

**AL MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES**

Expediente

Don/Doña, mayor de edad, con DNI nº
..... y domicilio a efecto de notificaciones en
....., ante esta entidad comparezco, y como mejor proceda en Derecho,
DIGO:

Que habiéndose publicado en el BOE del día
... la Resolución de este Ministerio de fecha de 2007, por la que se
resuelve sobre la necesidad concreta de ocupar bienes en relación con el expediente
arriba referenciado y se abre plazo de 15 días para información pública, mediante este
escrito, en tiempo y forma, y en base al artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de
noviembre, en relación con el 116 de la misma, y la Ley de Expropiación Forzosa,
formulo las siguientes

ALEGACIONES

PREVIA.- Los poderes públicos deben velar por la utilización racional de todos los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente. Para proceder a la expropiación forzosa será indispensable la previa declaración de utilidad pública o interés social del fin a que haya de afectarse el objeto expropiado. Declarada la utilidad pública o el interés social, la Administración resolverá sobre la necesidad concreta de ocupar los bienes o adquirir los derechos que sean estrictamente indispensables para el fin de la expropiación. La utilidad pública debe constituir el Fundamento de la Expropiación Forzosa, de modo que sólo es justificable la potestad expropiatoria de la Administración a partir de la necesidad de que se sacrifique la propiedad privada ante intereses públicos superiores.

El Plan Territorial Sectorial de la Red ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco en la sección *“Necesidad de una Nueva Red Ferroviaria”* indica que *“El “Plan Ferroviario de Euskadi” de Octubre de 1986, estudiado por encargo del Gobierno Vasco, dedica uno de sus apartados a posibles mejoras de ciertos trayectos,*

conservando esencialmente sus trazados actuales. En el tramo Beasain-Irún, solamente encuentra con posibilidades de mejora mediante nuevo trazado, un tramo en el acceso a la Estación de Tolosa, llegando desde Alegia, y otro tramo entre Billabona y Andoain.”

Ello es muestra de la ausencia de necesidad de una nueva red de alta velocidad en la Red Ferroviaria, sino una mejora de trayectos, y por lo tanto mejora de trazados actuales.

El Plan Sectorial Ferroviario (Expediente PTS-ME-006.AP/3, en su apartado 6 expone:

“Configuración “Y” de la Nueva Red Ferroviaria “En 1986, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, programó la construcción de un nuevo trazado de ferrocarril Vitoria-Gasteiz--Bilbao, a fin de sustituir el trayecto Miranda de Ebro-Bilbao, que operaba RENFE en condiciones muy negativas de explotación, debido a la antigüedad de su trazado, con vía única Miranda de Ebro-Orduña y un puerto, el de Orduña, que había llegado a su saturación creando un problema de incapacidad sobre la demanda de transporte, con el efecto consiguiente de disuasión ante las evidentes ventajas del transporte por carretera, cuya capacidad, rapidez y facilidad para acceder desde Bilbao y su puerto a la meseta, había crecido en forma determinante, con la puesta en funcionamiento de la Autopista A-68 Bilbao-Miranda de Ebro-Zaragoza.

No obstante, la perspectiva de que después de la Vitoria-Gasteiz--Bilbao, vendría la necesidad de mejorar la Vitoria-Gasteiz--Irun, probablemente con nuevo trazado también, como luego se demostraría, y que Bilbao, su entorno industrial y su puerto estaban ya reclamando una comunicación directa con Irun, ante el futuro de integración con Europa, hizo que se considerara un trazado Vitoria-Gasteiz--Bilbao que pudiera servir también en lo posible, para la relación con la tercera capital.

Un esquema triangular de conexiones entre las tres capitales, hubiera supuesto una red de entre 250 y 270 km de trazado, con distancias de 68, 97 y 95 km ($\pm 5\%$) para los recorridos Vitoria-Gasteiz--Bilbao--Donostia-San Sebastián--Vitoria-Gasteiz, respectivamente.

Se constató entonces, que un esquema en estrella (es decir, en Y) con un triángulo intercambiador en la zona de Elorrio-Bergara-Aramaio, reduciría la red hasta unos 160 km en total, aunque las distancias serían incrementadas a unos 80, 110 y 105 km entre las tres capitales. Pero, de esa forma se evitaría la construcción de unos 100 km de trazado, equivalente a un trayecto como el de Bilbao--Donostia-San Sebastián.

