



Sustrai Erakuntza

Respuesta jurídico-técnica a proyectos insostenibles en Navarra

Exigir responsabilidades políticas por las decisiones políticas tomadas

sustrai - 02/08/2013 - 15:14

Notas de prensa Tren de Alta Velocidad

Como ya es sabido, las obras del Corredor Navarro de Alta Velocidad (TAV) **acaban de recibir del Tribunal Superior de Justicia de Madrid una [sentencia](#)** (archivo PDF, 628 Kb) a un recurso interpuesto por la [Fundación Sustrai Erakuntza](#), **declarando caducada y nula su Declaración de Impacto Ambiental (DIA)** y por lo tanto **dejando en situación irregular el proyecto y las obras en marcha**. [[Continua leyendo](#) esta nota de prensa, que responde a la [petición de recurso realizada por el Gobierno de Navarra](#)].



Sustrai Erakuntza

Respuesta jurídico-técnica a proyectos insostenibles en Navarra

Inicio

Exigir responsabilidades políticas por las decisiones políticas tomadas

sustrai - 02/08/2013 - 15:14

Notas de prensa Tren de Alta Velocidad

Como ya es sabido, las obras del Corredor Navarro de Alta Velocidad (TAV) **acaban de recibir del Tribunal Superior de Justicia de Madrid una [sentencia](#)** (archivo PDF, 628 Kb) a un recurso interpuesto por la [Fundación Sustrai Erakuntza](#), **declarando caducada y nula su Declaración de Impacto Ambiental (DIA)** y por lo tanto **dejando en situación irregular el proyecto y las obras en marcha**. [[Continua leyendo](#) esta nota de prensa, que responde a la [petición de recurso realizada por el Gobierno de Navarra](#)].



Como respuesta a esta grave situación hecha pública por parte de Sustrai, ayer se publicó en la [página web oficial del Gobierno de Navarra](#) un comunicado del Ejecutivo Foral, según el cual el consejero de Fomento del Gobierno de Navarra, Luis Zarraluqui ha remitido una solicitud a la Administración General del Estado sobre la posibilidad de **interponer un recurso** de casación frente a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) que declara la caducidad de las DIAs del proyecto y obras del TAP en Navarra.

Según este comunicado, los informes que recibió el Gobierno de Navarra en diciembre de 2010 justifican la vigencia de las DIAs aprobadas en 2004 porque según se indica en dichos documentos del Ministerio de Medioambiente "no se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental del estudio informativo..."

Esta afirmación expresa de forma nítida la **diferencia sustancial de interpretación que tenemos sobre lo qué es una DIA** (Declaración de Impacto Ambiental).

Desde **Sustrai**, interpretamos que el medio ambiente es un derecho instrumental. Su defensa sirve en cuanto a que **su protección sirve a las personas para tener una mejor calidad de vida**. Por eso lo protegemos. La mayoría de las veces, cuando pronunciamos la palabra medio ambiente sólo vienen a nuestra cabeza los bosques, los ríos, los animales...y nos olvidamos de la **humanidad como sujeto principal de derechos** dentro de ese ecosistema. Por eso, también dentro de una valoración de impacto ambiental los poderes públicos tienen la obligación de hacer una **valoración socio-económica del impacto** que un proyecto, un tren, en las comunidades que se ven afectadas por la obra. El impacto en el medio de vida incluye lógicamente la valoración sobre las consecuencias económicas que para la sociedad puede tener dedicar una gran parte de sus recursos a un proyecto concreto en detrimento de otros. En otras palabras, nos tenemos que preguntar, por ejemplo: en este momento concreto **¿queremos ir más rápido de un sitio a otro o queremos tener una mejor educación?**. Por tanto, el derecho a la participación pública en grandes proyectos incluye el derecho del público a opinar sobre la conveniencia económica de una gran estructura como ésta, valorando la alternativa de realizarla o no.

