

A la Subdelegación del Gobierno por delegación del ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Expediente

Fdo:

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

1.- Manifiestar mi solidaridad con todas las personas y entidades locales afectadas por el mencionado expediente expropiatorio.

2.- Transmitir al Ministerio de Fomento mi disconformidad con el modo en que se procede al inicio del citado expediente expropiatorio, debido a la indefensión que genera la apertura del breve plazo de quince días hábiles dentro del mes de agosto.

3.- Instar del mencionado Ministerio de Fomento a través de la Subdelegación del Gobierno del estado, para la inmediata suspensión del citado procedimiento expropiatorio para hacer efectiva la defensa de los derechos e intereses legítimos de los vecinos y municipios afectados.

4.- 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. 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 los bienes privados o públicos ante intereses públicos superiores. Sin embargo, negamos la necesidad social de una infraestructura como el TAV, que además de generar graves impactos ecológicos, agrarios, económicos, sociales y territoriales, tampoco tendría utilidad para la mayoría de la población. Concretamente, la "Y vasca" supone hipotecar en la construcción del TAV una ingente cantidad de recursos físicos y presupuestarios, sin haber realizado un debate amplio que valore en su justa medida la agudización de los desequilibrios económicos, sociales y territoriales, así como las agresiones de carácter irreversible que produciría para el medio ambiente.

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.

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 cambio, unas infraestructuras sobredimensionadas conducen inevitablemente hacia una actividad de transportes sobredimensionada e hipertrofiada: es evidente que con la "Y vasca" del TAV, la imagen de un sector del transporte sobredimensionado, con costes de construcción y mantenimiento desproporcionados, que absorben crecientemente recursos económicos que requieren imperiosamente otros sectores de actividad o incluso otras necesidades sociales, que ya se dibujan en el panorama, se hace más consistente cara al futuro.

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.

Otro aspecto a subrayar es la marginación de un sector mayoritario de la sociedad provocada por la ingente apuesta inversionista en el TAV, puesto que la Alta Velocidad dista de ser un modo de transporte mayoritario para la sociedad. La población no necesita una infraestructura de transporte de estas características, y la demanda de la población vasca en materia de transporte nada tiene que ver con el TAV.

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.

5.- Hay que decirlo claramente: el alto precio del TAV parece ser al final consecuencia de valorar solo el coste de la obra y de las expropiaciones, en tanto que representan necesidad de inversión, dejando de lado los recursos territoriales y los valores ambientales destruidos. Por el contrario, exigimos que se valoren igualmente los recursos territoriales y valores ambientales afectados. Asimismo, es sabido que las infraestructuras de transporte afectan al uso de una parte mucho más importante del espacio de lo que indican los metros cuadrados directamente ocupados.

6.- Las infraestructuras de transporte constituyen un tema clave y fundamental para el modelo de país en que queremos vivir. 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.”*

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.

Además, requerimos el replanteamiento total de los sistemas de participación y consulta, facilitando una auténtica participación ciudadana para influir en las decisiones. Es necesario que las decisiones puedan ser adoptadas autónomamente en el seno de los pueblos y las comunidades, y garantizar el respeto a tales decisiones. Exigimos por tanto la democratización de la sociedad a través de la aceptación e implementación del derecho a veto a nivel local, ante las decisiones tomadas en relación al TAV en caso de que las entidades locales se consideren negativamente afectadas. Más aún, cuando las propuestas oficiales para el futuro, como el TAV, solo pueden agravar las consecuencias negativas ya hoy palpables de la política de grandes infraestructuras.

Realmente, la historia de este proyecto se inició con la imposición del Tren de Alta Velocidad como un “a priori” independiente de toda consideración sobre la naturaleza del territorio afectado y las necesidades sociales existentes. El proyecto de la “Y vasca” ha discurrido a partir de 1989 por un camino de secretismos y sin haberse sometido a ningún debate social, y en función de un juego de intereses políticos. El resultado es la devaluación total de las normas referidas a la transparencia de los actos administrativos y de los procedimientos de participación pública.

Respecto al actual proceso expropiatorio, 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. De hecho, el contenido y los plazos de este período de alegaciones iniciado en plenas vacaciones de agosto se inscriben en una inadmisibile política de hechos consumados. Es inadmsisible convertir a la sociedad en masa de maniobra de una administración cada vez más abusiva e incontrolada. Denunciamos pues que se está desarrollando un proceso que interpone un abismo entre los organos decisores, dentro de la administración, y la población.

7.- Tal y como indica la Resolución mencionada en el encabezamiento de este escrito, 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 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.

8.- La propuesta que hacemos exige la paralización del proyecto del TAV para acometer un amplio debate y un profundo cambio del actual modelo de transportes y de sociedad. Parece demencial no tener presentes las limitaciones impuestas por la propia naturaleza, pensar que la técnica podrá solucionar los problemas que se presenten, y propiciar un modelo económico y social desarrollista, y unos medios de transporte como el tren de Alta Velocidad. Incidimos pues en que lo social, lo cultural y lo ecológico deben primar sobre el fundamentalismo económico (neoliberal) vigente, así como en la necesidad de frenar el crecimiento, el desarrollo y los procesos de concentración urbana, para hacer freno a la gravísima pendiente de insostenibilidad ecológica que enfrentamos.

9.- 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 y según lo expuesto en las presentes alegaciones declare la nulidad de la Resolución mencionada en el encabezamiento de este escrito. 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 , a 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 , a de 2007.

Firmado: