

ALEGACIONES AL PROYECTO DEL METRO POR EL CENTRO DE DONOSTIA:

La persona abajo firmante presenta las siguientes alegaciones al Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo del Metro de Donostialdea. Manifiesta su postura contraria a la construcción de un Metro subterráneo por el centro de Donostia, solicitando el abandono de dicho proyecto para dar la oportunidad a un verdadero debate sobre el modelo de ciudad y la mejor solución de transporte público para Donostialdea.

Introducción: el prometido replanteamiento del Proyecto del Metro por parte del Gobierno Vasco ha resultado un fraude:

La consejera de Medio Ambiente y Planificación Territorial, Ana Oregi, bajo cuya cartera se encuentran los proyectos de grandes infraestructuras de transporte, aseguró a comienzos de 2013 que en la actual situación económica no es momento para llevar a cabo **“proyectos faraónicos”** como el metro de Donostialdea o el Puerto Exterior de Pasaia: **“Yo he puesto muchas interrogantes a la pasante del Metro por el centro de Donostia (...) No sé si todos conocen qué obra se ha licitado y lo que significa para San Sebastian, su entorno y para los ciudadanos (...) Es un proyecto de gran envergadura técnica, financiera y conceptual. Merece por tanto que le dediquemos quince días de reflexión (...) Nuestra propuesta irá en la línea de poner en marcha grupos de trabajo para analizar la mejor solución de movilidad para Donostialdea. Tenemos que sentarnos en una mesa con el Ayuntamiento, la Diputación y con los ciudadanos, y entre todos tenemos que pensar cual es el mejor medio de transporte para Donostia”** (Ana Oregi, 3-2-2013).

Con estas declaraciones, se desmarcaba de los acontecimientos sucedidos a finales del 2012 y que levantaron mucha polvareda en torno al Proyecto del Metro, cuando el Departamento de Transportes del Gobierno del PSOE aprobó los proyectos, adjudicó las obras en el centro de Donostia y llegó a balizar una zona en la avenida de Zarautz como paso previo a la introducción de maquinaria, pisoteando el desacuerdo municipal del Ayuntamiento que denunciaba las múltiples afecciones que las obras ocasionarían en la ciudad. Finalmente, el Parlamento Vasco aprobó en aquellas fechas una enmienda acordada entre el PNV y EH Bildu para solicitar al ejecutivo de Urkullu la rescisión de los contratos adjudicados para la construcción de la pasante subterránea del metro, calificada por la portavoz parlamentaria del PNV como **“chapuza”**.

Sin embargo, hoy constatamos que el prometido replanteamiento del Proyecto del Metro por parte del Gobierno Vasco ha resultado un fraude: en efecto, ha publicado en el BOPV con fecha 29 de mayo de 2015 una resolución que somete a información pública durante 30 días hábiles un proyecto que, salvo algunas modificaciones puntuales, coincide sustancialmente con el Metro promovido por el anterior Gobierno socialista. De nuevo, el Gobierno Vasco juega sucio con la pasante del Metro en Donostia, habida cuenta de que en estas fechas, además, ni las nuevas corporaciones municipales ni las Juntas Generales constituidas tras las elecciones celebradas el 24 de mayo tendrán el tiempo suficiente para debatirlo.

Tras denunciar estos hechos, presenta las siguientes **ALEGACIONES** al Estudio Informativo:

1. DENUNCIA LA FALTA DE ANALISIS COMPARATIVO CON OTRAS ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE:

Plantea la nulidad del proceso al haberse omitido a la información pública un análisis comparativo y una justificación de la opción del Metro subterráneo frente a otras alternativas de transporte público. En efecto, las instituciones estudiaron a los largo de los últimos años distintos proyectos (Tranvia, extensión carriles bus a la comarca, “Tren-Tram” o metro ligero en superficie,...) que al menos apuntaban a soluciones diferentes, menos duras y con un menor coste económico. Sin embargo, éstas han quedado descartadas en ausencia de una justificación y de un análisis comparativo, siendo el caso que el Estudio Informativo simplemente deja de hablar de ellas a favor de la construcción del Metro subterráneo.

Vamos por tanto a exponer las diferentes propuestas que las instituciones estudiaron a lo largo de los últimos años, exigiendo que el Proyecto del Metro se someta en el período de información pública a un análisis comparativo de las distintas alternativas de transporte planteadas:

La propuesta del Tranvía (2001-2007):

El Plan Ferroviario (PTS Ferroviario) aprobado por el Gobierno Vasco en 2001 apostaba por implantar Tranvías en superficie en Donostia y en la zona de Txingudi. **“Tranvía sí, Metro no”** manifestaba entonces el Gobierno Vasco, defendiendo que el plan preveía para Donostia la puesta en marcha de un tranvía por considerarlo rentable para la ciudad, frente a un metro que no lo sería. Respecto a lo cual, el viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, Antonio Aiz (actual vice-consejero de Planificación Territorial y Transportes) dejó bien claro en enero 2004, a raíz de una polémica suscitada por la exposición de los planes ferroviarios del Gobierno Vasco en el Kursaal, que la opción del Metro por el centro de Donostia **“desde ningún punto de vista es rentable para la ciudad”**.

La propuesta favorable a la extensión de los carriles bus a la comarca (2007):

En septiembre del 2007, un medio de comunicación hizo público la existencia de un informe técnico que desaconsejaba en Donostia la implantación del Tranvía local contemplado en los planes iniciales del Gobierno Vasco, apostando **“por extender los carriles reservados para el autobús, incluso en los accesos comarcales”**. El análisis incidía en que un trazado tranviario local de quince kilómetros que cruzaría la zona llana de la ciudad --ejes Martutene-Boulevard y Antiguo-Gros— no se justificaba si se atiende a criterios de demanda de viajeros o rentabilidad social. En cambio, el informe apostaba por extender, no solo en la ciudad sino en la comarca, los carriles reservados transporte público de autobuses, profundizando en una política de un coste económico mucho menor.

Dicho informe subrayaba que el sistema de autobuses da un buen servicio y no encontraba razones económicas, sociales, ni funcionales para la construcción del Tranvía en Donostia, añadiendo que solo cuestiones de imagen o de necesidad de una profunda renovación urbana podrían justificar la inversión que supondría su implantación. Según el informe, construir una plataforma tranviaria en Donostia sería muy caro para el número los viajeros que transportaría, dado que se trata de una ciudad de orografía complicada --con numerosos barrios altos donde no llega el tranvía— y en la que la compañía de autobuses tiene los mejores registros de viajeros del Estado español. El sistema no sólo exigiría una inversión inicial elevada, sino que sería todos los años muy deficitario.

Por ello proponía como mejor solución la generalización de los carriles-bus reservados para la circulación del transporte público.

Ahora bien, dos semanas después, la consejera vasca de Transportes y Obras Públicas, Nuria Lopez de Guereñu, salió al paso de la publicación de aquella información manifestando que los informes negativos sobre la posibilidad de implantar el tranvía en Donostia se habían **“filtrado”** y que desconocía **“de donde ha podido salir, ya que hasta el momento solo existe un borrador. Se le ha colado a alguien y ha salido publicado en la prensa, pero ese informe no recoge algunas aportaciones sustanciales realizadas por los técnicos de Transportes, que modifican bastante las conclusiones que se pueden obtener (...) No sabemos por qué sólo se ha hecho público lo negativo”**, añadió la consejera.

De esta forma notoriamente oscurantista, quedó zanjada la discusión en relación al estudio del tranvía y a la propuesta alternativa favorable a la extensión de los carriles bus en la comarca.

El estudio inicial del Metro y la propuesta alternativa del “Tren-Tram” comarcal (2007-2009):

A partir de 2007, el endurecimiento de las acciones de modernización de EuskoTren marcó el inicio de una revisión del plan ferroviario que se concretó en el estudio inicial del Metro subterráneo por el Centro de Donostia, que fue finalizado por el anterior Gobierno del PNV en Octubre de 2008. A este respecto, es preciso hacer mención a la dura evolución de los planes de modernización de EuskoTren acaecida en el tránsito de

