

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

MINISTERIO DE FOMENTO

Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071-Madrid

REF: "Información pública. Estudio Informativo del Proyecto de la Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz"

D^a MIREN LARRION RUIZ DE GAUNA, con DNI 16289745H, y domiciliado a efectos de notificaciones en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, plaza nueva nº 1 de Vitoria-Gasteiz, C.P. 01001, como portavoz de EH Bildu en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, y como mejor proceda en derecho,

DIGO

Que habiéndose publicado en el BOE de fecha 5 de julio de 2019 el *Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ"*, por el cual se abre un plazo para formular alegaciones que se extiende hasta un total de 45 días hábiles, realiza las siguientes ALEGACIONES

PREVIA.- El Estudio informativo aparentemente debe abarcar la "integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz", pero, sin embargo, no analiza el efecto de los espacios ferroviarios intraurbanos, macro-elemento de difícil integración en la ciudad, pero de IMPOSIBLE integración, si no se aborda y analiza este aspecto y sus múltiples afecciones. A lo largo de las siguientes alegaciones se expondrán aspectos que o bien han quedado fuera del estudio informativo o se han abordado de forma parcial.

PRIMERA.- ASPECTOS URBANÍSTICOS.

Las estructuras ferroviarias impactan negativamente tanto en el paisaje como en la vida urbana, por lo que estudiar su integración óptima debe ser el objetivo de los poderes públicos.

El primer efecto es la problemática del "efecto barrera o frontera", donde el hecho de estar junto a ella conlleva algunas servidumbres o menguas de la vida urbana, que no son meros bordes sino que representan la destrucción de las vecindades hasta el punto de convertirse en fronteras sociales. El proyecto recogido en este Estudio acentuará este efecto frontera en los barrios de Salburua (18.900 vecinos a 1/1/2019) y Zabalgana (26.943 vecinos a 1/1/2019).

Se condena a Salburua y Zabalgana al efecto frontera creado en la ciudad por los espacios ferroviarios, el efecto barrera materializado por la escasez de cruces así como por la existencia de pasos a nivel y de groseros pasos a desnivel, y la degradación de la calidad ambiental debida a los cierres inadecuados y mal mantenidos, la suciedad, la acumulación de materiales, los humos, los ruidos y las vibraciones.

Las barreras físicas que supondrán estos viales ferroviarios tendrán su efecto en los procesos inmobiliarios y en general para la segregación socio-espacial consentida o apoyada por el planeamiento y la gestión urbanísticos. De forma que las barreras físicas se acaban convirtiendo en barreras sociales para la segregación socioeconómica y la zonificación.

Este riesgo de segregación socio-espacial, que supone inequidad social y fragmentación espacial con la barrera ferroviaria como herramienta, debe estudiarse e incorporarse en este Estudio, dado que es necesario conciliar las exigencias del ferrocarril y las de la ciudad.

El actual planteamiento del proyecto da por perdida la oportunidad histórica que tenía Vitoria-Gasteiz de ver soterrado el paso por la ciudad de las vías del tren de manera integral, por lo que NO supone, en ningún caso, la integración urbana de esta nueva infraestructura ferroviaria en el espacio urbano del municipio, sino que perpetúa su división. Lo que genera graves problemas de funcionamiento interno y de carácter medioambiental y va a suponer una barrera infranqueable que va a impedir para siempre la comunicación y el desarrollo urbanístico de los barrios de Salburua y Zabalgana, tal y como viene previsto en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana, en vigor desde 2003, y en el documento de avance de la revisión del mismo, actualmente en proceso.

En consecuencia, también se verá gravemente perturbado su normal desenvolvimiento económico y social al verse esta importante área urbana donde viven actualmente más de 40.000 personas, físicamente estrangulada impidiendo cualquier permeabilidad.

En consecuencia, considero que la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento **DEBE REPLANTEAR EL PROYECTO DE ACCESO Y PENETRACIÓN DE LA NUEVA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA CIUDAD DE VITORIA-GASTEIZ CON UNA ACTUACIÓN QUE SUPONGA SU SOTERRAMIENTO INTEGRAL E INTEGRACIÓN URBANA EN TODA LA CIUDAD CONSOLIDADA**, tal y como ya lo hacía en el anterior Estudio informativo de 2010, donde se soterraba “en la zona urbana, desde Zabalgana a Salburua, en una longitud aproximada de 6,8 km”, **CON OBJETO DE HABILITAR UN NUEVO EJE DE DESARROLLO URBANO QUE HAGA DESAPARECER LA BARRERA QUE SUPONE LA VÍA ACTUAL.**

ESTA INCORPORACIÓN DE TODA LA TRAMA URBANA SUPONE ELIMINAR LAS DISCONTINUIDADES PROVOCADAS POR EL FERROCARRIL EN LA TRAMA URBANA DEL ESTUDIO ACTUAL. DE ESTA MANERA, NO SE IMPOSIBILITA EL FUTURO DESARROLLO URBANÍSTICO, ECONÓMICO Y SOCIAL DE TODOS LOS BARRIOS SITUADOS AL ESTE Y AL OESTE DE VITORIA-GASTEIZ.

SEGUNDA.- VALORACIÓN DE COSTES

El proyecto de integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz es un asunto con una dilatada trayectoria en el municipio de Vitoria-gasteiz, se remonta a 1998. Esta es ya la séptima legislatura municipal en la que el tema vuelve al municipio.

Cinco alcaldes y numerosos ministros han hecho públicas diferentes opciones y alternativas, que siempre parecen ser la definitiva, hasta que se presenta la siguiente, lo que ha socavado la credibilidad del proyecto, fundamentalmente de su soterramiento, en la ciudad.

Además de la falta de credibilidad sobre su materialización, que arrastra el proyecto, se suma el baile constante de cifras de costes.

Este “*Estudio informativo de integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz*” confirma la tendencia hacia **un soterramiento menguante con un coste creciente**.

De hecho respecto al último presupuesto de enero de 2019 se ha incrementado en casi un 20%.

Cada valoración de costes que se presenta no sólo aumenta sino que cada vez es más incoherente respecto a los datos anteriores.

Se puede observar en la comparación con datos de estudios anteriores y de otros estudios.

Primera comparativa.- Objetivos del Protocolo de colaboración de 2010:

Nueva estación de viajeras y viajeros que favorezca la intermodalidad

*Construcción de un nuevo trazado en vía doble de ancho UIC que tendrá una longitud aproximada de 11,0 km, y discurrirá por el eje denominado Lakua-Arriaga en su mayor parte, **estando soterrado en la zona urbana de Vitoria desde Zabalgana a Salburua, en una longitud aproximada de 6,8 km.** El trazado en vía doble de ancho ibérico, de unos 15,4 km. de longitud, discurrirá en paralelo al anterior **e igualmente soterrado en la zona urbana** de Vitoria y dará continuidad a la línea existente de Madrid-Hendaya.*

Estimación preliminar de Costes (millones de euros):

Obras ferroviarias = 476,0

Obras Urbanización = 35,0

TOTAL = 511,0 (millones de €)

Sin embargo, y en sólo 9 años, donde no se ha producido un incremento de IPC, ni de costes, que puedan justificarlo, el actual Estudio Informativo presenta la siguiente estimación de costes:

PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN. P.C.A.*	Nudo Arkaute - Oeste 251.923.336,90 €	Nudo Arkaute - Este 247.152.032,12 €
Acceso a Vitoria-Gasteiz* Entre pantallas 582.329.403,98 €	834.252.740,88 €	829.481.436,10 €
Acceso a Vitoria-Gasteiz* Pilotes secantes 600.586.060,19 €	852.509.397,09 €	847.738.092,31 €

*Obras de la estación incluidas

Como se puede observar es un coste cada vez mayor, para, además, soterrar cada vez menos. El Estudio Informativo actual sólo contempla soterrar 3.6 km frente a los 6,8 km de 2010.

