarca de Pamplona se hizo mediante estudios previos iniciales que contemplaban exclusivamente el transporte de viajeros, cuando todo el corredor se ha planteado y proyectado además para mercancías, lo que incrementa ese coste inicial de forma relevante...”

Por lo tanto, al parecer se está construyendo una infraestructura de Alta Velocidad Ferroviaria para el tráfico mixto de pasajeros y mercancías, con lo que ello implica de mayor coste, para que al final se utilice solamente para el transporte de pasajeros. Sin embargo, si se hubiera construido directamente para llevar viajeros, los costes de su construcción serían inferiores.

Es preciso recordar que desde la fundación Sustrai Erakuntza ya hemos indicado con anterioridad como existe una gran dificultad para llevar mercancías en el TAV. En el informe “La Alta Velocidad ferroviaria y el transporte de mercancías, análisis de su problemática” analizábamos la complicada viabilidad de las líneas de uso mixto para pasajeros y mercancías en Alta Velocidad. El informe hace un repaso a los motivos por los cuales es muy improbable que se puedan compatibilizar ambos tipos de tráfico en las mismas infraestructuras.

Entre estas razones, una de gran peso por la situación del tramo previsto en este proyecto es el hecho de que la línea de Alta Velocidad ferroviaria Madrid-Zaragoza-Barcelona no esté diseñada para el tráfico de mercancías. De este modo, a pesar de que el tramo navarro fuera capaz de transportar mercancías, estas no podrían continuar ni en dirección a Barcelona, ni a Madrid, lo que limita su utilidad.

Hay que tener en cuenta que 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.

Pero sin embargo, ya desde hace varios años se conoce el hecho de que las mercancías de Landaben van a seguir siendo transportadas por el tren convencional, a pesar de todas las declaraciones que realizaban los políticos navarros sobre el supuesto transporte de

mercancías en el TAV. Conocemos, por ejemplo, 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 “bucle” 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 se planea realizar con el ferrocarril convencional, y no con el de Alta Velocidad.

De este modo, todo indica que si se acaba construyendo la nueva línea de Alta Velocidad ferroviaria en Navarra, vamos a tener una doble red de ferrocarril que va a atravesar todo el territorio navarro de forma paralela a escasa distancia una de otra: una exclusiva para pasajeros que viajen a largas distancias, y otra destinada a las mercancías y 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, como ya se ha indicado en otras alegaciones.

9. EL TREN DE ALTA VELOCIDAD NECESITA UN ALTO CONSUMO DE ENERGÍA Y MATERIAS PRIMAS PARA SU CONSTRUCCIÓN Y FUNCIONAMIENTO

La crisis en la que nos encontramos hunde sus raíces en aspectos físicos: 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 adecúen 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”*.

10. LOS LIMITES DE LOS RECURSOS DE NUESTRO FINITO PLANETA OBLIGAN A REPENSAR TODOS LOS GRANDES PROYECTOS COMO EL AQUÍ ALEGADO

La discusión sobre la adecuación de este y otros macroproyectos de este tipo a la realidad actual precisa aun de análisis más profundos. Ya hemos visto que la construcción y mantenimiento del TAV requiere de grandes cantidades de materias y energía. Pero tenemos que ir mas allá. Porque vemos que es necesario realizar además un análisis de la capacidad de nuestro planeta para hacer frente a todas las crisis a las que nos enfrentamos: cambio climático, crisis de recursos, crisis de biodiversidad...

Nos enfrentamos a una serie de crisis encadenadas y relacionadas, producidas por el alto nivel de consumo de materias primas y energía de la humanidad. Estamos produciendo la destrucción de ecosistemas naturales y la extinción de múltiples especies vegetales y animales, lo que facilita la aparición de enfermedades que pasan de los animales a los humanos. La emisión de CO2 y otros gases de efecto invernadero que realizamos está contribuyendo a desestabilizar el clima. Y estamos agotando los yacimientos de combustibles fósiles, cuya combustión es la mayor productora de la emisión de ese CO2, y también los de minerales y otras materias primas, como veremos a continuación.

Limites planetarios que condicionan la vida de todas las especies del planeta

El planeta Tierra es finito y por lo tanto tiene una serie de límites que no pueden ser traspasados: los límites planetarios. Algunos de estos límites vienen impuestos por la propia naturaleza del planeta, que dispone de una cantidad de recursos muy grande, pero en todo caso limitada.

De este modo, científicos de todo el mundo han desarrollado un marco conceptual para evaluar los límites a los que nos enfrentamos, identificados como nueve “límites planetarios” que definen el espacio seguro para la vida de la humanidad. Este marco ha sido desarrollado por el Stockholm Resilience Centre, que, según evaluaciones recientes (especialmente la actualización de 2023), 6 de esos 9 límites ya están sobrepasados.