Al margen de la clara diferencia de interpretación de lo que es una DIA, tal y como se quiere desprender del comunicado del Gobierno de Navarra, es cierto que el Ministerio de Medio Ambiente es la institución que tiene la responsabilidad de tener vigente la DIA. Sin embargo lo que no se explica, es que desde que en el año 2010 se solicitó formalmente la nulidad de las DIA's al Ministerio en Madrid, la Fundación Sustrai Erakuntza informó de primera mano tanto el Gobierno de Navarra como a los medios de comunicación. Es decir, **la información fue totalmente pública y transparente y desde entonces se han ido tomando una serie de decisiones que implican una responsabilidad política sobre las mismas**.

Tomó la decisión de firmar dos convenios de colaboración Navarra-Estado-Adif

El Gobierno de Navarra negoció con el Estado y en el año 2010 tomó la decisión y firmó con la Administración General del Estado y Adif, dos convenios de colaboración para por un lado encomendar y repartir determinadas actuaciones en el proyecto y por otro lado concretar quién y cómo se asumía la financiación de las obras.

La razón de estos convenios, es que la responsabilidad en materia de este tipo de infraestructuras era y es del Estado, pero el Gobierno de Navarra tomó la iniciativa y la decisión de intentar asumir y adelantar determinadas responsabilidades en este proyecto con el supuesto objetivo de adelantar en el tiempo su ejecución.

En la firma de estos convenios, por parte del Gobierno de Navarra se hizo público que como consecuencia de la firma del mismo, **el TAV llegaría a Navarra "con una antelación de años o incluso de décadas sobre las previsiones generales**, lo que sin duda producirá un potencial de riqueza, de empleo, de actividad, de inestimable valor". Para esto Navarra asumía algunas responsabilidades en el tramo Castejón - Comarca de Pamplona.

En una de las cláusulas del citado convenio que se se firmó, se cita que "Los proyectos constructivos deberán cumplir los condicionantes establecidos en las Declaraciones de Impacto Ambiental..." y que "La Subcomisión Técnica deberá coordinar la elaboración y adecuación de todos los proyectos desde el punto de vista medioambiental y paisajístico". La citada Subcomisión Técnica estaba y está formada por representantes del Ministerio de Fomento, la Comunidad Foral de Navarra y ADIF.

Es decir, si bien es cierto que la responsabilidad legal de tener vigente una Declaración de Impacto Ambiental era y es del Ministerio de Medio Ambiente, en este caso en el Convenio de Colaboración se especificaba y especifica que existe una Subcomisión Técnica con la responsabilidad de hacer un seguimiento de esta circunstancia.

Tomó la decisión de continuar los pasos administrativos del proyecto de forma unilateral

Se decidió iniciar de forma unilateral el proyecto en su tramo central dejando al Estado la responsabilidad de la conexión del mismo por el norte y por el sur, decisión que se tomó en una situación de gran incertidumbre económica.

Como ya se ha comentado, es **el Estado quien tenía la responsabilidad** de continuar el TAV entre Castejón-Zaragoza y Zuasti-Y vasca, encontrándose estos tramos en un estado muy temprano de su tramitación, por lo que deberían pasar varios años hasta que pudieran empezar las obras de construcción por parte del Estado y por lo tanto varios años de incertidumbre.

En Junio de 2012 Sustrai ya hizo público una nota donde se decía que “en la situación de crisis económica en la que nos encontramos, **construir un tren de alta velocidad que solo circule entre Pamplona y Castejón implica asumir un grandísimo riesgo**, dado que el Estado puede decidir que no realizar una conexión que estuvo prevista y planificada en época de bonanza económica”.

Este año 2013, el Ministerio de Fomento anunció de forma sorpresiva que desestimaba la construcción de sus dos tramos de alta velocidad, y anunciaba su apuesta por el tercer hilo (acoplar un tercer carril ferroviario al trazado convencional). **Fomento buscaba de una forma más racional (económica, social y medioambientalmente hablando)** que los trenes, sobre todo los de mercancías, puedan tener continuidad desde y hacia Europa, porque este sistema permite conjugar los dos anchos de vía, el ibérico y el internacional, básico para que las mercancías por tren desde aquí tengan salida y conexión con Europa. Esta decisión, anunciada cuando el Gobierno de Navarra ya había iniciado las obras del TAV, dejaba y deja el TAV navarro sin continuidad por el norte o por el sur.