Segunda comparativa.- Estudio Informativo de la nueva Red Ferroviaria Del País Vasco. Corredor de acceso y Estación de Bilbao-Abando (marzo 2019).

La base de comparación de este estudio es pertinente, tanto por la fecha de publicación (4 meses de diferencia), como por la encontrarse en una situación socio-económica parecida, tanto por la forma de financiación y los acuerdos interinstitucionales, como por la similitud de costes de mano de obra, etc.

El caso del Acceso a Bilbao contempla 2 opciones estudiadas:

Alternativa 1. Acceso Este

El kilometraje de esta alternativa tiene su inicio en el emboquille sur del túnel. La propuesta constructiva se compondrá de un túnel que llegará hasta la estación de Bilbao-Abando y cuenta con la siguiente tramificación:

PK ini	PK fin	Longitud (m)	Tipología estructural	Nº de vías
0+000	0+135	135	Falso túnel	2 Vías
0+135	5+727	5.592	Túnel	2 Vías
5+727	6+244	517	Túnel	3 Vías
6+244	6+284	40	Caverna	3-4 vías

6+284	-	-	Estructura entre pantallas	
-------	---	---	----------------------------	--

Alternativa 2. Acceso Oeste

La alternativa 2 comienza en el mismo punto que la alternativa 1. Tras girar a derechas a lo largo de 1.563 metros y con pendiente de 15%, el trazado continúa en recta otros 2260 metros. Al igual que en la alternativa anterior, el kilometraje de esta alternativa tiene su inicio en el emboquille sur del túnel. La propuesta constructiva se compondrá de un túnel que llegará hasta la estación de Bilbao-Abando y cuenta con la siguiente tramificación:

PK ini	PK fin	Longitud (m)	Tipología estructural	Nº de vías
0+000	0+135	135	Falso túnel	2 Vías
0+135	5+728	5.593	Túnel	2 Vías
5+728	6+345	617	Túnel	3 Vías
6+345	6+385	40	Caverna	3-4 vías
6+385	-	-	Estructura entre pantallas	

La tabla de valoración de costes en el **Estudio Informativo de Bilbao** (marzo 2019) es la siguiente:

		PEM (Presupuesto de Ejecución Material)	PBL (Presupuesto Base de Licitación)
Alternativa 1 + Base de mantenimiento en nivel -1.5	Estación	344.284.218,12	495.734.845,67
	Corredor acceso este	178.814.185,14	257.474.545,18
	Reubicación	9.286.216,62	13.371.223,31
Alternativa 1 + Base de mantenimiento en Zorroza	Estación	344.284.218,12	495.734.845,67
	Corredor acceso este	178.814.185,14	257.474.545,18
	Reubicación	16.710.357,23	24.061.243,37
	Estación	344.284.218,12	495.734.845,67

Alternativa 2 + Base de mantenimiento en nivel -1.5	Corredor acceso oeste	184.562.702,46	265.751.835,27
	Reubicación	9.286.216,62	13.371.223,31
Alternativa 2 + Base de mantenimiento en Zorroza	Estación	344.284.218,12	495.734.845,67
	Corredor acceso oeste	184.562.702,46	265.751.835,27
	Reubicación	16.710.357,23	24.061.243,37

La tabla de valoración de costes en el **Estudio Informativo de Vitoria-Gasteiz** (julio 2019) es la siguiente:

		PEM (Presupuesto de Ejecución Material)	PBL (Presupuesto Base de Licitación)
Corredor entre pantallas + Alternativa Oeste	Estación	55.459.250,00	555.550.262,82
	Corredor*(entre pantallas)	288.412.822,26	
	Varios + seguridad y salud	41.952.514,82	
	Arkaute: Alternativa Oeste	164.814.352,30	237.316.185,88
Corredor entre pantallas + Alternativa Este	Estación	55.459.250,00	555.550.262,82
	Corredor*(entre pantallas)	288.412.822,26	
	Varios + seguridad y salud	41.952.514,82	
	Arkaute: Alternativa Este	163.401.712,33	235.282.125,58
Corredor pilotes secantes + Alternativa Oeste	Estación	55.459.250,00	573.018.373,17
	Corredor*(pilotes secantes)	299.226.287,26	
	Varios + seguridad y salud	43.271.623,47	
	Arkaute: Alternativa Oeste	164.814.352,30	237.316.185,88
Corredor pilotes secantes + Alternativa Este	Estación	55.459.250,00	573.018.373,17
	Corredor*(pilotes secantes)	299.226.287,26	
	Varios + seguridad y salud	43.271.623,47	
	Arkaute: Alternativa Este	163.401.712,33	235.282.125,58

*Superestructura - Drenaje - Estructuras - Movimiento de tierras - Electrificación - Instalaciones de seguridad y comunicaciones - Instalaciones de seguridad no ferroviaria - Reposición de servidumbres - Situaciones provisionales - Reposición servicios afectados - Integración ambiental - Obras complementarias

El corredor en el caso de Vitoria-Gasteiz, conlleva una parte mucho menor de traza soterrada respecto al caso de Bilbao, sin embargo los costes están por encima a los del caso de Bilbao.

Por otra parte en la traza soterrada en el municipio de Vitoria-Gasteiz se contempla sobre las vías pero también soterrados, dos carriles de tráfico por sentido de circulación. La incorporación del vial *soterrado* para el *tráfico* de vehículos en el centro de la ciudad incide, obviamente, en los costes finales.

Por tanto y dadas las incongruencias con:

1. Datos de costes ofrecidos en enero de 2019.
2. Datos de costes establecidos en el Protocolo de Colaboración entre el ministerio de Fomento, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Alava, Ayuntamiento de Vitoria-gasteiz y ADIF de 5 de marzo de 2010.
3. Datos de costes del Estudio Informativo de la nueva Red Ferroviaria Del País Vasco. Corredor de acceso y Estación de Bilbao-Abando (marzo 2019).

SE CONSIDERA QUE EL ESTUDIO DEBE INCORPORAR UN INFORME DE COSTES PORMENORIZADO QUE:

JUSTIFIQUE LA GRAVE DESVIACIÓN DE LOS MISMOS,

LAS RAZONES PARA QUE SE SIGAN MULTIPLICANDO LOS COSTES,

Y UN ANÁLISIS COMPARATIVO DE POSIBLES ACTUACIONES QUE AJUSTEN COSTES.