Los límites ambientales definidos son los siguientes:

1. Cambio climático, producido por el aumento de la concentración de CO₂, que eleva la temperatura global. Las causas principales son la quema de combustibles fósiles, deforestación, industria.,,
2. Integridad de la biosfera (pérdida de biodiversidad), medida como las tasas de extinción de especies. Causas: destrucción de hábitats, agricultura intensiva, contaminación...
3. Cambio del uso del suelo, producida por la destrucción masiva de bosques y ecosistemas naturales mediante su artificialización.
4. Flujos biogeoquímicos del nitrógeno y el fósforo, producidos por la utilización en exceso de fertilizantes en la agricultura.
5. Uso de agua dulce y alteración del ciclo hidrológico. Sobreexplotación de ríos, pero también la contaminación de acuíferos y cambios en la humedad del suelo.
6. Contaminación química por entidades nuevas, que incluye plásticos, microplásticos, pesticidas, compuestos industriales y sustancias persistentes.

Estos seis límites planetarios estarían ya sobrepasados a día de hoy. Además, se miden también otros 3 límites que estarían en mejor situación, que son los siguientes:

7. Acidificación de los océanos.
8. Contaminación de partículas en atmósfera.
9. Agujero de la capa de ozono.

Este proyecto añade más problemas a todos esos límites planetarios, y sobre todo los ya sobrepasados. En el análisis efectuado en el proyecto no se tiene en cuenta la emisión de CO₂ producida por el consumo de combustibles fósiles que realiza la maquinaria necesaria para construir la infraestructura y construir y colocar las superestructura y maquinas que la pondrían en marcha, como ya se ha indicado. Así mismo, tampoco se contabiliza la necesidad de emplear combustibles fósiles en la extracción de las materias primas necesarias para la construcción de las mismas, ni la empleada en el proceso de su fabricación. Todas estas contribuciones al Cambio Climático han de ser contabilizadas en un análisis riguroso que no se realiza.

Por otra parte, el proyecto se instalaría en zonas naturales, para lo cual se eliminaría toda la vegetación existente. La vegetación es un sumidero de carbono natural que capta CO₂ de la atmósfera, y que se vería altamente afectado por las obras e infraestructuras necesarias para la construcción de esta infraestructura. La desaparición de la cobertura arbórea y vegetal produce una inevitable disminución de su capacidad de absorción de CO₂. A la vista están los diferentes dictámenes de las autoridades internacionales, europeas y estatales, que piden una acción coordinada y ambiciosa contra el Cambio Climático.

Consumo exponencial de recursos y tendencia a su dispersión que afecta a la vida humana

Pero además de los límites definidos para toda la vida en el planeta, también es necesario hablar de las limitaciones que existen al consumo de materias primas por parte de la humanidad. Las leyes de la termodinámica imponen otros límites infranqueables. Así, su segundo principio impone la única dirección posible en la transformación de la energía: de energía utilizable para realizar un trabajo a energía no utilizable o disipada en forma de calor residual. Y este principio se aplica también a la materia, como se aprecia fácilmente con un ejemplo: una gota de tinta que cae al agua se dispersa libremente. Pero el efecto contrario, la concentración de esa tinta dispersa en una nueva gota de tinta pura, no es posible que se realice sin utilizar una cantidad extraordinaria de energía para ello.

El economista rumano Nicholas Georgescu-Roegen postuló así un Cuarto Principio de la Termodinámica que afirma que la materia disponible se degrada de forma continua e irremisible en materia no disponible en la práctica. Esto implica que el reciclado perfecto es imposible. Y que para aumentar la tasa de reciclaje hay que aumentar el consumo energético. Llegados al límite, en el caso imposible de tratar de conseguir una tasa de reciclaje del 100%, la energía necesaria para ello tendería al infinito.

Dentro de este contexto, vemos como en la Tierra existen ciertas zonas en las que tanto la energía (en forma de hidrocarburos), como la materia (en forma de minerales), se encuentran concentrados. Denominamos a esas zonas yacimientos, y los explotamos en diversos tipos de minas y canteras. Y es una práctica habitual que los primeros yacimientos en ser explotados son aquellos que son más ricos en el materia a extraer, y que además son de fácil acceso y requieren menos energía para ello.

Esta tendencia nos lleva a que, con el paso del tiempo, los recursos naturales que explotamos sean cada vez más pobres, necesiten un aumento en el consumo de energía para extraerlos, y dejen una mayor cantidad de residuos, creando mayores impactos ambientales. Se llega así a un momento en la explotación de un recurso finito que es su cenit o pico: el momento en el que mayor es su extracción y a partir del cual por mucho que se intente, la cantidad que se extrae disminuye.

