

**Al Gobierno de Navarra, Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y
Administración Local**

_____, mayor de edad, con D.N.I. nº _____, en nombre y representación de [Asociación|Ayuntamiento de... _____], con C.I.F. _____, y con domicilio a efectos de notificaciones en Calle _____ de _____, Navarra, en calidad de _____ de la misma, ante este Departamento, comparece y como más procedente sea en Derecho,

DICE:

Que, en el B.O.N. nº172, de 6 de septiembre de 2016, se publicó el: ACUERDO del Gobierno de Navarra, de 24 de agosto de 2016, por el que se somete a los trámites simultáneos de información pública y de audiencia a los Ayuntamientos cuyos términos queden afectados, la nueva documentación del "Proyecto de Actualización del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la implantación de zonas de vertidos de materiales inertes en la Comarca de Pamplona", promovido por "Recuperación Ambiental, S.L."

A tenor de lo ahí indicado, el proyecto se encuentra en exposición pública por un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de publicación del acuerdo en el Boletín de Oficial de Navarra.

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

ALEGACIONES:

1.- JUSTIFICACIÓN DE LA ALEGACIÓN

Que la [Asociación|Ayuntamiento de... _____] se considera interesado y/o afectado por el proyecto indicado.

Que se adjunta (**documento n.º 1**) certificado del acuerdo tomado por la [Asociación|Ayuntamiento de... _____] para presentar esta alegación.

2.- ALEGACIÓN PRESENTADA

El proyecto presentado pretende crear o ampliar (según los casos) 4 vertederos de residuos de construcción y demolición, que se denominan: Ladera Norte del Perdón, Ampliación de Ardanaz, Ibero y Ampliación de Esparza de Galar. La suma total de los vertederos supondrían una capacidad total de vertido de más de 21.000.000 de metros cúbicos (m³).

Nos encontramos, por lo tanto ante un proyecto de gran capacidad, desproporcionado para las condiciones actuales en las que se mueve el sector de la construcción y la obra pública en la actualidad.

La documentación existente en exposición pública de este proyecto justifica de la siguiente manera la necesidad de tal volumen de vertido potencial (Memoria del proyecto, página 6):

Los cambios experimentados en la situación económica y en la propia Comarca de Pamplona durante los últimos años, principalmente en cuanto a desarrollos urbanísticos y las previsiones futuras de los mismos, que exigen un nuevo planteamiento más acorde a los tiempos, definiendo las fases de implantación de las zonas de vertido necesarias en un futuro.

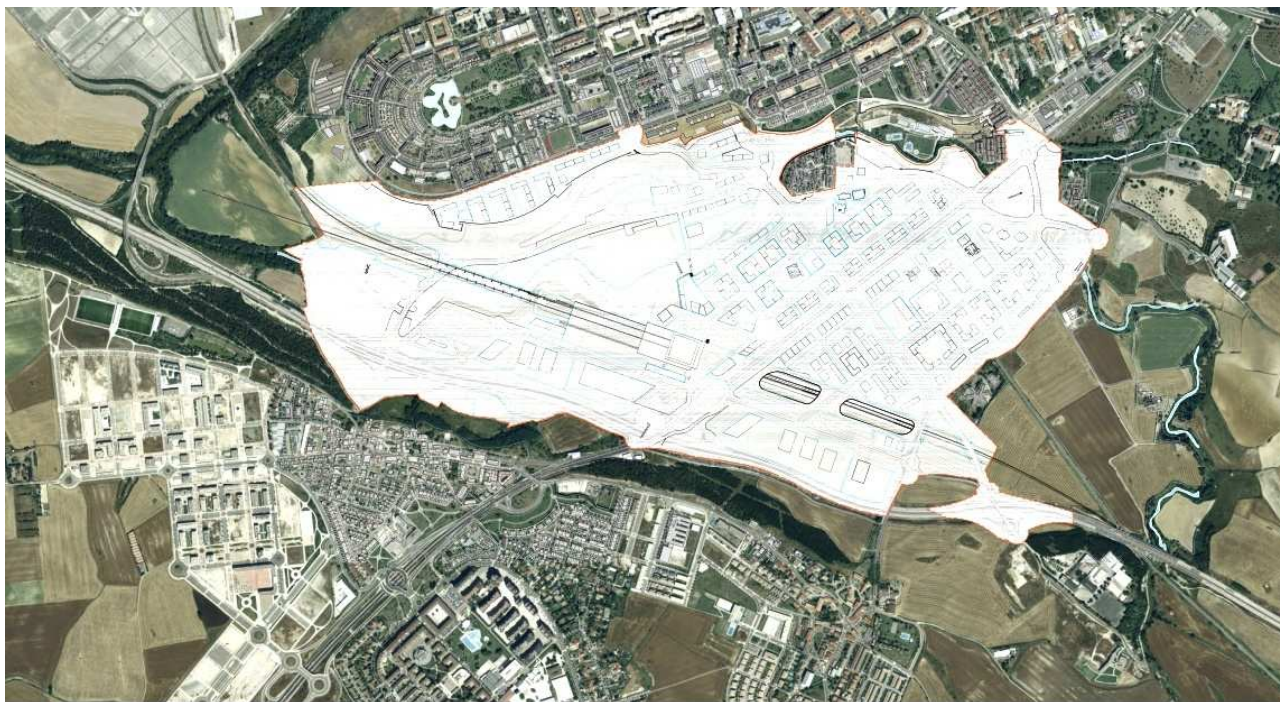
Se fundamenta, por tanto, todo el proyecto un futuros desarrollos urbanísticos en la Comarca de Pamplona. Una circunstancia que el mercado actual no parece atisbar en el corto-medio plazo, y que desde las Instituciones Públicas se debiera evitar.