TERCERA.- VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

Este Estudio informativo no aclara si la financiación va a variar respecto a la acordada previamente en el Protocolo de Colaboración entre el ministerio de

Fomento, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Álava, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y ADIF de 5 de marzo de 2010.

En el Convenio se establecía que la financiación tanto de las obras ferroviarias como las obras de urbanización se financiarían mediante aportaciones del Ministerio de Fomento (50%), Gobierno Vasco (25%), Diputación Foral de Álava (10%) y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (15%). Y se establecía unos “aprovechamientos” de 135 millones de €.

Entiéndase aprovechamientos como las plusvalías inmobiliarias que financiarían una parte importante del coste de toda la operación global, tanto la ferroviaria como la urbanística.

Sin embargo la crisis -económica, financiera e inmobiliaria- ha destapado este planteamiento de aprovechamientos o plusvalías como equivocado y manipulador del papel que debe tener el planeamiento urbanístico.

Las grandes dudas sobre la financiación basada en estas plusvalías se basan en los casos reales que han demostrado que la idea de que los terrenos liberados **deben y pueden generar las plusvalías inmobiliarias** suficientes para casi “autofinanciar” el soterramiento, de forma que suponga un “coste cero” a las administraciones, **es un auténtico tópico irreal, y que en cualquier caso se basaría en un futuro trasvase de los costes desde las administraciones a la ciudadanía**, mediante intensas operaciones inmobiliarias sobre los suelos liberados.

Caso absolutamente inviable en el proyecto contemplado en este Estudio informativo.

Esta “autofinanciación” significa descargar de los presupuestos generales de la administración pública, es decir es una financiación que no proviene directamente del titular de la competencia pública.

Este principio de “autofinanciación” es un reflejo del ideario neoliberal que transfiere las cargas económicas del titular a los usuarios y usuarias. Esta finalidad lucrativa del patrimonio inmobiliario de las entidades públicas se ha justificado en el hecho de que los rendimientos obtenidos se aplicarán al mejor cumplimiento de sus específicos fines públicos, de modo que la autofinanciación se ha convertido en un principio dogmático neoliberal.

Este principio tiene otro efecto perverso al intensificar y posibilitar la existencia de acciones viciadas en tanto en cuanto la rentabilización al máximo posible del patrimonio podría acrecentar las tensiones especulativas en el mercado inmobiliario, contra las que la propia administración debería combatir por mandato constitucional.

La integración de las infraestructuras ferroviarias en Vitoria-gasteiz es responsabilidad de la Administración que presta ese servicio público, donde el Administrador de esta infraestructura ferroviaria interviene triplemente, al afectar al dominio público que administra, a los servicios que prestan y al patrimonio propio que rentabiliza.

Se ha argumentado que el gran beneficio de este tipo específico de autofinanciación reside en que no le cuesta nada al contribuyente, silenciando el coste que suponen al consumidor y al ciudadano, así como al interés general, dado que serían los precios del mercado inmobiliario los que soportarían la operación. En definitiva, la ciudadanía de Vitoria-Gasteiz acabaría pagando de su bolsillo esa “plusvalía”.

La propia “Resolución de 27 de febrero de 2019, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad, a 31 de diciembre de 2016”, de BOE Núm. 103 del 30 de abril de 2019, recoge:

*3.- Las sociedades instrumentales constituidas entre los años 2002 y 2010 para la integración del ferrocarril en las ciudades no han conseguido la finalización de los proyectos inicialmente planificados, generando la necesidad de una financiación externa del proyecto hasta que se pueda poner en valor los suelos liberados del uso ferroviario, afectando a la estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera de las cuentas públicas y presentando una incertidumbre respecto de la obtención de ingresos futuros derivados de las plusvalías de la transformación de los terrenos ferroviarios. A la vista de esto, **sería recomendable que el Ministerio de Fomento elaborase planes de financiación de las actuaciones de integración del ferrocarril atendiendo a criterios realistas y contemplando, en su caso, una financiación a corto y medio plazo no solo vinculada a la generación de plusvalías urbanísticas de realización incierta.***

Es, por tanto, desde las propias instituciones desde donde se recoge las dudas sobre la viabilidad financiera de sus proyectos.

Por eso es tan necesario **QUE SE INCORPORE AL ESTUDIO INFORMATIVO LA PROPUESTA DE FINANCIACIÓN DEL PROYECTO.**

ENTENDEMOS QUE LA RECUPERACIÓN DE LOS ESPACIOS, EN EL CASO DE VITORIA-GASTEIZ, SE DEBE REALIZAR MEDIANTE UN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO QUE GARANTICE SU EQUIDAD A TRAVÉS DEL EQUILIBRADO REPARTO DE LAS PLUSVALÍAS GENERADAS, TENDIENDO FUNDAMENTALMENTE A LA INTEGRACIÓN URBANÍSTICA DE UNO Y OTRO LADO DEL FERROCARRIL, DONDE SE EVITE LA TENTACIÓN ESPECULATIVA.

LAS INTERVENCIONES NO DEBEN ENFOCARSE EN EL APROVECHAMIENTO DE LOS SUELOS NI EN FORZAR AL ALZA SU INTENSIDAD DE USO, ES DECIR, LAS PLUSVALÍAS INMOBILIARIAS, PARA REDUCIR AL MÍNIMO LAS OBLIGADAS INVERSIONES PÚBLICAS. HAY QUE ABANDONAR EL ESPEJISMO DE LA AUTOFINANCIACIÓN PARA MINIMIZAR LOS DAÑOS URBANOS COLATERALES.

CUARTA.- SERVICIOS FERROVIARIOS.

Resulta difícil de explicar que un proyecto que conlleva una gigantesca inversión infraestructural, no contemple el análisis de la mejora del servicio ferroviario para los actuales usuarios y usuarias, el análisis del servicio ni la funcionalidad de la red ferroviaria, es decir, el análisis de integración y compatibilización entre sistemas en su *“Estudio informativo de integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz”*.

Desde EH Bildu entendemos que el ferrocarril debe atender a los problemas urbanos y que el urbanismo tiene que tener en cuenta las necesidades y problemas de movilidad y de vertebración del territorio.

Primero.- Viajeros y viajeras dentro del territorio Histórico.

Para ello creemos que deben incorporarse las principales reflexiones del estudio *“Factibilidad técnica, económica, financiera y legal de una solución tranviaria aprovechando el actual corredor ferroviario entre Altsasu - Miranda en el Territorio Histórico de Álava y en el término municipal de Vitoria - Gasteiz”*, que analizaba y postulaba los criterios de implantación y explotación del sistema de transporte resultante, valorándose tanto sus costes de puesta en servicio así como los costes de operación y mantenimiento anual. El estudio considera su compatibilidad en los diferentes escenarios de servicio y obras futuros del entorno ferroviario de Vitoria - Gasteiz.