Se adoptó, entonces, el esquema de la Y, bajo el cual se han desarrollado las distintas alternativas estudiadas, que están conduciendo a la elección de la definitiva.”

La constancia de un esquema mediante un trazado en Y en red de alta velocidad, no es tal sino una constancia sin ninguna base previa ni motivación o antecedente de hecho que justifique el salto desde la necesidad de mejora a una supuesta constancia a una nueva red y dicha red, en la forma y formato de ocupación de nueva red ferroviaria de alta velocidad.

PRIMERA.- Debemos alegar el incumplimiento de la consulta y puesta en conocimiento de los proyectos técnicos previamente a la expropiación y ejecución de dichos proyectos (tanto expropiatorio y de ocupación, como por otra parte, de construcción) en relación a su conformidad con el planeamiento urbanístico vigente.

El artículo 15 (denominado “De la Ejecución Material”) de las Determinaciones del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País vasco, establece que la ejecución material de las acciones no están sujetas a licencia municipal, comprendiendo la ampliación, mejora, reparación o conservación de la red existente, añadiendo en su punto 3 lo siguiente:

“Lo previsto en los apartados anteriores lo será sin perjuicio del traslado y puesta en conocimiento de los correspondientes proyectos técnicos al municipio o municipios afectados a fin de que evacuen el correspondiente tramite relativo a la conformidad con el planteamiento urbanístico en vigor, teniendo un plazo de treinta (30) días para su pronunciamiento, tras el cual será entendido como positivo el silencio administrativo”

Esta normativa, Decreto 41/2001 de 27 de febrero del Consejo de Gobierno, publicado el 9 de abril de 2001 en el Boletín Oficial del País Vasco N.º 69, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco, no puede ser incumplida.

En este sentido el art. 13 indica que junto a la planificación territorial se debe realizar el examen de la proyección técnica con sus estudios y proyectos sectoriales, lo cual no se ha cumplido tal y como se regula e impone dicha norma.

El artículo 13.- De la Planificación, dice así:

“1.- La Planificación de la infraestructura ferroviaria integra dos tipos de acciones; las de planificación territorial propiamente dicha, y las de planificación y proyección técnica, que incluyen los estudios y proyectos previstos para cada supuesto por la legislación sectorial:

Estudios Informativos y de Impacto Ambiental, entre otros; así como proyectos técnicos.

2.- La planificación territorial de la Nueva Red Ferroviaria se lleva a cabo fundamentalmente a través de la formulación del presente Plan Territorial Sectorial.

En consecuencia, la cobertura de las actuaciones previstas —tanto a nivel de definición de trazado a escala 1/5.000, como de propuesta de alternativas a escala 1/20.000— sobre la Nueva Red en lo que a planificación territorial se refiere, viene representada por el contenido del presente instrumento de ordenación territorial, así como en los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística:

a) Los cuales necesariamente se adaptarán al presente Plan Territorial Sectorial, respecto de las actuaciones cuyo trazado se encuentra definido —a escala 1/5.000— en el mismo.

b) Los cuales podrán recoger las actuaciones y alternativas propuestas —a escala 1/20.000— en el presente Plan Territorial Sectorial.

3.— La planificación territorial referida en el apartado anterior, será objeto de concreción y desarrollo a través de los instrumentos de proyección técnica: Estudio Informativo y de Impacto Ambiental, entre otros, y los correspondientes proyectos técnicos, que, necesariamente, deberán ajustarse a unos y otros.

4.— Por su parte, la planificación de las actuaciones atinentes a la Red Existente, tendrán su cobertura en los correspondientes instrumentos de proyección técnica, respecto de los cuales, el presente Plan Territorial Sectorial, constituye referente.

Cualquier actuación que se aparte de los criterios de orientación contenidos en el presente instrumento de ordenación territorial, requerirá la debida justificación de su causa, así como de la solución adoptada.”

Sobre los modos de gestión y obtención de los terrenos el Artículo 14 indica:

“Los terrenos precisos para llevar a cabo las actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria se obtendrán normalmente por el sistema de expropiación. Ello sin perjuicio de la utilización, en su caso, de cualesquiera otros modos de obtención de sistemas generales previstos en la legislación urbanística.