De este modo, muchos de los elementos que explotamos han llegado ya a su pico de extracción. Sería el caso de, por citar solo los más conocidos, el mercurio, el plomo, el fósforo, el oro, la plata, el cinc. Quizás también el cobre, que habría llegado a su límite de extracción en el año 2020. Hay que tener en cuenta que la fecha exacta del pico es difícil de determinar, y solo se puede confirmar pasado una cierta cantidad de años, cuando se comprueba que su tasa de extracción no vuelve a ser la que era.

Por otra parte, el consumo de todo tipo de productos tiene una tendencia a aumentar constantemente. Algo que es coherente con el sistema capitalista para el cual una disminución en el crecimiento de ese consumo es una crisis y es necesario evitarla. Esta tendencia hace que el aumento de la extracción de minerales y otras materias primas de la corteza terrestre haya aumentado de manera exponencial en las últimas décadas.

Tal y como informa el geólogo Antonio Aretxabala, en 2020 la masa de objetos artificiales

creados por la humanidad habría ya superado el peso total de la biomasa, o masa de cuerpos de los organismos vivos del planeta. Los principales objetos fabricados por el ser humano de esa lista serían el hormigón y sus agregados (incluidas arena y grava), ladrillos, asfalto, metales y “otros materiales”, que incluyen plásticos, madera tratada para la construcción, papel y vidrio.

Por su parte, la investigadora de la Universidad de Zaragoza Alicia Valero, que investiga el uso que realizamos de las materias primas, indica que desde 1950 el consumo de minerales se ha multiplicado por siete, siendo los materiales de construcción, las sales, y los metales como el hierro, aluminio, cobre, manganeso, cinc, cromo, plomo, titanio y níquel, los más consumidos. Y todo indica que, de seguir intentando mantener la tendencia de consumo, para el año 2050 la extracción de metales debería quintuplicar la actual, y en el caso del oro, plata, cobre, níquel, estaño, cinc, plomo o antimonio, su demanda en esas fechas debería ser superior a las reservas existentes...

Conclusión

La combinación de ambos efectos, la superación de los límites planetarios y la llegada a los límites materiales de extracción de ciertas materias primas, ponen en un grave peligro el mantenimiento de la sociedad humana como la conocemos. Crisis que desde el poder se analiza desde una óptica parcial y segmentada, sin analizarla desde un punto de vista global, como aquí se pretende hacer.

En estas circunstancias, la población se encuentra ante un cúmulo de dudas. Es normal que la ciudadanía encuentre graves problemas para entender la realidad. Porque los discursos y los planes que se propugnan desde los gobiernos son completamente contradictorios, y entran en grave conflicto con los límites de los recursos y el medio ambiente que impone nuestro planeta.

Mantener el crecimiento de la economía mundial ya no es posible en un mundo en el que los recursos naturales están llegando a sus límites. Es necesario, por lo tanto, establecer las medidas adecuadas para permitir que la humanidad pueda seguir habitando este planeta. Y para ello es necesario cambiar de raíz todo el sistema económico, social y cultural. Es necesario reducir el consumo, tanto de energía como de todos los productos y servicios, para poder adaptarnos a los límites planetarios de una manera democrática y equitativa para todos los habitantes del planeta. Se trataría de un Decrecimiento planificado de la economía y el uso de los ecosistemas en el Norte Global, para alcanzar un nivel de vida adecuado a los límites planetarios para toda la humanidad. Y a la vez, es necesario establecer las medidas adecuadas para detener la pérdida de hábitats naturales y de biodiversidad.

Estos hechos evidentes, amparados por datos científicos, entran en contradicción flagrante con planes y proyectos como el que aquí se alega. Y mientras las administraciones no tengan en cuenta estos hechos será imposible intentar implementar medidas que tiendan a la sostenibilidad real de la sociedad actual.

La crisis es estructural y todo intento de solución pasa por cambiar el modelo económico actual, tanto su lógica de acumulación y realización de beneficios, como sus objetivos

productivos. Y no asumirlo y tratar de mantener las cosas tal cual nos llevará a un estado de completa crisis y aumento de la destrucción.

Por eso, proyectos como el alegado en este texto no ayudan a ese cambio de dirección que precisa la delicada situación en la que nos encontramos. Vemos necesario, por lo tanto, que todos los proyectos de este tipo planificados se paralicen y se analice adecuadamente cuales son las necesidades y planes adecuados a un planeta finito como el que vivimos.

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:**

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

Así mismo, SOLICITO que, en virtud del artículo 4 de la Ley 39/2015 sobre el Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se me considere como interesado en todos los expedientes y tramitaciones relacionados con el presente proyecto, y que, en virtud del artículo 40 y siguientes de la misma Ley, se me notifique personalmente de la resolución que se de a los mismos.

En _____, a _____ de marzo de 2026.

Firmado: _____