producirse el estudio inicial del Metro: en efecto, se observa que la modernización de EuskoTren fue abandonando la posible mejora continua de toda la línea Bilbo-Donostia con acciones más modestas y distributivas en el territorio, al tiempo que las actuaciones se centraron en las dos áreas metropolitanas de Bilbo y Donostialdea, donde las intervenciones adquirieron progresivamente un carácter más duro y metropolitano –se empezó a hablar de la **“metrización”** del Topo y de la red de Euskotren en Donostialdea--, con la construcción de variantes de nuevo trazado y nuevas estaciones preferentemente subterráneas, operaciones cada vez más alejadas de criterios de minimización de costes e impactos, y establecimiento de frecuencias cada vez más **“cercanas a las que ofrecen los servicios de metro”**. No obstante, una vez finalizado el estudio inicial del Metro en 2008, el Departamento de Transportes encabezado entonces por Nuria Lopez de Guereñu y Arantxa Tapia no hizo pública la existencia del mismo, al considerar necesario contrastar previamente la opción de construir un Metro subterráneo en Donostia con otra posibilidad consistente en implantar a nivel comarcal un Metro ligero en superficie o “Tren-Tram”, igualmente formulado desde una óptica netamente metropolitana, pero de menor coste económico.

A grandes rasgos, según Arantxa Tapia –quien, tras ser desplazada la viceconsjería de Transportes del Gobierno Vasco por la llegada del partido socialista, fue nombrada diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio en la Diputación de Gipuzkoa, siendo actualmente consejera de competitividad económica en el Gobierno Vasco--, el sistema del “Tren-Tram” se basaría en utilizar líneas ferroviarias convencionales para prolongar los servicios urbanos en forma de Metro ligero en superficie, obteniéndose una mayor rentabilidad de dichas líneas, con un coste por kilómetro mucho menor. El objetivo perseguido es que **“ese servicio Metro tenga mucha frecuencia, pero no tiene por qué ser soterrado”**, añadía Arantxa Tapia. Esta propuesta se basaría en la ventaja de los aparatos híbridos del tren ligero o “tren-tram”, que son más ligeros que los de EuskoTren y tienen la capacidad de aceleración y frenado de un tranvía (lo que les permite hacer paradas frecuentes sin perder mucho tiempo), a la vez que alcanzan velocidades punta comparables a las de un tren. De esta manera, se conseguiría con el mismo vehículo dar continuidad en Donostia a los potentes accesos comarcales concebidos preferentemente mediante costosas obras subterráneas, prolongando el servicio de EuskoTren desde Amara hasta Ibaeta, pasando por el centro de la ciudad, pero en superficie; es decir, un metro ligero en superficie **“que empieza en Hondarribia, y que luego utilizaría las vías del Topo y que puede ir hacia Riberas de Loiola o a la zona universitaria de Donostia”**, explicaba. De hecho, la propuesta de instalar un sistema “tren-tram” por superficie ya figuraba en los planes de la Eurociudad (**“Libro Blanco de la Eurociudad”**, 2000), donde se proponía un tren-tranvía desde Donostia hasta Baiona: **“Este potente eje de transporte público, con características de metro ligero, que articula la malla metropolitana de la Eurociudad, se convierte en un factor esencial para su construcción (...) Se propone utilizar un material móvil bi-tensión, con doble velocidad tren/tranvía, como se viene utilizando en países como Alemania con territorio con complejidad semejante, y que parte de las infraestructuras existentes tanto del Topo como de RENFE y SNCF”** (Anexo C sobre Infraestructuras, Eurociudad). A este respecto, el ente foral se había fijado en el modelo de transporte que se puso en marcha en la ciudad alemana de Karlsruhe en 1992: según Arantxa Tapia, el sistema alemán de vehículos ferroviarios ligeros **“está funcionando muy bien y ha conseguido multiplicar por cuatro el número de viajeros en el entorno metropolitano de 500.000 habitantes, ya que se atrae a la gente hacia el centro, pero repartiéndola en forma tranviaria por toda la ciudad”**.

A finales de julio del 2009, Arantxa Tapia volvió a exponer en la reunión que la Diputación mantuvo con el consejero de Transportes Iñaki Arriola y Ernesto Gasco, que la institución foral disponía de un **“plan estratégico de Movilidad”** en el que se desarrollaba una propuesta distinta a la del Metro subterráneo por la que apostaba el Ejecutivo autónomo. Es más, en octubre del mismo año declaraba que la Diputación Foral de Gipuzkoa iba a tener en junio de 2010 la redacción del proyecto encima de la mesa: **“La solución del tren-tranvía es una de las mejores combinaciones para dar servicio a zonas periurbanas, uniéndolas con el centro. Con lo que costaría tres estaciones de Metro en Donostia se puede construir toda una red que dé servicio a Donostia y a otras localidades”**.