Además, contempla las posibilidades que esta solución de transporte puede asumir de cara a mejorar la prestación de servicio de transporte interurbano a lo largo del corredor ferroviario actual entre Altsasu y Miranda.

El ferrocarril goza de una buena visibilidad y comprensibilidad (infraestructura rígida), y conecta los principales municipios del Territorio Histórico Iruña Oka, Vitoria - Gasteiz, Dulantzi, Agurain), además de Miranda de Ebro y Altsasu, pero actualmente tienen un esquema de explotación poco atractivo, sin ninguna regularidad temporal de los servicios, tiempos totales de viaje variables dependiendo del servicio, sin un patrón claro de parada en las estaciones menores, y con tarifas que varían ampliamente.

En Vitoria - Gasteiz, el ferrocarril para en la estación de Dato, mal conectada a la oferta del transporte público urbano. Por todo ello, el ferrocarril tiene una cuota modal mucho menor que el autobús en el Territorio Histórico.

Como punto de partida se plantea la mejora del ferrocarril con mayores frecuencias, mayor regularidad en el tiempo, un patrón de parada regular en los municipios del Territorio Histórico, y más paradas en el interior de Vitoria - Gasteiz. El objetivo es crear un servicio de alta visibilidad valiéndose de la infraestructura ferroviaria existente, pero subsanando los déficits actuales del ferrocarril. Esta iniciativa busca aumentar la cuota modal del ferrocarril, y favorecer el atractivo de los municipios más pequeños del Territorio Histórico.

La situación actual en relación a la oferta de transporte público colectivo en el Territorio Histórico puede sintetizarse de acuerdo con:

El corredor del Territorio Histórico de Vitoria - Gasteiz existe una demanda de movilidad en transporte público en torno a 420.000 viajes anuales (15% de cuota modal), de los cuales cerca del 55% de los viajes tienen lugar en el tramo entre Miranda y Vitoria - Gasteiz (unos 230.000 anuales), y de estos, 80% entre las propias ciudades de Miranda y Vitoria - Gasteiz (datos del estudio Gobierno Vasco - ETS 2015).

Entre Miranda y Vitoria - Gasteiz se dan aproximadamente unos 230.000 viajes anuales en transporte público colectivo, unos 850 viajes diarios.

El ferrocarril tiene hoy frecuencias de paso irregulares porque los servicios atienden una demanda de escala territorial superior (Madrid – Vitoria - Gasteiz, Miranda de Ebro - Irún, Vitoria - Gasteiz – Zaragoza...), con periodos del día relativamente desatendidos, con una mayoría de servicios directos y otros con parada en todas las estaciones.

El ferrocarril sólo tiene una parada en Vitoria-Gasteiz, la estación de Dato, situada junto a la Universidad y a menos de 10 minutos a pie del centro histórico y comercial, poco conectado con la red de tranvía y de autobuses de Vitoria-Gasteiz (las paradas más cercanas se encuentran a unos 7min a pie).

Las principales conclusiones de este Estudio son:

Estrategias sobre los servicios de transporte público interurbanos

Se propone una estrategia integrada para el potenciamiento de la oferta de transporte público en el territorio histórico. En el corto plazo, la estrategia se focaliza en la optimización y ajuste de la oferta existente para activar la demanda del corredor; en el medio plazo se podrá reforzar la oferta con nuevos servicios en función del desarrollo observado en la demanda.

Estrategias en el corto plazo:

Mejorar la explotación del corredor ferroviario actual adaptando la oferta de servicios existentes hoy a la demanda de medio y corto recorrido. Actualmente la ocupación media del ferrocarril se encuentra en torno al 10%, según estudio ETS 2015. Tiene que ser un objetivo incrementar el nivel medio de ocupación de los trenes.

Ajustar los horarios del ferrocarril para propiciar una oferta de servicios más regular a lo largo del día. De los 8 servicios ferroviarios actuales, 2 tienen un intervalo de paso menor a los 45min, mientras que existen intervalos de hasta 5 horas sin servicio alguno.

Establecer un régimen de paradas facultativas en estaciones de baja demanda, donde los trenes pararan sólo si algún viajero lo solicita, como RENFE ya aplica en unas 80 estaciones de la red con niveles bajos de demanda. Hoy solo 2 de los 8 servicios diarios en el sentido Miranda – Vitoria - Gasteiz – Alsasua/Altsasu paran en todas las estaciones y 3 en el sentido contrario. El sobrecoste en tiempo para cada parada adicional que se realice se estima en 1

minuto, sumando un máximo en el tramo Miranda – Vitoria - Gasteiz de 3 minutos adicionales en el peor de los casos.

***Implantar un nuevo apeadero del ferrocarril al oeste de Vitoria - Gasteiz** bien conectado con el transporte público y cerca de las áreas industriales. En el entorno de Zabalgana podría conectarse con la línea circular de autobús, que distribuye pasaje hacia el norte y sur de Vitoria - Gasteiz, y la línea 5 de autobús que da accesibilidad a los polígonos industriales de Jundiz, la factoría Mercedes, etc.*

Estrategias en el medio plazo

***Estudiar la viabilidad de otras paradas al este de Vitoria - Gasteiz**, por ejemplo en el entorno de Salburua, una zona actualmente en desarrollo y con perspectivas de crecimiento relativamente importantes, y en la medida de lo posible en conexión con otras líneas de transporte colectivo de la ciudad.*

Por eso, entre las deficiencias de este estudio se encuentra la falta de un planteamiento que integre el tráfico de viajeras y viejeros de corta distancia con los de larga y media distancia, así como el planteamiento para las mercancías.

No se puede mantener un planteamiento que discrimine a las personas del medio rural, y que puedan acrecentar, por tanto, **el despoblamiento del mundo rural**. Por eso es fundamental, como herramienta de vertebración del territorio, igualar los servicios fundamentales, como el de comunicación entre este medio rural y el urbano.

Segundo.- Mercancías

La importancia de la Emergencia Climática a la que hay que responder tiene una incidencia especial en la planificación de la Unión Europea, por lo que no ha sido ninguna sorpresa comprobar que en la *Recomendación del Consejo de 5 de junio de 2019, relativa al Programa Nacional de Reformas de 2019 de España y por la que se emite un dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad de 2019 de España*, se recoge como 3ª recomendación:

*3. Centrar la política económica de inversión en el fomento de la innovación; en la eficiencia energética y en el uso de los recursos; **en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías**; y en la ampliación de las interconexiones energéticas con el resto de la Unión, teniendo en cuenta las disparidades regionales. Mejorar la eficacia de las políticas de apoyo a la investigación y la innovación.*

Este planteamiento del Estudio informativo discrimina las mercancías, cuando muchas de las necesidades vinculadas al desarrollo económico se basan en la mejora del transporte de mercancías, con apuestas que disminuyan el impacto ambiental del transporte por carretera.

Tercero.-CONEXIÓN CON LA Y GRIEGA VASCA.

El estudio informativo contempla de manera unívoca la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz con la conexión de la Y vasca. Esta perspectiva es errónea, más si cabe, teniendo en cuenta la incertidumbre en la que se halla envuelta dicha infraestructura y los años de retraso que acumula. Se puede abordar la integración soterrada del transporte de pasajeros y pasajeras y mercancías sin asociarla directamente con la Y vasca.