Sin embargo, si existe un proyecto urbanístico en la Comarca que pretende la construcción de 9.000 viviendas nuevas, una nueva estación para el Tren de Altas Prestaciones (TAV), un área comercial, un área biomédica y una feria de muestras. Se trata del "*Plan Sectorial de Incidencia*

Supramunicipal (PSIS) para el Desarrollo del Área de la Nueva Estación del Tren de Alta Velocidad y del Área de la Antigua Estación de Tren de Pamplona". Un proyecto que a día de hoy se encuentra en plena tramitación, dado que los Proyectos de Urbanización, Reparcelación y Detalle derivados de dicho PSIS se pusieron a exposición pública el pasado año 2015.

Este proyecto se desarrollaría principalmente en el entorno del barrio de Etxabakoitz, en Pamplona-Iruñea, y afectando también a otros municipios como Zizur Mayor, Zizur Menor o Barañain. Una segunda área de actuación, más pequeña, se localizaría en el área de la actual estación de tren, en San Jorge/Sanduzelai.

Se trata de un proyecto urbanístico injustificado desde el punto de vista del interés o necesidad social, que pretende servir como fuente de financiación para el desarrollo de la instalación de la estación del Tren de Altas Prestaciones en Navarra. En la siguiente imagen, procedente del Proyecto de Urbanización de 2015, se aprecia la principal área de urbanización de este proyecto en Etxabakoitz:



Se entiende, por tanto, que el proyecto de estos grandes vertederos de residuos de construcción y demolición está económicamente justificado, entre otras, por la construcción del proyecto conjunto Tren de Altas Prestaciones (TAV) - Urbanizaciones de Etxabakoitz y San Jorge/Sanduzelai. Y es en este punto donde resalta la ubicación de uno de los principales vertederos previstos, el denominado Ibero, pero que mejor se debería nombrar como Ibero-Ororbía, por su ubicación y mayor afección a este último pueblo.

Como se puede apreciar en la siguiente imagen, tomada de los planos puestos a exposición pública para el presente proyecto, el vertedero de Ibero-Ororbía se encuentra perfectamente conectado por carretera con la zona principal de construcción prevista en Etxabakoitz. Medido en un mapa, la distancia por carretera entre la prevista estación del TAP y el citado vertedero sería de 7.900 metros.



Nos encontramos, por tanto, ante un vertedero situado en Ibero y Ororbia, que se construye con la vista puesta en la construcción del Tren de Altas Prestaciones, su estación, y las macro-urbanizaciones de Etxabakoitz y San Jorge/Sanduzelai.

La Fundación Sustrai Erakuntza ha analizado en detalle los impactos que causaría el desarrollo del PSIS de Etxabakoitz, habiendo presentado además diversas iniciativas administrativas y jurídicas para evitar su construcción. Se adjunta (como **documento n.º 2**) el informe “Impactos ambientales y aspectos que no se ajustan a derecho, encontrados en el expediente del PSIS: “Parque Residencial Camino de Santiago” (estación del TAV de Pamplona)”, donde se detallan todos ellos.

Las conclusiones principales del informe hablan de falta de un proceso de participación pública adecuado, así como falta de estudio de las posibles alternativas, incluyendo entre ellas la necesaria “alternativa cero”. Y las principales afecciones negativas de la implantación del PSIS serían: afecciones por tráfico y niveles de ruido superiores a lo permitido por la normativa, contaminación del suelo y las aguas subterráneas en la zona donde se pretenden construir viviendas, así como otros impactos ambientales a los ríos Elortz, Sadar y Arga.

Pero además, durante la tramitación del PSIS se producen 2 graves irregularidades que consiguen aumentar el nivel de edificabilidad del proyecto. De esta forma las empresas promotoras y constructoras consiguen modificar y elevar el número de viviendas, originalmente previstas en el PSIS, hasta las 9.000 citadas, justificando esa modificación sustancial por una razón exclusivamente económica y privada. Después de esta modificación sustancial, el PSIS no fue expuesto a exposición pública.

La primera irregularidad que consigue aumentar el nivel de edificación es referente al ruido ambiental. El estudio del cumplimiento de las leyes sobre ruido que se presenta en el expediente se acogía a la legislación “antigua” (de 1989), mucho más permisiva en cuanto a niveles sonoros; y no a la “nueva” (de 2007), que hubiera correspondido por la fecha de tramitación del proyecto. Alegaba para ello que el inicio de la tramitación del PSIS era de noviembre de 2006, y por tanto anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 1367/2007. Es decir, estamos hablando de un PSIS que a día de hoy (año 2016) no ha empezado ni siquiera a desarrollarse e incumple la ley sobre acústica del año 2007, con la excusa de que se empezó con anterioridad, de modo que pretende utilizar una legislación de 1989.

La entidad redactora del estudio (el Laboratorio de Acústica de la Universidad Pública de Navarra) indicaba en el informe que esto lo realizaron así a requerimiento expreso del peticionario del estudio (las diversas instituciones que impulsan el PSIS: Gobierno de Navarra, Ayuntamiento de

Pamplona/Iruña y otros de la Comarca...). Así mismo, existe un escrito del Servicio de Calidad Ambiental que obra en el expediente del PSIS que pone de manifiesto que el informe sobre el impacto del ruido presentado no cumple con los objetivos de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007.

Todo ello hace pensar que la no aplicación de la normativa más actual existente no tenía otro interés que permitir construir más viviendas, dado que de aplicar la normativa del 2007 sobre ruido muchas de ellas no se podrían construir, por su menor permisividad a la exposición al ruido. Con un simple vistazo al plano de ruido aportado en el documento n.º 2, se puede afirmar que aproximadamente el 50% de las viviendas incumplirían esta nueva legislación. El objetivo es claro: meter la mayor cantidad de viviendas posibles por una razón económica privada, dejando de lado la calidad de vida de las personas que hipotéticamente pudieran habitarlas, así como la legislación más actual y garantista.

Pero ese aumento de viviendas conseguido vulnerando la legislación de ruido no parece suficiente a las empresas promotoras y constructoras. De este modo, nos encontramos con la ya citada segunda irregularidad referente al número de viviendas. Con posterioridad al periodo de alegaciones del PSIS (y por tanto a añadir al aumento injustificado de viviendas visto en el anterior punto), algunas constructoras y promotoras de suelo realizaron una serie de propuestas de modificación del proyecto, en dos documentos presentados en mayo y diciembre de 2008, como se puede ver en el adjunto **documento n.º 3**, que figura en el expediente del PSIS.

La modificación la solicita la propiedad de aproximadamente el 40% de la superficie del suelo con derecho a aprovechamiento urbanístico, y se produce, según el documento estudiado que se cita literalmente, "*tras el dramático cambio de las condiciones económicas del sector de la edificación*". En estos documentos las empresas promotoras y constructoras proponen cifras concretas de aumento de la edificabilidad, de modo que con las nuevas cifras el total de viviendas a construir en el proyecto asciende a 9.000 viviendas. Y se puede apreciar en la documentación del PSIS que finalmente el Gobierno de Navarra opta por aprobar la propuesta de las empresas promotoras y constructoras para la redacción y definición final del PSIS, vigente a día de hoy, y que se desarrolla en los proyectos presentados a exposición pública en 2015.