El último exponente de esta propuesta alternativa lo tenemos en la comparecencia de Arantxa Tapia en las Juntas Generales celebradas en septiembre del 2011, donde tras presentar el PNV una moción solicitando que se estudiara **“el sistema de transporte más adecuado para Donostia: Metro, tranvía urbano o autobuses”**, ella añadió que **“habiendo cambiado la situación económica radicalmente, si bien en 2007 era posible afrontar una obra de Metro subterráneo, en la actualidad el Gobierno Vasco tendría además problemas para afrontar una obra de tal envergadura, incluso si la Diputación aportara la mitad del presupuesto”**.

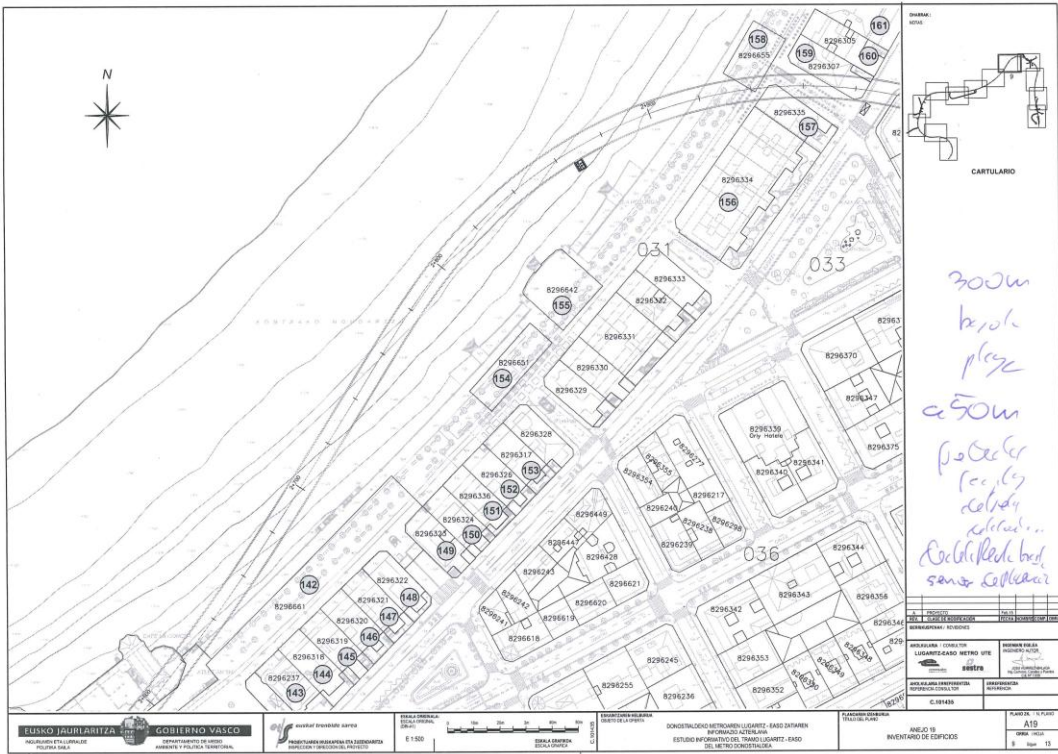
Pues bien, todo ello es razón suficiente para exigir el sometiendo a información pública de un análisis comparativo de las distintas alternativas de transporte planteadas: ¿Metro, Tranvía, tren-tram, o autobuses?

2. RECHAZA LA CONCEPCION CENTRALIZADORA DEL TRAZADO Y LA ABERRACION INFRAESTRUCTURAL QUE SUPONE LA CONSTRUCCION DE UN METRO BAJO LA PLAYA DE LA CONCHA:

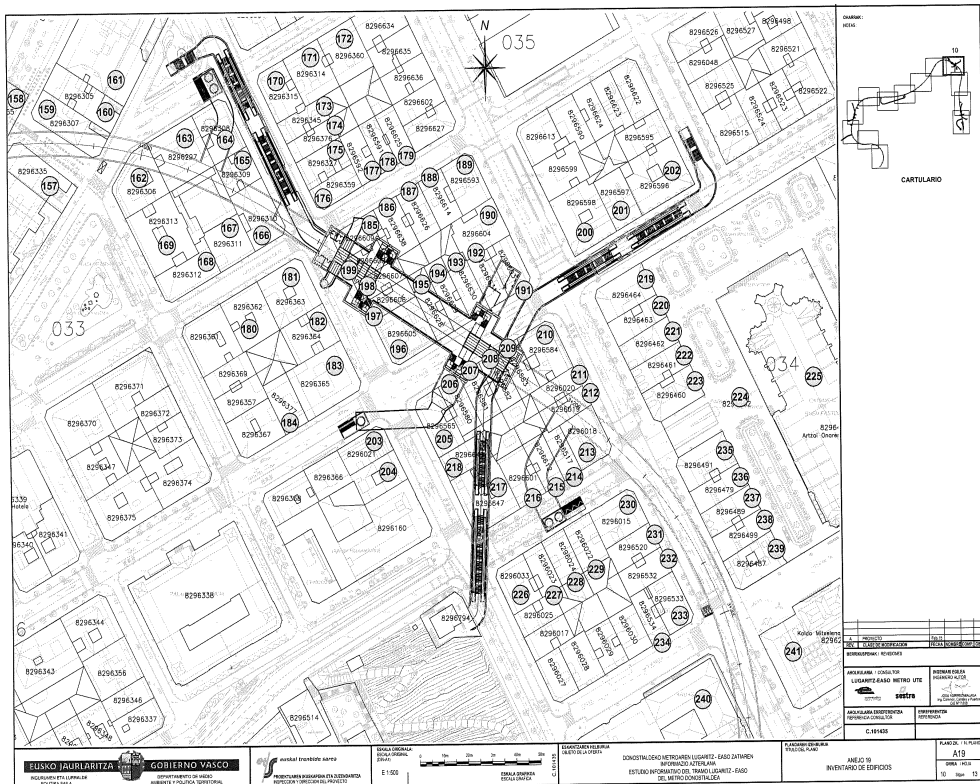


El diseño del Proyecto del Metro Lugaritz-Morlans refuerza una concepción centralizadora del espacio urbano que gravita en torno al Centro-La Concha; lo cual no solamente resulta inadecuado desde una perspectiva de equilibrio territorial, sino que, además, obliga a disponer de un trazado que choca frontalmente con los condicionantes físicos del entorno y que se adentra bajo la playa de La Concha en un tramo de 300 metros. En efecto, se observa en los planos que el trazado penetra bajo la playa de La Concha desde las inmediaciones de La Perla hasta el Hotel Londres, discurriendo en todo el frente de la Rotonda bajo los arenales de La Concha a una profundidad de 30 metros en el espacio comprendido entre la línea de bajar y la línea de pleamar. Frente a semejante aberración infraestructural, solo cabe exigir la protección de La Concha, incluidas las aguas, el lecho marino y el subsuelo. La prohibición de la ejecución de esta infraestructura se plantea además de acuerdo con la Ley de Costas, puesto que en estos espacios del litoral **“únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación o presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre”**.

Resalta igualmente la incidencia del trazado en el entorno urbano, donde el paso bajo las edificaciones situadas sobre los suelos fluvio-mareales que se extienden hasta Amara constituye uno de los puntos críticos



del trazado: el proyecto aporta a este respecto un listado en el que contabiliza hasta 311 edificios situados en las proximidades del trazado, resaltando por su elevado número la potencial afectación de la obra en los edificios del Paseo de La Concha, C/Zubieta, Calle Easo, Calle Arrasate, Calle San Martin, Calle San Bartolome, Calle Urbieta, Plaza Buen Pastor, Calle Urdaneta, Calle Larramendi y la Plaza Easo.