Los límites del modelo actual son evidentes y reivindicamos un modelo que sea económica, social y medioambientalmente sostenible: debemos diseñar un plan integral sostenible de transportes derivado de una ordenación territorial responsable, dando toda la prioridad al transporte público, poniendo en valor las infraestructuras que tenemos actualmente y tomando medidas para incrementar su uso.

Por todo lo expuesto, solicitamos QUE SE INCORPORE AL ESTUDIO INFORMATIVO SOBRE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ TODOS LOS ASPECTOS DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO MEDIANTE TRANSPORTE DE PERSONAS VIAJERAS ASÍ COMO LA PLANIFICACIÓN INTEGRAL RELATIVA AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

SE SOLICITA LA INCORPORACIÓN EN EL ESTUDIO DE LOS DOS NUEVOS APEADEROS, EN EL ESTE Y EN EL OESTE DE LA CIUDAD.

ASIMISMO SOLICITAMOS PARAR LAS ADJUDICACIONES A LA Y VASCA, JUNTO A UNA MORATORIA, PARA ESTUDIAR EL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL QUE GENERARIA LA PUESTA EN MARCHA DEL MISMO, SOLICITANDO UN INFORME INDEPENDIENTE SOBRE COSTES/BENEFICIO. ADEMÁS DE ELABORAR UNA CONSULTA CIUDADANA PARA DECIDIR QUE HACER CON LAS INFRAESTRUCTURAS YA REALIZADAS. COMO CONSECUENCIA DE ELLO HACER UNA VALORACIÓN DE COSTES QUE CONTEMPLA LA ALTERNATIVA DE INTEGRACIÓN SOTERRADA DEL TRAMO URBANO FERROVIARIO SIN LAS INFRAESTRUCTURAS Y TRAMOS DERIVADOS DE LA CONEXIÓN A LA Y VASCA (NUDO DE ARKAUTE,...)

QUINTA.- PARTICIPACIÓN Y TRANSPARENCIA.

Si bien la fase de exposición pública y alegaciones que se ha establecido cumple con la normativa vigente, resulta insuficiente para cumplir con el espíritu de promoción de la información y participación ciudadana que se contempla en el Convenio de Aarhus, ratificado por el Estado Español, que promueve que se garantice el acceso del público a la información en materia de

medio ambiente de que disponen las autoridades públicas y que se favorezca la participación del público en la toma de decisiones que tengan repercusiones sobre el medio ambiente, como es el caso del presente estudio.

Consideramos que dada la envergadura del proyecto es necesaria una mayor participación pública, que incluyese explicación de propuestas, dado el volumen de la documentación, la cantidad de planos así como el lenguaje técnico del documento.

La exposición pública del Estudio informativo coincide con un periodo estival y “socialmente inhábil” para ciudadanía y colectivos sociales que trabajan de forma voluntaria, lo que dificulta sobremanera la transparencia y exposición pública del mismo, el poder contactar con los vecinos y vecinas afectadas, y la redacción de alegaciones y aportaciones, fundadas y razonables, por parte tanto de individuos, como de asociaciones y colectivos.

Un proyecto que puede condicionar el futuro desarrollo de una ciudad, tanto por la parte constructiva, por los graves afecciones negativas a sus espacios protegidos, por ruidos y vibraciones que va a acarrear, por las inversiones y el endeudamiento que puede suponer, por su condicionamiento sobre el PGOU y el desarrollo urbanístico, debe ser más accesible, participativo y transparente.

Cualquier actuación administrativa requiere asumir más interdependencias entre agentes y niveles de gobierno. Las administraciones públicas deben ser facilitadoras, desde su responsabilidad, del gobierno compartido al nivel que les corresponda. La acción pública es la acción conjunta de público e institución.

El municipio de Vitoria-Gasteiz se ha dotado de órganos de participación ciudadana, que no se han convocado, en parte por la falta de agilidad del propio gobierno municipal, pero también, en parte, por el carácter vacacional de las fechas en las que se ha dado el periodo de alegaciones.

Seguir los principios de transparencia y participación supone canalizar el intercambio de información a través de procesos de escucha activa y diálogo con la ciudadanía, encaminados a la participación y a la implicación de esta en la toma de decisiones de carácter público, y comprende el derecho de toda persona a acceder a la información.

En aras a un fomento de la accesibilidad para todas las personas, es necesaria la difusión de la información concernida también mediante documentos de lectura fácil, que pueda integrar todas las propuestas, junto con los condicionantes y que facilite su comprensión.

Desde EH Bildu consideramos que el proyecto presentado con el soterramiento parcial limitado a la zona centro de la ciudad, supone una discriminación social basada en el nivel económico de los barrios. Este proyecto crea una dualidad social, dando prioridad y mayor valor urbanístico y medioambiental a la zona centro de la ciudad (con un mayor nivel económico) frente a los barrios de Salburua y Zabalgana.

Este tipo de proyectos deben buscar una responsabilidad social para toda la ciudadanía y no solo para determinados sectores.

Por lo tanto se solicita **QUE SE INCORPORE A ESTA FASE UN PROCESO PARTICIPATIVO Y DE CONSULTA A LA CIUDADANÍA, GARANTIZANDO LA PLURALIDAD, EL RIGOR Y LA TRANSPARENCIA INFORMATIVA.**

SEXTA.- MEDIO AMBIENTE

En la presentación de la nueva agenda internacional para el desarrollo sostenible, el entonces secretario general de Naciones Unidas, Ban Ki Moon, enunciaba que somos la última generación capaz de prevenir las peores consecuencias del calentamiento antes de que sea demasiado tarde. Efectivamente, existe un consenso en la comunidad académica y científica que reconoce que nos encontramos en un momento crucial para la humanidad desde el punto de vista de la sostenibilidad del planeta.

Las directrices recogidas en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible invitan a que desde todas las administraciones públicas se trabaje a la altura de los retos y desafíos ambientales a los que nos enfrentamos, tanto en el ámbito local como en el internacional y, en este sentido, cumplir con la normativa vigente puede ser insuficiente si existe la capacidad de ir más allá y ser más exigentes.

El grupo intergubernamental de expertas y expertos sobre cambio Climático (más conocido por sus siglas en inglés, IPCC) reconoce que estamos sumergidas en una crisis climática que requiere de transformaciones profundas a todos los niveles. En este contexto, los principios de conservación, solidaridad intergeneracional y precaución son más pertinentes que nunca en cualquier proyecto que se vaya a llevar a cabo, pensando no sólo en las afecciones actuales, sino en como va a afectar a las generaciones futuras y en cómo condiciona el potencial ambiental y sostenible del área de estudio.

La ciudad de Vitoria-Gasteiz tiene un fuerte compromiso con el medio ambiente, que ha sido reconocido internacionalmente con el premio European Green Capital 2012 y con la certificación Biosphere Responsible Tourism. La trayectoria de trabajo en pro de la sostenibilidad ha hecho que esto se convierta en una seña de identidad de la ciudad, valorada y reconocida también por la ciudadanía gasteiztarra.