Tomó la decisión de continuar con el proyecto pese a conocer la caducidad de la DIA

La Fundación Sustrai Erakuntza, denunció que se había superado el periodo de vigencia de que disponen las Declaraciones de Impacto Ambiental, y que el Real Decreto que las regula establecía: “que **el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental del proyecto**”, explícitamente no se pueden actualizar o alargar su validez. Es decir desde el primer momento el Gobierno de Navarra supo de primera mano que las DIAs habían sido recurridas, que estaban caducadas y que el Real Decreto establecía que era imprescindible volver a realizarlas desde el principio junto con el resto de pasos técnicos o legales que se derivan de las mismas. Pese a que el Gobierno de Navarra tuvo esta información de primera mano y forma parte de la Subcomisión Técnica, en vez de reconocer esta circunstancia y de intentar subsanar el error, tomó la decisión de seguir adelante con los pasos administrativos del tramo del proyecto que había decidido unilateralmente adelantar.

Tomó la decisión de iniciar las obras en el tramo Villafranca-Castejón

Previo al inicio a las obras, la Fundación Sustrai Erakuntza hizo público, que si estas se iniciaban durante el verano del 2012, lo harían en una situación jurídica irregular y por lo tanto **convertiría en irregular el inicio de la ejecución del proyecto más grande de la historia de Navarra**.

Ahora, un año después del inicio de las obras, independientemente del posible recurso que se pueda presentar, la sentencia del TSJM pone encima de la mesa este hecho.

Tomó la decisión de adelantar el dinero...

En el mencionado convenio para el tramo Castejón-Pamplona cuya construcción asumía el Gobierno de Navarra, se establecía el coste máximo de las obras que asciende a **675 millones de euros**.

Conceptos	Coste estimado, millones de euros
Plataforma	362,65
Expropiaciones	10,00
Redacción proyectos, Supervisión y Dirección Obra Plataforma	15,00
Superestructura (incluso proyectos y Dirección de Obra)	287,35
TOTAL	675,00

Básicamente **el Gobierno de Navarra asumió adelantar las obras y el pago económico de las mismas**, y se establecía que la devolución de este dinero por parte del Estado a Navarra no podría superar el coste del total de la obra ejecutada. Es decir si Navarra adelantaba las obras y **se excedía el presupuesto previsto, Navarra asumía el posible sobre-coste en la ejecución** o si por ejemplo pedía un préstamo bancario para conseguir el dinero, **asumía el coste de los intereses bancarios**. Por ahora esta última circunstancia parece que si ha ocurrido, según parece estamos pagando entre todos los navarros y navarras el inicio de las obras y los intereses bancarios por el préstamo concedido y según el convenio negociado y firmado se nos devolverá en el futuro lo pagado por las obras (asumimos los intereses).

El Gobierno de Navarra pudo esperar la resolución de los tribunales, pudo exigir al Ministerio la realización de una nueva Declaración de Impacto Ambiental, **pudo no adelantar por su cuenta y riesgo el inicio de las obras**, pudo tomar estas u otras diversas decisiones pero decidió tomar la decisión política de seguir adelante con un convenio que asumía determinadas responsabilidades y riesgos, seguir adelante con la decisión de iniciar las obras de forma unilateral pese a la incertidumbre económica o pese a que no tenía garantizada la conexión ni por el norte ni por el sur, decidió seguir adelante pese a conocer de primera mano que la Declaración de Impacto Ambiental podía acabar siendo nula y dejar en completa ilegalidad al proyecto, y decidió seguir adelantando el dinero de las obras y el pago de los intereses bancarios bajo las actuales circunstancias económicas.