La gestión de los suelos afectados por la implantación de la nueva red ferroviaria estará sujeta, en su caso, a un plan de gestión de suelos agroforestales concreto, aprobado por el Departamento competente en la materia”

Reclamados los documentos indicados en los municipios afectados, no existen Estudios Informativos y de Impacto Ambiental, entre otros; así como proyectos técnicos sobre la planificación de la infraestructura ferroviaria íntegra en los dos tipos de acciones; las de planificación territorial, y las de planificación y proyección técnica, que incluyen los estudios y proyectos previstos para cada supuesto por la legislación sectorial, ni consulta ni ***el correspondiente tramite relativo a la conformidad con el planteamiento urbanístico en vigor.***

En aplicación del apartado 4 del artículo 13 del precitado Decreto, debemos destacar que la planificación de las actuaciones atinentes a la Red Existente,

tiene su cobertura en los correspondientes instrumentos de proyección técnica, el Plan Territorial Sectorial, que constituye referente y norma imperativa.

Incumplidos estos apartados y requisitos normativos para la planificación territorial mediante la gestión y obtención de terrenos por el sistema de expropiación y para la planificación y proyección técnica de obra constructiva, se dictó la actual Resolución del Ministerio de Fomento.

SEGUNDA.- Tal y como indica la Resolución del Ministerio de Fomento del día 6 de julio de 2007, producida la información pública a los efectos del Título II Capítulo II de la Ley de Expropiación Forzosa, y ante los incumplimientos legales en el artículo 17 párrafo primero del Reglamento de 26 de abril de 1957, para que propietarios y entidades que se estimen afectadas puedan formular por escrito las alegaciones que consideren oportunas, en aplicación de la normativa en vigor, tanto respecto a la Expropiatoria, como en relación a la Información sobre la Ordenación del Territorio, y los Contratos de las Administraciones Públicas, la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, como de las Directrices de Ordenación del Territorio aprobadas en virtud de Decreto 28/1997, de 11 de febrero, el Plan Director del Transporte Sostenible, la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, y la DIRECTIVA 2004/18/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 31 de marzo de 2004 sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios, los cuales indican una normativa extensa sobre la información que se debe de ofrecer y entre otras se observa la inaplicación y por lo tanto nulidad radical de la expropiación en tanto en cuanto no existe información imprescindible para la correcta determinación de los derechos y bienes en controversia, y especialmente los dependientes de la actual expropiación, sin la debida información del proyecto básico de plataforma de la nueva Red Ferroviaria en el País Vasco en sus tramos diversos que afectan a cada municipio y el proyecto de obras o de construcción de plataforma de la nueva red ferroviaria en el País Vasco en sus tramos que comprenden los municipios afectados sin el correspondiente traslado y puesta en conocimiento al ayuntamiento de forma previa a su aprobación. **Este extremo constando de forma fehaciente es un trámite que se ha incumplido y por lo tanto procede la suspensión cautelar e inmediata del proceso al no haberse tramitado el proyecto con arreglo a la legalidad y su reversión de forma inmediata al estado originario.**

Asimismo se ha omitido la información que debe figurar en los anuncios de concesiones de obras públicas, según la Directiva transpuesta a la normativa estatal, y especialmente los requisitos recogidos en el Anexo B II- DIRECTIVA 2004/18/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 31 de marzo de 2004 sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios, lo cual deviene en la nulidad absoluta

del procedimiento, dado que el proyecto básico y el proyecto de obra son dos elementos conexos, puesto que en relación a los expedientes de expropiación forzosa, la ocupación y expropiación deviene en el proyecto básico de plataforma y proyecto de construcción de este tramo.

El incumplimiento de dicha Normativa europea, en el proyecto de construcción de la plataforma de la línea de Alta Velocidad Vitoria- Bilbao- San Sebastián- en este tramo, donde se nos informa de la actuación expropiatoria y de construcción del proyecto de obra de la Red de Alta Velocidad, la cual deviene en un incumplimiento de su procedimiento en cuanto al concurso y adjudicación de los contratos públicos de obras.

Así mismo, y en relación al procedimiento, el dicente entiende que se ha incumplido el procedimiento establecido al efecto, puesto que en el Ayuntamiento de su demarcación no existe Estudio Informativo (al que se refiere el Artículo 5 de la Ley 39/2003, de 27 de noviembre, del Sector Ferroviario) aprobado por el Ministerio de Fomento en el que se indique el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas.