Los valores “verdes” de Vitoria-Gasteiz no se limitan a lo realizado en el pasado y mantenido en la actualidad, sino que la ciudad, dada sus características, todavía tiene un importante potencial en materia ambiental, que debería ser considerado en cualquier proyecto en el ámbito municipal, más si cabe cuando se trata de un proyecto estratégico y que va a modificar la ciudad significativamente como es el caso de la integración del ferrocarril en la misma.

Desde EH Bildu, consideramos que el proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad que se propone en el presente estudio informativo tiene un fuerte impacto ambiental que atenta sobre el potencial sostenible de la ciudad y

afecta, de sobremanera, a diversos factores ambientales como son la calidad del aire, el ruido, las masas de agua, la vegetación, la fauna, los corredores ecológicos y los espacios naturales protegidos, entre otros.

Para cumplir con la normativa vigente, el estudio informativo se acompaña de un estudio de impacto ambiental que, a nuestro juicio, resulta indulgente y, además, no integra suficientemente el potencial ambiental que en el futuro se podría desarrollar.

La normativa sobre evaluación de impacto ambiental exige analizar y comparar los efectos ambientales de todas las alternativas posibles, incluyendo la alternativa 0, de no actuación. Esta alternativa 0, aún cuando se ha recogido en el estudio, no ha quedado suficientemente evaluada ni considerada, ni se ha trabajado al igual que el resto de alternativas, quedando relegada a un mero cumplimiento de la norma.

Respecto a las afecciones ambientales del proyecto, consideramos necesario subrayar las cuestiones que a continuación se señalan.

1. Afecciones acústicas

El proyecto tendrá importantes afecciones acústicas, tanto en la fase de construcción como de explotación, que tendrán impacto no sólo en la población vitoriana, especialmente en los barrios donde no se contempla el soterramiento, sino también en la fauna. El trazado propuesto en el nudo de Arkaute, tanto en la alternativa este como oeste, quedan muy próximo a los humedales de Salburua (llegando a penetrar en ellos en el caso de la del oeste), donde tenemos especies que son sensibles a estas afecciones. En el EslA sólo se han considerado las afecciones a 50 m del trazado, lo cual puede no ser suficiente, y además, no se ha hecho una estimación de la duración que puede tener esta afección en la fase de construcción, lo que dificulta poder prever su efecto acumulativo.

2. Afecciones a la calidad del aire

Según se indica en el estudio de impacto ambiental, el efecto que puede tener el proyecto sobre la calidad del aire se producirá fundamentalmente durante la fase de obras, siendo las sustancias principales que se emiten CO₂, CO, NO_x, HC y partículas, pero no se especifica el tiempo de duración estimado de dichas emisiones. Asimismo se indica que las estaciones de medición de la calidad del aire más cercanas al proyectos son dos, la estación de Farmacia, que registra datos de NO₂ y partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}) y la estación de Los Herrán, que únicamente registra datos de ozono troposférico. En el estudio, basándose en datos del año 2017, se concluye que la calidad del aire en la zona es buena, y que es improbable que se produzca incumplimiento de la normativa como consecuencia de la ejecución del proyecto. Sin embargo, las previsiones de las afecciones que puede tener el proyecto sobre la calidad del aire, pueden no estar bien dimensionadas ya que las estaciones de referencia no miden todas las sustancias contaminantes ni se hace una estimación del tiempo de exposición a dichas sustancias.

3. Afecciones a las masas de agua

Desde el punto de vista hidrológico el proyecto tiene una fuerte afección. Por un lado, tal y como se recoge en el EslA, todas las masas de agua atravesadas por las actuaciones de este proyecto tiene un estado global PEOR QUE BUENO. El proyecto no contempla obras que vayan a suponer actuaciones que favorezcan ni faciliten la recuperación de estas masas de agua, cuestión a la que obliga la directiva marco del agua, con lo cual podemos concluir que el proyecto va a tener un impacto negativo importante desde el punto de vista hidrológico y va a dificultar el cumplimiento de dicha Directiva.

Respecto a la alteración de la calidad de aguas superficiales por riesgo de vertidos accidentales y movimiento de tierras se minusvalora el potencial efecto irreversible de un vertido accidental, en función de los componentes vertidos.

Además, creemos que el estudio hidromorfológico es insuficiente, ya que se ha considerado que cuando los cruces de las alternativas con los cauces se producen sobre la plataforma actual, no se generan modificaciones hidromorfológicas, y sólo se han evaluado las afecciones para aquellos cauces que son atravesados por las alternativas mediante una nueva plataforma. Sin embargo, consideramos que se tenían que haber estudiado las afecciones para todos los cauces, independientemente de si ya estaban condicionados por la plataforma actual, ya que al variar el proyecto y al verse afectados nuevas masas de agua, puede haber interacciones no contempladas.

Los ríos del sur suponen uno de los principales problemas de inundabilidad de la ciudad. Su carácter torrencial, el hecho de que algunos de ellos estén encauzados mediante colectores, así como el dimensionamiento inadecuado de las redes y colectores están en el origen de estos problemas. El trazado interacciona con los planes existentes para solucionar las problemáticas de inundabilidad que presentan los ríos del Sur.

El acuífero de Vitoria-Gasteiz tampoco está exento de sufrir las consecuencias del proyecto, ya que será intersectado por el soterramiento planteado. Se ha evaluado la magnitud de un posible “efecto barrera” ocasionado por la estructura soterrada así como posibles soluciones de restitución del flujo. Respecto a las medidas de restitución de flujo, la alternativa entre pantallas, consigue un rebaje significativo de los ascensos y descensos piezométricos, de modo que no se superan los 0,5m con respecto al flujo de aguas altas. La alternativa con pilotes secantes, no consigue tales atenuaciones y quedan muy lejos del 0,5m respecto a los niveles freáticos actuales, con lo que esta alternativa tendría un impacto negativo importante. Además, en el tramo 01, durante la fase de ejecución de las obras y dado que el trazado se desarrolla en zonas con permeabilidad alta, existe un riesgo elevado de contaminación de las aguas subterráneas durante la ejecución del falso túnel.

Por último, respecto al acuífero, señalar que en el Programa de Vigilancia Ambiental no viene definida la frecuencia del control de la eficacia de las medidas de protección del medio acuífero, sino que se harán según la

frecuencia que se establezca en el proyecto constructivo, cuestión que permite asegurar la correcta vigilancia ambiental.

4. Espacios naturales relevantes afectados

Son numerosos los espacios naturales relevantes afectados:

- Humedal Ramsar 3ES047 Salburua
- ZEC ES2110013 Robledales isla de la llanada alavesa
- ZEC y ZEPAES2110014 Salburua. De estos HIC 6210, 91EO, 9160 y 92AO-
- Zona húmeda de Salburua incluida en el inventario español de humedales.
- Monte de utilidad pública MUP 706.