La Fundación Sustrai Erakuntza informó directamente al Ministerio y al Gobierno de Navarra para corregir de antemano la situación irregular actualmente existente y poder solucionar a tiempo su ilegalidad sin llegar a los tribunales. Esta información se realizó con el **objetivo de evitar malgastar el dinero de todos y todas las navarras**.

Además de la inmediata paralización de unas obras sin soporte legal, **interpretamos que existen claras responsabilidades en la negligente e ineficaz gestión de este proyecto**. Entendemos como riguroso y racional la exigencia de la dimisión de, al menos, el Consejero de Fomento, Luis Zarraluqui Ortigosa debido a la responsabilidad política en cuanto a las actuaciones realizadas por el Gobierno de Navarra.

Fundación SUSTRAI Erakuntza

Teléfono (castellano): 622 18 19 69. Teléfono (euskera): 659 74 57 49.

<http://www.fundacionsustrai.org/> y <http://www.sustraiarakuntza.org/sustrai@fundacionsustrai.org>



[NAVARRA SERVICIOS TEMAS GOBIERNO ACTUALIDAD](#)

[Sala de prensa](#) [BON Boletines Sectoriales](#) [Galerías de fotos](#) [Galerías de vídeos](#)

[Actualidad](#): [Sala de prensa](#): [Noticias del Gobierno](#): 2013: 08: 01: recurso caducidad DIA TAV

[Ver más noticias de este día](#)

El Gobierno de Navarra solicita al Gobierno Central información sobre el recurso ante la sentencia del TSJM sobre la caducidad de la DIA de las obras del TAV

jueves, 01 de agosto de 2013

En el Departamento de Fomento figuran informes del Ministerio de Fomento en los que se aclara que está realizada la tramitación legal de las declaraciones de evaluación ambiental

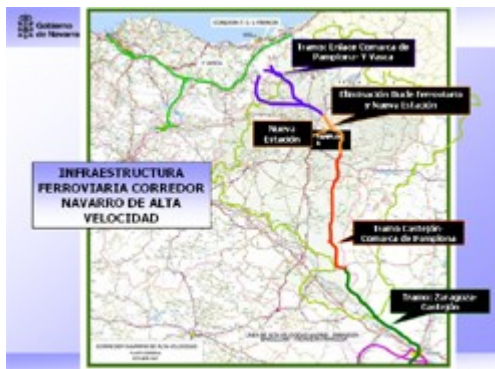


Imagen del corredor navarro de alta velocidad.

El consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, ha remitido esta mañana una solicitud a la Administración General del Estado sobre la posibilidad de interponer un recurso de casación frente a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid conocida ayer y que declara la caducidad de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) que el Gobierno de la Nación tramitó y aprobó para las obras del Tren de Alta Velocidad a su paso por Navarra.

En la información obrante en los expedientes administrativos del Departamento de Fomento acerca de ambos proyectos del TAV, el referido al bucle de la Comarca de Pamplona y el del tramo Castejón – Comarca de Pamplona, constan los informes del Ministerio de Fomento en los que se aclara al Gobierno de Navarra que está realizada la tramitación legal (ante el Ministerio de Medioambiente y Medio Rural y Marino) para mantener la validez de las evaluaciones medioambientales de estas obras.

Según la Ley 6/2010 de 24 de marzo (BOE 25 marzo 2010), "las declaraciones de impacto ambiental de proyectos, formuladas por la Administración General del Estado con anterioridad a la entrada en vigor de la disposición final primera de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, mantendrán su validez durante un plazo de tres años contados a partir de la entrada en vigor de esta Ley... No obstante, con carácter previo a la ejecución de dichos proyectos, el órgano sustantivo deberá solicitar informe del órgano ambiental relativo a si se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental".

En relación a este último aspecto, los informes que recibió el Gobierno de Navarra en diciembre de 2010 justifican la vigencia de las DIAs aprobadas en 2004 porque según se indica en dichos documentos del Ministerio de Medioambiente "no se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental del

estudio informativo tanto del Proyecto del Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón- Comarca de Pamplona como del Proyecto de la nueva red ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y nueva estación intermodal".