La inadaptabilidad del trazado a los condicionantes físicos del entorno se pone también de manifiesto en varios puntos críticos que se producen en esta zona debido a un descenso de la tapada de roca disponible. **“Este diseño es consecuencia de haber llevado el trazado en general, y la estación de Centro-La Concha en particular, hacia el centro de la ciudad, lo que ha supuesto la disminución de tapada de roca disponible”**, señala al respecto el Estudio Informativo. En efecto, se proyecta un trazado que se aleja del cerro de roca, obligando a que las excavaciones del túnel (con una anchura de 9 m y una altura de unos 7 m) y de la gran “caverna” subterránea de la estación central de La Concha-Centro (de unos 16’5 m de anchura y 13 m de altura) se ejecuten en una zona en la que desciende el nivel de roca. Este problema sucede primero en la playa de La Concha, donde la rasante del Metro desciende hasta la cota -29m, buscando la mayor tapada de roca posible bajo los suelos arenosos que en esta zona de la bahía tienen una profundidad de 12-14 metros. Posteriormente, se dispone una curva que lleva a la infraestructura a adentrarse bajo en centro urbano, dando paso a un tramo en el que se ubicaría la futura estación de Centro-La Concha, situada a 35 metros de profundidad bajo las dos manzanas limitadas por las calles Easo y Urbietta y las calles Arrasate y San Bartolomé. Más adelante, el trazado presenta otro punto crítico en el paso bajo la calle Easo, ya que la cota de la roca desciende bruscamente y el recubrimiento de roca sobre la clave del túnel es de solo 4 m, cuando el criterio general ha sido contar con un recubrimiento de roca de al menos 7 metros. Todo ello demuestra que el diseño del trazado es nefasto desde el punto de vista de su adaptación a los condicionantes físicos del entorno. **“El principal objetivo a cumplir en el diseño del trazado ha sido el de acercar la estación de Centro-La Concha al centro de San Sebastián”**, señala el Estudio Informativo, independientemente de que la plasmación física del proyecto vaya originando tantos problemas.

Pues bien, frente a esta apuesta por la construcción de la pasante del Metro por el centro de la ciudad, parece evidente que el carácter tangencial de las líneas tradicionales de Euskotren y de Renfe, que bordean la ciudad sin atravesar el centro, al que no obstante sirven mediante las estaciones de Easo y de Atotxa, se ajustan mucho mejor a los condicionantes físicos del territorio, además de ejercer un efecto saludable en el equilibrio espacial de la ciudad.

3. LA FALTA DE ESTUDIO DE RENTABILIDAD ECONÓMICO Y SOCIAL:

El Estudio Informativo del Metro no aporta ningún dato de previsiones de demanda, ni de rentabilidad económica, social o financiera, que permita analizar económicamente la viabilidad de este proyecto presupuestado en 173 millones de euros y con un plazo de ejecución de 4 años de obras. Esto es inadmisibles, habida cuenta de que el limitado umbral poblacional de la ciudad lleva a cuestionar la opción del Metro subterráneo, a la vez que todos los días escuchamos noticias acerca del inmenso agujero económico en que se han convertido las infraestructuras, descubriéndose el derroche de recursos públicos que se han dado con la ejecución de obras públicas que no respondían a ninguna racionalidad económica.

Guillermo Peñalosa, analista en cuestiones de transporte, advertía en noviembre del 2011 en su visita a Donostia que **“el Metro va a provocar un fuerte endeudamiento que habrán de asumir la actual y futuras generaciones”**. Por lo que él también proponía **“extender la red de carriles bus”**, precisando que **“para ello es suficiente una quinceava parte del presupuesto del metro (...) Además, la gente prefiere viajar sin entrar bajo tierra, mirando los árboles, el mar y el resto de paseantes”**, observaba, concluyendo que **“el dinero a gastar en el metro podría destinarse también a parques, lugares públicos, escuelas y otros equipamientos”**.

En cuanto a la finalidad social con la que se plantea la construcción del Metro por el centro de Donostia, lo cierto es que las breves menciones que se hacen en relación a la funcionalidad de la estación de Centro-La Concha y los planos revelan ante todo los intereses puramente mercantilistas que prevalecen en su diseño: en efecto, para la estación central del proyecto se diseñan tres “cañones” de acceso que desembocan respectivamente en la plazoleta Xabier Zubiri (frente a la entrada del Hotel Londres) para comunicar con el

“centro turístico” de la ciudad, en la calle Loiola para servir de **“soporte de los intensos desarrollos comerciales”**, a la vez que el tercero desemboca ni más ni menos que **“en un espacio subterráneo integrado en el futuro centro comercial previsto en la operación urbanística San Bartolome Muinoa”**.