Aún cuando se propongan medidas correctoras y preventivas para cada uno de estos espacios naturales, valorados en su conjunto se puede concluir que el trazado propuesto tiene una afección en espacios naturales muy significativa, que invita a plantear alternativas diferentes a las aquí propuestas.

Las medidas compensatorias que se proponen para la afección que sufrirá el espacio de Red Natura 2000 son insuficientes.

Dada la relevancia que tiene por su interés desde el punto de vista ambiental y de conservación de la biodiversidad, y por confluir en él varias figuras de protección, nos vamos a centrar en las afecciones que tiene el proyecto sobre el humedal de Salburua.

5. Afecciones a los humedales de Salburua.

Salburua constituye un humedal que fue profundamente transformado para su aprovechamiento agrícola ya desde el siglo XIX, con la apertura de canales de drenaje y desecación del sistema. A partir de 1994, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz emprendió la recuperación ambiental del lugar reconvirtiendo una serie de parcelas agrícolas y provocando la reinundación de las lagunas. Desde la recuperación del sistema lagunar, se ha producido un notable incremento de los valores naturalísticos del espacio que pone de manifiesto que con voluntad y un programa de actuaciones adecuado, es posible mejorar el potencial ambiental de espacios degradados.

Los humedales de Salburua constituyen un ecosistema primordial para la supervivencia de diferentes especies, algunas de ellas muy singulares y gravemente amenazadas, con un espacio de un alto valor ambiental, tal y como lo subraya el hecho de ser lugar declarado ZEC y ZEPA dentro de la Red Natura 2000 y estar reconocido asimismo como lugar Ramsar de importancia internacional.

Se discrepa radicalmente de la valoración efectuada, que minusvalora los valores ambientales afectables y, consecuentemente de la calificación del impacto ambiental generado por las actuaciones previstas en su entorno en ambas alternativas del nudo de Arkaut (aunque con mayor magnitud en el caso de la alternativa oeste).

Uno de los mayores problemas diagnosticados en los humedales es el de conectividad ecológica, especialmente en lo referente a su conexión hacia el sur con la ZEC de los robledales isla de la llanada alavesa. Esta problemática viene recogida en el documento del Gobierno Vasco de designación de Salburua como ZEC y ZEPA. A su vez, el documento foral de “directrices y medidas de gestión” de este espacio protegido establece entre sus medidas: “asegurar la inocuidad sobre los humedales del proyecto del TAV y otras infraestructuras proyectadas en su entorno. Para ello será necesario realizar un estudio en profundidad sobre los previsibles efectos que pudieran derivarse de las obras citadas, así como la propuesta de medidas correctoras y protectoras necesarias para garantizar el estado de conservación de la ZEC/ZEPA”. El presente trazado no garantiza la inocuidad sobre los humedales.

La banda de estudio escogida ha sido de 50 m a ambos lados de los trazados proyectados, debido a que se ha considerado ésta la máxima distancia a la que puede originarse afección sobre el medio natural, sin embargo, algunas de las afecciones ambientales que se pueden dar sobre los humedales pueden tener consecuencias a una distancia mayor de la proyectada.

Por último, cabe resaltar que el trazado propuesto imposibilita cualquier tipo de actuación de mejora ambiental y ampliación de los espacios naturales que puede ser no sólo deseable, sino también conveniente.

6. Afecciones a la vegetación

La zona de estudio presenta en la actualidad tan sólo retazos de la vegetación potencial. El proyecto supondrá la imposibilidad de acometer en el futuro, por la ocupación de suelo que supone, una recuperación progresiva de la vegetación potencial, cuestión que consideramos deseable, más teniendo en cuenta el reciente informe del IPCC en el que se reconoce la imprescindible labor de los bosques en la lucha contra el cambio climático.¹

7. Afecciones a la fauna.

Según se indica en el EsIA, para estudiar las afecciones a los corredores faunísticos en el tramo del nudo de Arkaute, se ha hecho un trabajo de campo en 8 puntos de observación. Consideramos que la pertinencia de los puntos de observación no está suficientemente justificada, ni en su localización ni en su número, y que se debería incluir, al menos, un punto más, que esté ubicado entre el 1 y el 2 y entre el 1 y el punto de observación de Salburua, ya que se trata de una zona de relevancia para la fauna.

El proyecto afecta a las áreas de interés de numerosas especies (avión zapador, rana ágil, visón europeo y nutria, entre otras muchas), algunas de ellas muy sensibles y vulnerables a cambios en el entorno. Cualquier incidencia en sus áreas de interés podría tener consecuencias desastrosas para la biodiversidad del municipio.

Las emisiones a la atmósfera, las vibraciones emitidas y el nivel de ruido pueden provocar huida de especies de los lugares donde habitualmente desarrollan sus actividades u ocasionar cambios de comportamiento, que

¹ <https://www.ipcc.ch/>

pueden tener especial gravedad si estas afecciones se producen con las épocas sensibles para la fauna como puede ser la cría y nidificación. En las medidas correctoras se debería tener esto en cuenta y también los horarios más sensibles para la fauna (no sólo el de las personas). Además, en las restricciones temporales que se contemplan en las medidas correctoras se han incluido la nutria, el visón europeo y la rana ágil, pero no queda expresado que se incluyan las restricciones temporales correspondientes a la época de cría y nidificación de las aves.

En cuanto a la avifauna, una cuestión preocupante es la relacionada con la mortalidad de las aves. El riesgo de muerte por colisión y electrocución (afección a avifauna y quirópteros) es una de las principales causas de mortalidad ligadas a las líneas de ferrocarril. En la alternativa Oeste que ha considerado un riesgo moderado, debería ser severo, ya que una parte del trazado discurre por una zona de especial protección para las aves. Existen estudios recientes que cuantifican el impacto de trenes TAV sobre avifauna, no siendo desdeñable. Se solicita la toma en consideración de dicho estudio, sobre todo en lo aplicable de monitorización de mortalidad y en el diseño de paisaje adyacente a la vía que evite la mortalidad de aves y también de quirópteros.

Asimismo, se solicita la inclusión de mecanismos para reducir la colisión del tren con las diferentes especies que habitan en el área.

8. Afección a corredores ecológicos

La comunidad científica señala que la primera causa de pérdida de biodiversidad en países como el nuestro es la fragmentación de habitats, es por ello que los corredores ecológicos tienen una importancia fundamental para la conservación y el mantenimiento de especies. La red de corredores ecológicos de Euskadi surge ante la necesidad de restaurar la conectividad entre espacios naturales y el nudo de Arkaute tiene importantes afecciones en este sentido, que hacen que se pueda poner en riesgo la conectividad ecológica de la zona.

La importancia de combatir la fragmentación de hábitats también viene recogida en el Informe Landscape Fragmentation in Europe (EEA-FOEN report N° 2/2011), que promueve la diversidad biológica.

Según se recoge en el EsIA, el HIC 92A0 es un elemento clave en la ZEC, lo que implica que su conservación es una prioridad para el espacio. Entre todas las funciones ambientales que desempeña, cabe destacar el papel insustituible que cumple como corredor ecológico que asegura la funcionalidad del territorio al posibilitar el flujo genético de las poblaciones. Por este motivo cabe suponer que una degradación de este hábitat podría tener repercusiones significativas para el resto de elementos que conforman el espacio. Sin embargo, el impacto sobre esta cuestión se califica como moderado, hecho con el que discrepamos, considerando que debería calificarse al menos como severo.