En estos momentos, el Gobierno de Navarra está a la espera de recibir más información sobre si el Estado ha interpuesto ya un recurso de casación frente a esta sentencia del TSJM. En el caso de que todavía no se haya efectuado, en próximos días instará a la Administración General del Estado a que lo interponga a la mayor brevedad.

Nota de prensa:

Si desea descargarse en formato PDF [esta información completa pinche aquí](#).

[Noticias del Gobierno](#)

[Convocatorias](#) [Noticias de seguridad y emergencias](#) [Videos](#) [Imágenes del día](#) [Ruedas de prensa](#)
[Boletines](#) [Área profesional](#) [Medios Comunicación](#)
enlaces relacionados

contacto de esta sección

Oficina de Prensa

Avda. Carlos III 2
31002 PAMPLONA
Tfno: 848 426700
prensa@navarra.es

Horario de verano:

De lunes a viernes (no festivos), de 8 a 15 horas.

Atención específica para temas de seguridad y emergencias:

prensa.seguridad@navarra.es



[Contacte con nosotros](#) | [Accesibilidad](#) | [Aviso legal](#) | [Mapa web](#)



[Inicio](#)

Las obras del TAV en Navarra quedan en estado de ilegalidad

sustrai - 01/08/2013 - 11:42

[Audio](#) [Vídeo](#) [Notas de prensa](#) [Tren de Alta Velocidad](#)



Las obras del Corredor Navarro de Alta Velocidad (TAV) acaban de recibir lo que desde un punto de vista racional debiera ser su punto y final: **El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha dictado [sentencia](#)** (archivo PDF, 628 Kb) **a un recurso interpuesto por la Fundación Sustrai Erakuntza, declarando caducada y nula su Declaración de Impacto Ambiental (DIA).** [Además de [continuar leyendo](#) esta nota de prensa, a continuación puedes ver algunas fotos de la rueda de prensa y varios vídeos, gracias a [Rmldd](#) y [Ateak Ireki](#)].

Otro vídeo mas, con la [entrevista anterior al completo](#), gracias a Ateak Ireki.

Como ya es sabido, el del Tren de Alta Velocidad navarro es un proyecto que ha quedado limitado al mero tramo Castejón - Comarca de Pamplona, habiéndose sustituido los otros tramos por el llamado tercer carril sobre la línea convencional. Este proyecto de TAV, cuestionado en su integridad por múltiples argumentos, [ha quedado en situación surrealista al plantearse exclusivamente para un tramo de escasos 70km, con un derroche económico desorbitado](#). Pues bien, ahora además **las obras iniciadas, el proyecto y todas las demás actuaciones administrativas del TAV navarro no tienen Declaración de Impacto Ambiental (DIA), y por lo tanto están en situación de completa irregularidad.**

En el año 2010, la [Fundación Sustrai Erakuntza](#) solicitó formalmente la declaración de caducidad y por lo tanto la nulidad de las DIA's, tanto al Ministerio de Fomento como al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Estas solicitudes fueron desestimadas en un primer momento por el Ministerio de Medio Ambiente, tras lo cual se presentaron los correspondientes Recursos de Alzada al mismo Ministerio.

A principios del año 2011, la Fundación Sustrai Erakuntza de manos de l@s abogad@s Idoia Zulet y Eduardo Santos que forman parte del [despacho jurídico Arankoa](#), interpuso un recurso en la de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en Madrid [solicitando el archivo del proyecto por la falta de validez de la Declaración de Impacto Ambiental](#), que fue aprobada en 2004 (BOE nº 117, de 14 de mayo del 2004).



Nota: en la foto aparecen los miembros y colaboradores de la Fundación SUSTRAI Erakuntza Jesús María Tomás, Pedro Leralta y Joseba Andoni Amededo, en el momento del registro del recurso en la Audiencia Nacional de Madrid, año 2011.

La Fundación Sustrai Erakuntza, denunció que se habían superado los cinco años de vigencia de que disponen las Declaraciones de Impacto Ambiental, en virtud al artículo 14 del Real Decreto Legislativo 1/2008 sobre la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. De manera literal, este Real Decreto establece: "*La declaración de impacto ambiental del proyecto o actividad caducará si una vez autorizado o aprobado el proyecto no se hubiera comenzado su ejecución en el plazo fijado por la comunidad autónoma. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental del proyecto. En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, dicho plazo será de cinco años.*"

Por tanto, el proyecto del TAV a su paso por Navarra **no disponía de Declaración de Impacto Ambiental vigente**, incumpléndose así la legislación ambiental actual y dejando la prevista ejecución de las obras en una **situación irregular**.

Como bien conoce con todo tipo de detalles la sociedad navarra, en aquellas fechas todavía no se había iniciado la ejecución de este macro-proyecto en Navarra. Y dado que habían transcurrido ya más de 5 años desde que la DIA fuera aprobada y publicada, procedía por tanto dar por caducada y nula esta Declaración de Impacto Ambiental.

Ante estos hechos denunciados públicamente, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra hizo caso omiso y difundió el 3 de mayo de 2011 una [nota intentando justificar que la DIA del corredor navarro del Tren de Alta Velocidad seguía vigente](#).

Posteriormente en septiembre del 2011, la Fundación Sustrai Erakuntza compareció ante la **Comisión de Desarrollo Rural, Empleo, Industria y Medio Ambiente del Parlamento de Navarra**. En esta comparecencia [se volvió a exponer públicamente la caducidad y nulidad de la](#)

Declaración de Impacto Ambiental.

Para reafirmar todavía más esta circunstancia, en noviembre del 2011 se celebró una [sesión de la Comisión de Desarrollo Rural, Industria, Empleo y Medio Ambiente del Parlamento de Navarra](#), en la que se debatió una moción por la que se instaba al Gobierno de Navarra a no emprender ninguna actuación referida al inicio de las obras del Corredor de Alta Velocidad Castejón - Pamplona, ya que el comienzo de actuaciones previstas del TAV se haría en una **situación jurídica irregular**.

Con el fin de corregir de antemano la situación irregular existente y poder solucionar a tiempo su legalidad, a la vez de evitar a la Administración Pública Navarra cualquier perjuicio económico o de otra índole que le pudiera sobrevenir como consecuencia de sus actuaciones, se presentó la siguiente propuesta de resolución: *“El Parlamento de Navarra insta al Gobierno de Navarra a **no emprender ninguna actuación referida al inicio de obras del Corredor de Alta Velocidad Castejón-Pamplona**, como es el levantamiento de Actas de expropiación de terrenos, hasta tanto en cuanto no se apruebe definitivamente una nueva Declaración de Impacto Ambiental prevista en las leyes y ordenamiento jurídico”*. No se atendieron los argumentos y esta moción no salió aprobada. El Gobierno de Navarra una vez más **hizo caso omiso** a las argumentaciones publicadas y explicadas por Sustrai Erakuntza.

Para reafirmar todavía con más fuerza la actitud mostrada por Sustrai a lo largo de estos años, a principios del año 2012 la Fundación Sustrai Erakuntza se reunió personalmente con el propio **Consejero de Fomento**, argumentando una vez más lo explicado en múltiples ocasiones e indicado hasta ahora. Así mismo, también hemos estado exponiendo públicamente todas estas argumentaciones en localidades como: Tudela, Lekunberri, Tafalla, Pamplona-Iruña, Falces, Irurtzun, Estella-Lizarrar, Betelu, Cendea de Olza-Oltza Zendea, Garralda, Valle de Olo, Lakuntza, Castejón, Valle de Etxauri, etc.

Finalmente la Fundación Sustrai Erakuntza hizo público previo al inicio de las obras del Tren de Alta Velocidad ([1](#) y [2](#)), que si estas se iniciaban durante el verano del 2012, lo harían en una situación jurídica irregular y por lo tanto **convertiría en irregular la ejecución del proyecto más grande de la historia de Navarra**.

Por tanto, si las obras comenzaban, lo harían en una **situación frágil e incierta** desde el punto de vista de la legalidad. Ello sin incidir en el hecho de los **intereses económicos** que cobraría la banca privada a Navarra por adelantar irresponsablemente las obras.

Con todo esto Sustrai Erakuntza quiere exponer públicamente a la sociedad navarra que en su momento **informó** directamente al Ministerio y al Gobierno de Navarra para **corregir** de antemano la situación irregular existente y poder solucionar a tiempo su ilegalidad sin llegar a los tribunales. Situación irregular que evidentemente no fue corregida. Esta advertencia se realizó con el objetivo de **evitar gastos económicos** innecesarios a las arcas forales y, por lo tanto, evitar malgastar el dinero de todos y todas las navarras, evitando un grave perjuicio para la sociedad navarra, que habría visto como sus administradores vuelven a dilapidar y derrochar el dinero público en una obra inconclusa.

A principios de este año 2013 la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, se declaró incompetente y remitió las actuaciones al Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Este Tribunal ha dictado sentencia y acaba de ser remitida a las partes, indicando textualmente *“Por lo tanto las consecuencias de la caducidad de la DIA son la **nueva realización desde el principio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental**, dado que no se puede ejecutar una obra de esta envergadura sin Declaración de Impacto Ambiental válidamente emitida”*. Es decir, la conclusión de esta sentencia es que el **proyecto del corredor navarro de alta velocidad** viaja en el tiempo y **retrocede al año 2004** previamente a la aprobación de la DIA, **convirtiendo en irregular todo lo aprobado o recorrido durante los últimos años**.

La gravedad máxima de todo lo anteriormente descrito y desde un estricto sentido de la racionalidad, esta sentencia judicial, que evidentemente deberá ser acatada y respetada por el

Gobierno de Navarra, y los hechos anteriormente descritos, implican **dos consecuencias evidentes**:

1. **Es necesaria la paralización inmediata de las obras y del proyecto del corredor navarro de alta velocidad (o altas prestaciones), debido a su situación de irregularidad, ya que el Gobierno de Navarra está realizando obras y otros actos administrativos sin la cobertura legal necesaria.**
2. **Creemos necesaria la dimisión de, al menos, el Consejero de Fomento, Luis Zarraluqui Ortigosa, debido a su responsabilidad política en cuanto a las actuaciones realizadas por el Gobierno de Navarra, y la evidente nefasta gestión del proyecto del Corredor de Alta Velocidad Castejón - Comarca de Pamplona.**

Con esto, la Fundación Sustrai Erakuntza pretende dar a conocer a la opinión pública uno de los graves incumplimientos legales que se están produciendo en la tramitación de este proyecto, **de muy dudosa rentabilidad económica y social, además de todos los grandes impactos energéticos, ambientales y territoriales.**

La Fundación SUSTRAI Erakuntza va a continuar con su trabajo y va a seguir creando una amplia red social de personas en defensa del medio ambiente y defensa de otro modelo social más equilibrado y sostenible. Aquellas personas interesadas en participar en la red de Sustrai pueden hacerlo a través de su página web: <http://www.fundacionsustrai.org/>.

Finalmente, agradecer el esfuerzo de los y las ciudadanas navarras que están haciendo un esfuerzo personal por conseguir otro modelo de sociedad, y les animamos a seguir trabajando para que sigamos siendo dueñ@s legítimos de nuestro medio ambiente y territorio, conservado y enriquecido durante siglos con el esfuerzo de nuestr@s antepasad@s.

Fundación SUSTRAI Erakuntza

Teléfono (castellano): 622 18 19 69. Teléfono (euskera): 659 74 57 49.

<http://www.fundacionsustrai.org/> y <http://www.sustraiarakuntza.org/sustrai@fundacionsustrai.org>