De este modo, gracias a esta "*alegación fuera de plazo*" presentada por las empresas promotoras y constructoras, y a una irregularidad previa en los niveles de ruido, el proyecto aumenta de manera escandalosa el número de viviendas. Y todo ello sin que la población pudiéramos alegar nada al respecto.

Nos encontramos de este modo ante un proyecto de dimensiones injustificables a día de hoy, y que ha sido ampliado en varias ocasiones, vulnerando los procedimientos administrativos y la legislación vigente. Todo ello para aumentar los beneficios privados, a costa de bienes públicos. Y en esa dilapidación de bienes públicos se debe incluir el presente proyecto de vertederos.

Para comprobar esta última aseveración, y a modo de ejemplo, podemos ver la cantidad de tierras que se precisarían mover solo para la urbanización del actual proyecto urbanístico ligado al TAP-TAV. Se adjunta como **documento n.º 4** el Anejo Movimiento de Tierras del Proyecto de Urbanización del Ámbito del PSIS del Tren de Altas Prestaciones, puesto a exposición pública en 2015. De su análisis se desprende que, solo para la urbanización de estas zonas se necesitarían mover un total de 2.139.712 m³ de tierras.

Según la Memoria presentada para la justificación del presente proyecto de vertederos, el de Ibero-Ororbia tendría una capacidad de *450.000 m³/año durante un periodo de 12 años* (página 32). Esto supone una capacidad de vertido total de 5.400.000 m³.

De este modo, se puede afirmar que este proyecto de vertederos de residuos de construcción y demolición está ligado fuertemente a la construcción del Tren de Altas Prestaciones (TAV) en la Comarca de Pamplona, su estación en Etxabakoitz y los desarrollos urbanísticos que se le asocian.

El desarrollo de todas estas infraestructuras no se sustenta en ningún criterio público o social, no existe un simple informe de análisis del interés social que tendría que desarrollar el proyecto del Tren de Altas Prestaciones (TAV) o un simple análisis de la rentabilidad económica que se prevé, y las afecciones medioambientales están justificadas por una Declaración de Impacto Ambiental

antigua y caducada. En el caso de estos proyectos, los intereses privados que impulsan el Tren de Altas Prestaciones (TAV) se mezclan con los intereses privados para fomentar el negocio de la urbanización, la construcción de viviendas y la gestión de los residuos resultantes.

En toda la tramitación de este expediente, se pueden apreciar los intereses privados y la connivencia con las personas y organizaciones que han gestionado en el pasado y gestionan actualmente algunas Instituciones Públicas, que en general han permitido y favorecido que estos intereses privados prevalecieran en detrimento del interés público y social.

Es importante aparcir los viejos proyectos caducos vinculados al Tren de Altas Prestaciones (TAV) y apostar por vertebrar el territorio navarro con el tren, apostando por los servicios de cercanías y mercancías. Mejorar estos servicios todo lo necesario, pero aprovechando al máximo las infraestructuras actualmente existentes: mejorar el actual servicio, aumentar las frecuencias de los actuales trenes Alvia, optimizar y aumentar la estación de San Jorge/Sanduzelai, reducir al mínimo los riesgos y molestias de la actual plataforma ferroviaria, eliminar los puntos peligrosos, y sobre todo hacer una valoración económica, social y medioambiental de la implantación del tercer raíl.

Por todo este conjunto de motivos, es necesario demostrar inteligencia y eficacia apoyando la opción de mejorar, todo lo necesario, la actual vía ferroviaria en toda Navarra, y oponerse contundentemente a la construcción de cualquier trozo del viejo y caduco proyecto del Tren de Altas Prestaciones (TAV). En Navarra no tenemos ni siquiera una planificación de movilidad y transporte que sirva como guión para tomar las decisiones, para definir qué modelo realmente necesitamos.

Si realmente se aplicara un análisis riguroso y completo sobre el proyecto del Tren de Altas Prestaciones (TAV), el proyecto del PSIS de la estación del TAP y su desarrollo urbanístico en Etxabakoitz y San Jorge/Sanduzelai quedaría paralizado, y de este modo dejaría de tener sentido el vertido de materiales inertes en Ibero-Ororbía.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA:

Que, habiendo que presentado este escrito, lo admita y en virtud de estas alegaciones declare contrario a derecho el proyecto al que se presentan alegaciones.

En Navarra, a tres de octubre de dos mil dieciséis.

Fd. _____.

[Presidente|Representante de la Asociación|Ayuntamiento de... _____]