Es más, podemos afirmar que se ha incumplido dicho artículo por cuanto el Ministerio de Fomento debería haber remitido el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas, lo cual no se ha hecho, por lo que estas entidades no han podido ser informadas ni han podido examinar si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan.

En consonancia con la escasez de la información para evaluar adecuadamente las afecciones del proyecto, alegando aquellas afecciones posibles tanto sobre el medio natural como sobre el socioeconómico (fauna, flora, hidrología, población, explotaciones, etc), **el dicente considera necesario que el estudio de impacto ambiental se pronuncie sobre la conveniencia global del proyecto de forma conjunta con otros proyectos de infraestructuras**, tanto en funcionamiento como previstos en diferentes fases, y proponen una nueva redacción del estudio en lo que al impacto al sector agrario se refiere por falta de datos, **debiéndose dar la paralización del proyecto por fomentar un modelo de desarrollo insostenible, contribuir a la destrucción de la economía tradicional y producir efectos irreversibles en el medio** (grandes movimientos de tierras, escombreras, erosión, efecto barrera, etc.). Asimismo destaca la dependencia energética exterior que conllevaría el proyecto.

TERCERA.- Una parte importante de la ciudadanía vasca ha manifestado en reiteradas ocasiones que el Proyecto del Tren de Alta Velocidad (TAV) que une las capitales vascas divide el territorio, además de que frente al necesario equilibrio territorial y sectorial, regional y local, contempla únicamente la interrelación y el desarrollo de núcleos grandes y especializados lo que trae como consecuencia una desestructuración social.

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. Las susodichas 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 caseríos, 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.

Asimismo, la corta distancia existente entre las tres capitales que se prevé que unirá el TAV, imposibilita que el tren pueda alcanzar una velocidad alta, y a su vez, la falta de masa crítica de habitantes que pueda o quiera realizar tal desplazamiento con asiduidad hacen imposible que se pueda sostener que el TAV repercute positivamente al conjunto de la sociedad. **A este respecto consideramos más oportuno que tras analizar las diferentes alternativas al TAV y teniendo en cuenta parámetros como la utilidad social, la sostenibilidad del medio ambiente y la accesibilidad a los servicios, se analicen y estudie la totalidad de los proyectos, valorando todos sus efectos, a fin de que se concierte la solución óptima en aras a mejorar las infraestructuras ferroviarias existentes, sin empeorar la calidad de vida de la ciudadanía.**

Tal y como queda plasmado en la constitución española la necesidad de asegurar una digna calidad de vida para todos los ciudadanos exige a la Administración velar por los recursos naturales y ello conlleva la obligación de frenar el desarrollismo y asegurar un medio ambiente adecuado a las generaciones venideras.

En cuanto al impacto ambiental, el proyecto supone la construcción de una infraestructura gran consumidora de tierra agraria y suelo y por tanto, plantea un coste agro-ecológico y un carácter antieconómico injustificado, tanto por las fincas y suelo ocupado por la obra y la explotación posterior, como por las parcelas y fincas en relación a dicha vía a lo largo de toda la red ferroviaria (TAV), en relación a las que perderán acceso a su parcela por separación de fincas, segmentación de las mismas o de pueblos o actividades socio económicas integradoras, o por quedar aisladas con carencia de enlaces o vías de comunicación entre viviendas, fincas, pueblos,

industrias, etc., cuyo valor es de difícil cuantificación por comprender todo el espacio físico de los territorios vascos, no siendo dicha afección indemnizable.

Por las razones arriba expresadas, estimo que el proyecto de la TAV adolece de toda justificación en relación al interés público, y por tanto, la actuación de la Administración no está legitimada, lo que trae como consecuencia que la expropiación en los términos actuales no proceda, siendo nula de pleno derecho puesto se dictan prescindiendo del procedimiento establecido legalmente y lesiona los derechos de los ciudadanos.

Siendo por los motivos invocados por los que no puede legalmente dictarse levantamiento de las actas previas en tanto en cuanto no se cumpla con el procedimiento y requisitos legales expuestos para dicha actuación, de tal forma que se debe paralizar inmediatamente considerándose que carece de validez y eficacia los actos dictados y posteriores que se pudieran producir, generando en todo caso, daños y perjuicios a los expropiados , y de forma subsidiaria, se estime anulable revistiendo hasta el inicio del procedimiento y se actúe conforme a la legalidad y especialmente se disponga de información en las administraciones afectadas, se remita Estudio Informativo y se completen los documentos informativos debidos para la defensa de sus derechos e intereses legítimos, y se establezcan los planos parcelarios con definición exacta de las parcelas objeto de expropiación y señalización de las mismas sobre el terreno, suspendiéndose hasta dicha fecha el procedimiento en curso.

