

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

_____, mayor de edad, con DNI nº _____, y con domicilio a efectos de notificaciones en Calle _____, localidad de _____, Código Postal _____, ante esta entidad,

DICE:

Que el 23 de diciembre de 2025 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el "Estudio Informativo del Proyecto de Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-Alsasua" (código de expediente: EA0043954); y que, mediante este escrito, en tiempo y forma, realizo las siguientes:

ALEGACIONES:

1.- No analiza la alternativa de mejora del tren actual: El proyecto presentado no cubre todas las posibles alternativas, como obliga la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. No se analiza la posibilidad que ofrece el actual ferrocarril a través de su mejora, desdoblamiento y actualización para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías. Entre esas alternativas, se encuentra la denominada "ANÁLISIS DE TRAZADOS Y PROPUESTA PARA UN TREN PÚBLICO Y SOCIAL EN BURGOS, ALAVA Y NAVARRA" que se basa en garantizar la cohesión territorial, respetar el medio ambiente y hacer posible la viabilidad económica. Para ello, propone modernizar la red ferroviaria, fomentar el transporte de mercancías por tren y mejorar las conexiones y frecuencias de las estaciones de nuestros pueblos y comarcas. Aunque los ingenieros autores de este estudio la presentaron nuevamente en la reunión mantenida con el Ministerio el 28 de noviembre de 2025, el estudio informativo presentado por el Ministerio no tiene en cuenta la alternativa del tren social y las únicas alternativas que presenta son de Alta Velocidad, utilizando siempre una nueva plataforma ferroviaria, aunque en ocasiones pudiera situarse junto a la actual. 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.

2.- Graves afecciones medioambientales: El proyecto produciría importantes afecciones a espacios naturales protegidos, a robledales y otros bosques de gran valor ecológico, y a tierras de labor de alta productividad agrícola. La alternativa Norte tiene importantes impactos en la ZEC "Sierra de Aralar" y la Sur en la ZEC "Urbasa y Andía". Estas afecciones se producen porque el corredor atraviesa los únicos y estrechos puntos de conexión entre ambas zonas protegidas, aumentando así el efecto barrera que ya producen en esos puntos otras infraestructuras.

3.- Graves impactos acumulativos y sinérgicos: Se condena a los valles de Iza y Sakana a ser meros corredores de grandes infraestructuras de gran impacto ambiental, como son la actual autovía y varias carreteras, la línea de ferrocarril convencional, las diferentes líneas de alta tensión, gasoductos, y ahora el Tren de Alta Velocidad. Todas ellas aumentan los impactos ambientales al sumarse y potenciarse las afecciones que producen cada una de ellas por separado.

4.- No moderniza el tren: La infraestructura proyectada no mejora el actual servicio dado que se trata de la construcción de una nueva plataforma para enlazar las mismas poblaciones que el actual. Mas bien al contrario. Si tenemos en cuenta el coste que supondría la construcción de la nueva infraestructura, que recorta el mantenimiento del ferrocarril actual, el resultado final del proyecto supone un empeoramiento sustantivo de la actual situación del tren en las comarcas que atraviesa.

5.- Grave crisis global, que este proyecto agravaría: Nuestro planeta se encuentra inmerso en una gran crisis producida por los efectos combinados del Cambio Climático, la degradación del medio y la pérdida de biodiversidad. La produce el consumo de combustibles fósiles y la sobreexplotación de los recursos naturales. Este proyecto profundiza en esa tendencia: potencia la movilidad a larga distancia, y dificulta el transporte comarcal que ahora existe con ferrocarril electrificado, pero que con este proyecto se degrada y se dificulta su utilización. Y todo ello unido a la pérdida de ecosistemas que se destruyen con su construcción. Es necesario disminuir los impactos de la actividad humana sobre la biosfera, y para ello disminuir el consumo y no permitir que se ejecuten proyectos como este.

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:**

Que, habiendo presentado este documento, lo admita, y en su virtud tenga por presentadas las alegaciones anteriores, a fin de que acuerde la anulación del proyecto de referencia.

En _____, a _____
_____ de _____ de 2026

Firmado: _____

**Trenbide plangintzako Zuzendariordetza Nagusiari. Trenbide Sektorearen Zuzendaritza Nagusia.
Garraio eta Mugikortasun Jasangarriko Ministerioa**

2025eko abenduaren 23an Estatuko Aldizkari Ofizialean "Ikerketa Informatiboa argitaratu zen Kantauri-Mediterraneo trenbide-korridorearen proiektua. Zatia: Iruñea-Altsasu" (Espediente kodea: EA0043954); eta idazki honen bitartez, denboraz eta formaz, honako alegazio hauek egin ditut:

ALEGAZIOAK:

1.- Ez du egungo tren hobetzeko aukera aztertzen: Aurkeztutako proiektuak ez ditu egon litezkeen aukera guztiak aintzat hartzen, ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legeak agintzen duen bezala. Ez da aztertzen egungo trenbideak eskaintzen duen aukera, bidaiariak nahiz salgaiak garraiatzeko hobekuntza, bikoizketa eta eguneratzearen bidez. Aukera horien artean, "BURGOS, NAFARROA ETA ARABAN TREN PUBLIKO ETA SOZIAL BATERAKO AZTERKETA ETA PROPOSAMENA" deiturikoak aldiz, lurralde-kohesioa bermatzea, ingurumena errespetatzea eta bideragarritasun ekonomikoa ahalbidetzea ditu oinarri, honetarako, trenbide-sarea modernizatuz, merkantziak trenbidez garraiatzea bultzatuz eta gure herri eta eskualdeetako geltokiekiko konexio eta maiztasunak hobetuz. Azterketa honen egile diren ingeniariak 2025eko azaroaren 28an Ministeritzarekin izandako bileran enegarrenez aurkeztu arren, Ministeritzak aurkeztutako informazio-azterlanak berriz, ez du tren sozialaren alternatiba aintzat hartzen eta Ministeritzak proposatutakoak abiadura handikoak dira soilik, beti trenbide plataforma berri bat erabiliz, nahiz eta batzuetan oraingoaren ondoan egon daitekeen. Egungo trazadura zati batean aprobeztatzea, haren ondoan bi bideko AHTrako plataforma berri bat jarritz, ezin da ingurumen-inpaktu txikiko jardueratzat hartu, aurkeztutako proiektuan ziurtatzen den bezala.

2.- Ingurumenean eragin larriak: Proiektuak eragin handia izango luke naturgune babestuetan, hariztietan eta balio ekologiko handiko beste baso batzuetan, eta nekazaritza-produktibitate handiko laborantza-lurretan. Iparraldeko alternatibak inpaktu handiak ditu "Aralar mendilerroa" KBEan eta Hegoaldekoak "Urbasa eta Andia" KBEan. Bi eremu babestuen arteko lotura-puntu bakarrak eta estuak zeharkatzen ditu korridoreak, eta horrek areagotu egiten du beste azpiegitura batzuek guztiak eragiten duten hesi-efektua.

3.- Eragin metagarri eta sinergiko larriak: Iza eta Sakanako haranak ingurumen inpaktu handiko azpiegitura handien korridore hutsak izatera kondentzen dira, hala nola egungo autobia eta hainbat errepide, ohiko trenbidea, goi-tentsioko lineak, gasbideak, eta orain Abiadura Handiko Trena. Horiek guztiak ingurumen-inpaktuak areagotzen dituzte, bakoitzak bere aldetik eragiten dituen afekzioak batzen eta indartzen baitira.

4.- Ez du tren modernizatzen: Proiektatutako azpiegiturak ez du egungo zerbitzua hobetzen, plataforma berri baten eraikuntza baita egungo herri berberak lotzeko. Alderantziz. Egungo trenbidearen mantentze-lanak murrizten dituen azpiegitura berria eraikitzeak ekarriko lukeen kostua kontuan hartzen badugu, proiektuaren azken emaitzak gaur egun trenak zeharkatzen dituen eskualdeetan duen egoera nabarmen okertzea dakar.

5.- Krisi global larria, proiektu honek larriagotuko lukeena: Gure planeta krisi handi batean murgilduta dago, klima-aldaketaren, ingurunearen degradazioaren eta biodibertsitatearen galeraren ondorio konbinatuen ondorioz. Erregai fosilen kontsumoak eta baliabide naturalen gehiegizko ustiapenak eragiten dute. Proiektu honek joera horretan sakontzen du: distantzia luzeko mugikortasuna sustatzen du, eta gaur egun trenbide elektrifikatuarekin dagoen eskualde-garraioa zailtzen du, baina proiektu honekin degradatu egiten da eta erabilera zailtzen da. Eta hori guztia, eraikitzearekin batera suntsitzen diren ekosistemen galerarekin batera doa. Beharrezkoa da giza jarduerak biosferan duen eragina murriztea, eta, horretarako, kontsumoa murriztea eta horrelako proiektuak gauzatzen ez uztea.

Horregatik guztiagatik, **ESKATZEN DUT:**

Agiri hau aurkeztuta, onar dezala eta, ondorioz, aurreko alegazioak aurkeztutatzat jo ditzala, erreferentziako proiektua bertan behera uztea erabaki dezan.

(SINADURA: gaztelerazko orrialdea bete eta sinatu, Estatuko Aldizkari Ofizialean jasota dagoenez soilikan hezkuntza horretan aurkeztutako alegazioak kontutan hartuko baitira)