Respecto a las medidas correctoras, cabe señalar que sería necesario reforzar las relativas a la conectividad ecológica de la zona.

9. Afección al confort ambiental de la población

Consideramos que las variables que se incluyen en la valoración del confort ambiental de la población son insuficientes. Se tienen en cuenta emisiones de polvo y humos, ruido, movimientos de tierra y tránsito de maquinaria, pero no se tiene en cuenta la percepción sobre la incidencia del proyecto en los valores ambientales del municipio, así como el impacto al uso y disfrute de los espacios naturales afectados.

10. Clasificación de impactos

Ley de evaluación del impacto ambiental. Define como un impacto ambiental crítico: “aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

En la clasificación de impactos no se ha considerado ningún impacto como crítico, sin embargo, consideramos que sí se puede dar tal magnitud de impacto en el caso de la Red Natura 2000, ya que el objetivo de la Red Natura 2000 es garantizar la conservación, en un estado favorable, de determinados tipos de hábitat y especies, por medio de zonas especiales para su protección y conservación y este objetivo se ve comprometido con el trazado del proyecto.

Además, se considera que también es necesario revisar la magnitud de otros impactos que están calificados como “moderados” y podrían ser calificados como “severos”.

Por todo lo anterior, se solicita que no se apruebe el EsIA y se emita una Declaración de Impacto Ambiental negativa.

SÉPTIMA.- IMPACTO DEL PROYECTO DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Tal y como se ha mencionado anteriormente, la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz es un proyecto estratégico para la ciudad, que va a cambiar la configuración de la misma. El trazado que se plante en el estudio informativo supone la consolidación de barreras físicas tanto en Salburua como en Zabalgana, con la segregación socio-espacial que esto conlleva.

El abordaje del urbanismo desde una perspectiva feminista nos invita a pensar el impacto que pueden tener los diferentes proyectos urbanísticos en las diferentes personas que habitan las ciudades, especialmente en las mujeres. Siendo así, y aún cuando no exista un marco legislativo que obligue a ello, **CONSIDERAMOS QUE EL ESTUDIO INFORMATIVO DEBERÍA INCLUIR UNA EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO DEL PROYECTO, CON EL PROPÓSITO DE IDENTIFICAR Y CORREGIR LOS IMPACTOS NEGATIVOS QUE PUDIESE TENER EN LA VIDA DE LAS MUJERES.**

Aún cuando el soterramiento de una parte del trazado puede hacer desaparecer algunos puntos identificados como puntos sensibles o inseguros, el efecto barrera o frontera que van a tener las pantallas previstas en los barrios de Salburua y Zabalgana puede conllevar la aparición de nuevos puntos o zonas inseguras, con lo que consideramos crucial que estos se identifiquen con la evaluación mencionada y se incluyan medidas correctoras en el proyecto.

OCTAVA.- EUSKARA

1.- El estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz debe estar redactado también en euskera.

El euskera es lengua oficial en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Dicha oficialidad se sustenta legalmente en la Constitución Española de 1978, en el Estatuto de Autonomía del País Vasco de 1979, y en la Ley de Normalización del Uso del Euskera de 1982.

La Constitución proclamó el estatus oficial del euskera (art. 3.2). El Estatuto de Autonomía desarrolló su situación jurídica, obligando a las instituciones a garantizar el uso del euskera, y prohibiendo cualquier discriminación por razón lingüística (arts. 6.2 y 6.3). Y la Ley de Normalización del Uso del Euskera planteó su normalización como un proceso cuyo objetivo final es que el euskera sirva para cumplir con todas las funciones sociales.

Si el estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz estuviera promovido por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, entidad no sita en la Comunidad Autónoma del País Vasco, la publicación del estudio tan solo en español, una de las dos lenguas cooficiales de la Comunidad, implicaría no solo menoscabo y postergación del euskera, sino también la discriminación lingüística de los vascoparlantes interesados en informarse sobre el proyecto objeto del estudio.

Pero es que encima, la promotora del estudio es, tal y como se indica en la pág. 1 de su memoria, la sociedad mercantil “Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.”, cuyo domicilio social está en la Sede de la Subdelegación del Gobierno en Álava, sita en Vitoria-Gasteiz, y en cuya composición se encuentran el Gobierno Vasco (25%), la Diputación Foral de Álava (10%) y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (15%). Por lo tanto, la discriminación lingüística es además contraria a la legislación vigente expuesta, que obliga a que toda disposición normativa o resolución oficial que emane de los poderes públicos sitos en la CAPV esté redactada en forma bilingüe (art. 8.1 de la Ley de Normalización del Uso del Euskera de 1982).

Dicha discriminación, asimismo, además de incumplir el triple marco legal referido (Constitución, Estatuto y Ley de Normalización), también va en contra de la Carta Europea de las Lenguas Minoritarias o Regionales de 1992,

ratificada por España en 2001, según la cual el Gobierno de España se comprometió, entre otras cosas, a redactar sus documentos también en lenguas regionales o minoritarias (art. 10).

Por tanto, de ello se concluye que, para evitar la discriminación lingüística y cumplir con la legalidad vigente, el estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz debe estar redactado también en euskera.

2.- El estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz debe evaluar su posible impacto lingüístico.

La Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi obliga a evaluar el posible impacto lingüístico de proyectos o planes que puedan afectar a la situación sociolingüística de los municipios afectados, así como a proponer medidas pertinentes derivadas de esa evaluación (art. 7.7).

El estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz está promovido por una institución local, la sociedad mercantil “Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.”, cuyo domicilio social está en la Sede de la Subdelegación del Gobierno en Álava, sita en Vitoria-Gasteiz, y su ámbito geográfico es local, ya que se circunscribe a dos términos municipales de la provincia de Araba/Álava: Vitoria-Gasteiz y Arratzua-Ubarrundia.

Por lo tanto, para cumplir con la legislación vigente, el estudio debe realizar la evaluación de su posible impacto lingüístico, o al menos la justificación razonada de su innecesariedad.

NOVENA.- SUELO AGRÍCOLA

El estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz debe evaluar su posible impacto en la zona rural del municipio, no solo la zona urbana sino además la zona rural del mismo ya que afecta a diversos Concejos.

La realidad de esta zona abarca explotaciones agrarias y ganaderas que deben ser seriamente analizadas para evitar un impacto negativo en el paisaje rural, con afecciones y cortes de caminos parcelarios, paso de animales, ocupación de zona agraria u otros efectos negativo.

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:** Que habiendo presentado este escrito de alegaciones, lo admita, y, en su virtud NO apruebe el Estudio Informativo y su estudio de Impacto Ambiental, y emita una Declaración de Impacto Ambiental negativa. En Gasteiz, a 6 de septiembre de 2019.

Firmado

Miren Larrion Ruiz de Gauna