CUARTA.- Los poderes públicos, y por ende, las administraciones públicas deben velar por la participación ciudadana en la vida política, económica, cultural y social; más aún, a tenor de lo dispuesto en el artículo 9 de la Constitución Española, los poderes públicos no sólo deben velar por la participación ciudadana mencionada, sino que además deben facilitarla. *(se copia literalmente el artículo)*

“Artículo 9.

- 1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.*
- 2. Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su*

plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.”

Según el artículo transcrito, las administraciones públicas deberán promover y facilitar a los ciudadanos la participación en los distintos aspectos de la vida social. Por ello, la administración a la cual me dirijo deberá abrir el periodo de información pública durante el periodo no estival, para así cumplir con lo dispuesto en el artículo anteriormente mencionado.

Esto es, creemos una errónea decisión de la administración abrir el periodo de información pública en periodo estival (aún siendo un periodo hábil en el ámbito administrativo), puesto que así obstaculiza directamente la posibilidad de que los ciudadanos puedan participar en dicho proyecto mediante la única vía existente para ello, la presentación de alegaciones en el periodo legal tan breve de información pública.

A mayor abundamiento, tratándose de un proyecto con tanta importancia, y tan relevante para la sociedad vasca, el periodo para poder estudiar el proyecto, y demás información entorno a el, debe ser superior a 15 días, ya que de otra manera, se imposibilita *ex facto* a los interesados participar eficientemente en el presente procedimiento.

Por ello, solicitamos a esta entidad pública, se aplase el periodo de información pública, y se abra un periodo nuevo a fin de que los interesados presenten las oportunas alegaciones una vez haya transcurrido este periodo estival, y una vez haya habido tiempo suficiente para estudiar los respectivos proyectos y estudios informativos.

QUINTA.- A tenor de lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 30/92, la administración, **en todo caso, está obligada a dictar resolución expresa en todos los procedimientos y a notificarla.**

Por todo lo expuesto,

SOLICITO A LA ADMINISTRACIÓN, que habiéndose presentado este escrito, lo admita, junto con todas sus copias, y en su virtud, tenga por formuladas, en tiempo y forma, las alegaciones oportunas en el expediente arriba referenciado, para que dicte resolución que alguna alternativa antes de que la situación sea irreversible y según lo expuesto en las presentes alegaciones declare la nulidad de la Resolución del

Ministerio de Fomento del día 6 de julio de 2007. Asimismo, para el caso de que no acuerde lo anterior, solicito acuerde aplazar el plazo de información pública, y presentación de alegaciones, hasta el comienzo del curso, y asimismo, acuerde un plazo extenso de información pública a fin de que los ciudadanos participen en el procedimiento. Es Justicia que pido en Bilbao, a 17 de agosto de 2007.

OTROSÍ DIGO, que a tenor de lo establecido en el artículo 30 de la Ley 30/92, se me tenga condición de interesado en el presente procedimiento a todos los efectos legales oportunos.

SOLICITO A LA ADMINISTRACIÓN, tenga por realizada la anterior manifestación, para que tras los trámites legales oportunos acuerde la condición de interesado en el presente procedimiento del abajo firmante. Es Justicia que pido en Bilbao, a 17 de agosto de 2007.

OTROSI SEGUNDO DIGO, se me facilite la copia de la memoria del proyecto de expropiación de trazado de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao-Donostia y el expediente administrativo relativo al mismo y que a su vez se me notifiquen los preceptos reguladores del uso, explotación, defensa y motivación del Proyecto del Tren de Alta Velocidad, y la explicación de cómo van a mejorar los servicios principales y complementarios, exigidos por los usuarios, así como la incidencia que tendrá en la protección y conservación del Medio Ambiente.

SOLICITO, se tenga por realizada la anterior manifestación, para que tras los trámites legales oportunos acuerde lo solicitado. Es Justicia que pido en Bilbao, a 17 de agosto de 2007.