4. CUESTIONA EL PROYECTO DEL METRO DE DONOSTIALDEA PORQUE CONSOLIDA UN MODELO SOCIAL Y TERRITORIAL METROPOLIZADO:

La construcción del auténtico Metro en Donostialdea es un elemento fundamental, junto con otro número de factores y grandes infraestructuras, en la apuesta por desarrollar un modelo social y territorial metropolitano. Las resoluciones del Gobierno Vasco nos dicen a este respecto que **“este diseño modifica la concepción del transporte ferroviario en el área de Donostialdea estableciendo un servicio tipo metro entre Zumaia y Hendaia”**. En este sentido, la envergadura del plan va más allá de la obra en el centro de Donostia y el proyecto no se concibe como una alternativa al transporte local, sino que el plan del Metro ha llegado hoy a plasmarse en diferentes proyectos y obras de construcción de variantes completamente nuevas y duramente modernizadas en la red de EuskoTren que se extiende también a otros municipios como Irun y Hondarribia, Errenteria y Pasaia, Lasarte y Zubieta, Usurbil-Aginaga, Aia-Orio y Zarautz. Para hacerse una idea de la envergadura de este proyecto, cabe citar la estimación del coste económico de 1.160 millones de euros para el Metro de Donostialdea que aporta el PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa (**“Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)”**). De hecho, el proyecto del Metro de Donostialdea se compone de toda una serie de operaciones y obras parciales recogidas en los planos de la **“Nueva Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco relativa a la Ordenación ferroviaria en el territorio Histórico de Gipuzkoa”** (aprobada por el Gobierno Vasco en octubre del 2012).

Ciertamente, por la falta generalizada de información, la sociedad permanece ajena a esta cuestión que nos confronta sin embargo con los problemas básicos acarreados por el desarrollo del capitalismo contemporáneo, destacando que el Metro de Donostialdea **“acentuaría la concepción metropolitana de San Sebastián y su entorno”**. En efecto, la intensificación de los transportes de masas y la construcción de sistemas de transporte cada vez más veloces está desempeñando un papel decisivo en la metropolización y el diseño del territorio a gran escala, que incrementa las distancias a recorrer diariamente entre la casa y las zonas comerciales y de servicios, los lugares de trabajo y de consumo, los centros de estudio, los hospitales o las actividades de ocio, imponiendo un estilo de vida dependiente del sistema de transportes motorizado.

Debemos subrayar también la raíz social de este problema, puesto que el modelo territorial metropolitano que se nos quiere imponer no se da por casualidad, sino que responde a los intereses del Capital y aparece como el resultado de una **“concentración de población y de urbanización masiva, pero también, y quizás sobre todo, una concentración de funciones económicas superiores”**. Por ello, es preciso denunciar el enorme cinismo del Departamento de Transportes cuando nos ha presentado el Metro como un **“tren social” (...)** **es el transporte cotidiano de los trabajadores”**. Antes bien, el Metro de Donostialdea forma parte de una reestructuración post industrial del territorio, que ha significado la instauración de una economía basada totalmente en los servicios y la liquidación de las actividades productivas tradicionales que se localizaban en los barrios, transformando la clase trabajadora en masa dispersa de asalariados y aumentando por otra parte aún más la ausencia relacional entre los habitantes dentro de la misma aglomeración. En fin, el Metro es una infraestructura típica de una sociedad metropolitana, en la que no quedan localidades, barrios y pueblos con una dinámica independiente, sino que todas son complementos o sucursales del Centro, imponiéndose sin apenas variaciones un modo de vida en el que el circular y el consumir prevalecen sobre el habitar.

A modo de conclusión:

A la vista de las observaciones que hemos aportado, parece evidente que el Proyecto del Metro de Donostialdea supone seguir apuntalando la fe en el crecimiento y en la política de más transporte y

hormigón. Se profundiza aún más en la plasmación de un modelo desarrollista que ha conducido la sociedad capitalista a la crisis ecológica, social y económica. Al mismo tiempo, quizás en una actitud esquizofrénica, las instituciones reconocen que **“la planificación debería orientarse a una disminución de las necesidades de desplazamientos”**. Pero si esto fuera así, lo cierto es que ello determinaría por sí solo la necesidad de invertir las tendencias a la metropolización del territorio y el rechazo de nuevos proyectos de grandes infraestructuras de transporte como el Metro.

Por todo ello, solicitamos el abandono del proyecto Proyecto del Metro de Donostialdea y proponemos extender el debate para contribuir a la necesaria contestación social a esta infraestructura.

D/Dña, con DNI.....,
con domicilio a efectos de notificación en

En, a dede 2015.

Fdo: