



**ACTA CORRESPONDIENTE A LA SESION EXTRAORDINARIA DE
PLENO CELEBRADA POR EL AYUNTAMIENTO DE
ERRIBERAGOITIA/RIBERA ALTA EL DIA 14 DE FEBRERO DE 2018**

ASISTENTES:

ALCALDE-PRESIDENTE	D. JESUS BERGANZA GONZÁLEZ (EAJ-PNV)
TENIENTE DE ALCALDE	D^a BLANCA ARRUE IBÁÑEZ (EAJ-PNV)
SRES. CONCEJALES	D. SEVERO CORCUERA ORTIZ DE GUINEA(EAJ-PNV)
	D^a ZURIÑE DOVAL MANZANO (EAJ-PNV)
	D. JOSÉ MARIA MARTIODA ETXEANDIA (EH-BILDU)
	D^a MARGARITA HIERRO GOMEZ
SECRETARIO-INTERVENT.	LUISA ALTONAGA GOIRIENA

En Pobes, Territorio Histórico de Alava, y Salón de Plenos del Ayuntamiento de Erribergoitia/Ribera Alta, siendo las trece horas del día catorce de febrero de dos mil dieciocho, se reúne el Ayuntamiento Pleno, bajo la Presidencia de su Alcalde-Presidente DN. JESUS BERGANZA GONZALEZ, con la asistencia de los Sres. Concejales al margen expresados, excusando su asistencia del Sr. Concejales Diego Fernando Gallo Calero.

Abierta la sesión por el Alcalde y tras comprobarse la existencia del quórum necesario para su inicio, exigida en el artículo 90.1 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, así como el artículo 46.2.e) de la Ley de Bases del Régimen Local se procede a exponer los asuntos incluidos en el orden del día:

I. ADJUDICACIÓN, SI PROCEDE, DE LAS OBRAS PARA LA FASE II DE CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE DÍA A LA EMPRESA KIE GESTION CONSULTING, S.L., ASÍ COMO GERENCIA DE LA RESIDENCIA.

II.- APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL EXPEDIENTE DE PERMUTA ENTRE PARTE DE PARCELA PROPIEDAD MUNICIPAL Y OTRA PARTE DE PROPIEDAD PRIVADA.

III.- APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL EXPEDIENTE DE NORMALIZACIÓN DE PARCELAS, EN TRES PARCELAS DE PROPIEDAD MUNICIPAL, DONDE SE UBICA EL EDIFICIO DE LA RESIDENCIA PARA LA 3ª EDAD EN POBES.

IV.- SOLICITUD DE JUBILACIÓN ANTICIPADA DEL FUNCIONARIO DE ESTE AYUNTAMIENTO JOSE IGNACIO REDONDO MONTOYA, QUE FIGURA EN LA RELACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO CON LA DENOMINACIÓN DE ALGUACIL MUNICIPAL.



V.- ALEGACIONES DEL AYUNTAMIENTO A LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS VITORIA"

VI.- SOLICITUD DE LA A.M.P.A. DEL I.E.S. BADAIA B.H.I. DE NANCLARES DE LA OCA PARA REALIZACIÓN DE TALLER TEORICO PRACTICO SOBRE SOPORTE VITAL BÁSICO Y REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR.

ORDEN DEL DIA

II. ADJUDICACIÓN, SI PROCEDE, DE LAS OBRAS PARA LA FASE II DE CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE DÍA A LA EMPRESA KIE GESTION CONSULTING, S.L., ASÍ COMO GERENCIA DE LA RESIDENCIA.

Se da cuenta al pleno de las actas de las sesiones celebradas por la Mesa de Contratación para la valoración de la documentación técnica incluida en el sobre 2, y para la apertura de plicas del contrato sobre 3.

Por la alcaldía se cede la palabra a D. Luis Urkiza, abogado externo, previamente contratado por este ayuntamiento como asesor jurídico para el tema que nos ocupa.

Por el Sr. Urkiza, se informa ampliamente al pleno, sobre la situación del expediente, así como las actuaciones a realizar para la adopción, si procede, de la adjudicación de las obras y gerencia de la Residencia de la 3ª edad en Pobes a la empresa Kie Gestión Consulting S.L.

La Sra. Concejala Margarita Hierro, desea dejar constancia en el acta de las consideraciones, que a continuación se detallan:

- Las valoraciones realizadas por los técnicos a la oferta presentada por la empresa Kie, no son nada brillantes, a su juicio, ya que han superado muy justo la valoración aprobada en el Pliego.
- Se observa, que la empresa licitadora al concurso, no se corresponde con los certificados de acreditaciones de sistemas de calidad de gestión, etc.
- La renta ofertada de 100,00 euros anuales, le parece irrisoria, teniendo en cuenta, que la construcción de la residencia ha supuesto para el ayuntamiento una inversión superior a los dos millones de euros.
- Sería conveniente obligar a la empresa adjudicataria, que en un apartado independiente exprese su renuncia a la hipoteca, aclarando la aceptación expresa de la empresa Kie a dicha renuncia.
- Le parece preocupante, que habiéndose construido la residencia con fondos públicos tenga el carácter de privada.

Esta situación no puede acarrear nada mas que problemas, incluso antes de abrirse la residencia, ya que originariamente la misma se construía para no sacar de su entorno a los vecinos del municipio, y con la situación generada (privada), puede que no puedan acceder a la misma, bien por razones económicas o por falta de plazas, pues puede venir gente de fuera del ayuntamiento.

Por el Sr. Concejales Jose María Martioda Etxeandia, una vez estudiada detenidamente la evolución del expediente de la Residencia, se manifiesta, entre otras cuestiones, que:

- Observa notables diferencias de precio entre el proyecto preliminar y el segundo proyecto presentado.
- Se pregunta, si antes del inicio de las obras se ha realizado un estudio de viabilidad.
- Desde el año 2012, se tiene conocimiento, que la competencia de las Residencias corresponderán a las Diputaciones y no a los ayuntamientos.
- Se sabe, de palabra, que la Diputación Foral de Álava, admite y comparte la construcción de la misma en Pobes.
- Le parece muy preocupante, que si la residencia no es municipal ni de la Diputación Foral de Álava, sea gestionada por una empresa privada, con lo que ello conlleva.
- Se tiene conocimiento, que en el ejercicio 2018, se aprobará una nueva normativa para las residencias de ancianos, preguntándose, si la empresa adjudicataria se hará cargo de las modificaciones, que en su caso, hubiera que realizar o se verá el ayuntamiento obligado a acometer una mayor inversión en el edificio.

Por el asesor jurídico municipal, se contesta a todas las preguntas realizadas por los miembros de la corporación, encontrándose, entre otras, las siguientes:

- La renta ofertada se entiende como un adelanto a cuenta de las obras que la empresa adjudicataria deberá realizar en la residencia.
- La residencia será privada y tendrá, si lo considera, que convenir con Diputación u organismo que corresponda.
- En cuanto al cambio de normativa, en el Pliego se establece que la empresa adjudicataria está obligada a la realización de cuantas mejoras sean necesarias para la adaptación a la normativa vigente.

Se contesta que hasta la fecha no se ha realizado ningún estudio de viabilidad.

VISTO el acuerdo adoptado por la Mesa de Contratación con fecha 8 de septiembre de 2017 en el procedimiento de “CONTRATACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS, DOTACIÓN DE MAQUINARIA, MOBILIARIO, Y EQUIPAMIENTO DE UN CENTRO RESIDENCIAL PARA PERSONAS DE LA 3ª EDAD Y CENTRO DE DÍA EN POBES, RIBERA ALTA, ARABA, ASÍ COMO SU ARRENDAMIENTO PARA EXPLOTACIÓN”:

“Por todo ello esta Mesa de Contratación, con el voto favorable de la totalidad de los asistentes y la abstención de D. Jose M. Martioda Etxeandia, acuerda declarar como oferta económica más ventajosa y que se ajusta a los requerimientos y condiciones establecidas en el pliego que rige la contratación a la presentada por KIE Gestión Consulting, S.L.”

RESULTANDO que ahora procede que por el órgano de contratación se declare la proposición económica más ventajosa y requerir al licitador que haya presentado la

misma para que, dentro del plazo de diez días hábiles, a contar desde el siguiente a aquél en que hubiera recibido el requerimiento, presente la documentación justificativa de hallarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social y de haber constituido la garantía. Los correspondientes certificados podrán ser expedidos por medios electrónicos, informáticos o telemáticos.

RESULTANDO que la fianza definitiva a constituir asciende a la cantidad de 39.256,19 euros lo que supone un del 5% sobre el valor estimado de la obra, equipamiento e instalaciones.

RESULTANDO que de no cumplimentarse adecuadamente el requerimiento en el plazo señalado, se entenderá que el licitador ha retirado su oferta.

RESULTANDO que el órgano de contratación deberá adjudicar el contrato dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de la documentación exigida.

RESULTANDO que una vez depositada o constituida la fianza definitiva, producida la adjudicación y firmado el contrato, se procederá a la devolución y/o cancelación de la fianza provisional constituida.

RESULTANDO que KIE Gestión Consulting, S.L introdujo dos condiciones en su proposición económica (sobre nº 3) si bien se considera que al no corresponderse con el formato y modelo establecido por este Ayuntamiento, se deben de tener por no formuladas sin perjuicio de manifestar la negativa expresa de este Ayuntamiento a gravar voluntariamente sus bienes a favor de terceros y considerar que las necesidades y modos de financiación que precise KIE Gestión Consulting, S.L son de exclusiva responsabilidad e incumbencia de la parte ofertante, sin que el Ayuntamiento pueda verse condicionado por la misma.

CONSIDERANDO lo previsto en la Ley 7/1985 de 2 de abril, artículo 151 del Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre y en los artículos 27 y 28 del Pliego de condiciones administrativas que ha regido la licitación.

Realizada la correspondiente votación, que arroja el siguiente resultado: 4 votos a favor y 2 en contra: VOTOS A FAVOR: 4 del grupo PNV; VOTOS EN CONTRA: 1 del grupo EH-BILDU y 1 del grupo AVRA; por mayoría absoluta de los Concejales asistentes, 6 de los 7 que componen la corporación municipal, se ACORDÓ:

Primero.- Declarar como oferta económica más ventajosa y que se ajusta a los requerimientos y condiciones establecidas en el pliego que rige la contratación a la presentada por KIE Gestión Consulting, S.L

Segundo.- Requerir a KIE Gestión Consulting, S.L. para que, dentro del plazo de diez días hábiles, a contar desde el siguiente a aquél en que hubiera recibido el requerimiento, presente la documentación justificativa de hallarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social y de haber constituido la garantía definitiva que asciende a la cantidad de TREINTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS CON DIECINUEVE CÉNTIMOS

(39.256,19 €) lo que supone un del 5% sobre el valor estimado de la obra, equipamiento e instalaciones.

Los correspondientes certificados podrán ser expedidos por medios electrónicos, informáticos o telemáticos.

Advertir que de no cumplimentarse adecuadamente el requerimiento en el plazo señalado, se entenderá que el licitador ha retirado su oferta.

El órgano de contratación deberá adjudicar el contrato dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de la documentación exigida, para lo cual se faculta expresamente al Alcalde-Presidente, incluso para la firma y formalización del contrato.

Tercero.- Comunicar al licitador que una vez depositada o constituida la fianza definitiva, producida la adjudicación y firmado el contrato, se procederá a la devolución y/o cancelación de la fianza provisional constituida.

Cuarto.- En cuanto a las dos condiciones referidas por KIE Gestión Consulting, S.L en su proposición económica (sobre nº 3) al no corresponderse con el formato y modelo establecido por este Ayuntamiento, se tienen por no formuladas sin perjuicio de manifestar la negativa expresa de este Ayuntamiento a gravar voluntariamente sus bienes a favor de terceros y considerar que las necesidades y modos de financiación que precise KIE Gestión Consulting, S.L son de exclusiva responsabilidad e incumbencia de la parte ofertante, sin que el Ayuntamiento pueda verse condicionado por la misma.

Quinto.- Comunicar al licitador, que en documento independiente, deberá presentar, documentación aceptando por parte de su empresa (KIE), renuncia expresa a la condición de que la oferta presentada queda supeditada a que el ayuntamiento autorice la constitución de una hipoteca sobre el edificio a construir por el tiempo necesario al objeto de posibilitar la financiación externa y obtención de dicha financiación.

II.- APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL EXPEDIENTE DE PERMUTA ENTRE PARTE DE PARCELA PROPIEDAD MUNICIPAL Y OTRA PARTE DE PROPIEDAD PRIVADA.

Al inicio de este punto, abandona el pleno el Sr. Alcalde Jesus Berganza por ser el propietario particular implicado en la permuta que se pretende aprobar.

Toma la presidencia del pleno la Sra. Teniente de Alcalde Blanca Arrue Ibañez.

Por la secretaría se informa que varía el quórum del pleno, que pasa de 6 concejales a 5.

Seguidamente por la presidencia se informa, que en sesión celebrada el día 1 de julio de 2016, se acordó, por unanimidad, iniciar el expediente de permuta de terrenos consistente en: referencia catastral polígono 6 parcela 760 propiedad del AYUNTAMIENTO DE ERRIBERAGOITIA/RIBERA ALTA con la parcela referencia catastral polígono 6 parcela 761 propiedad de D. JESUS BERGANZA GONZALEZ.

Se propone la aprobación del referido expediente de permuta.

Por la Sra. Concejala Margarita Hierro, en relación con este punto se realizan las siguientes manifestaciones:

- En ningún momento ha apoyado el inicio de un expediente de permuta, máxime teniendo en cuenta, que en ruegos y preguntas no se pueden adoptar acuerdos.
- En su día, presentó en el ayuntamiento, escrito para que realizara los trámites pertinentes para recuperar un terreno municipal (polígono 6 – parcela 761) indebidamente apropiado por Jesús Berganza, porque se estaba aprovechando de un terreno que no era suyo, sin que se haya hecho nada.
- El Sr. Berganza ha invadido terreno de la Junta Administrativa de Pobes, por lo que no permuta nada.
- Desde la Junta Administrativa de Pobes, se requirió a Jesús Berganza, por escrito, notificándole que había ocupado propiedad de la entidad y causado daños en propiedades colindantes particulares, sin que hasta la fecha, haya resuelto el problema ni contestado al escrito.

El Sr. Concejala Severo Corcuera Ortiz de Guinea, manifiesta, que no tiene constancia de que ningún particular de Pobes haya presentado ningún escrito sobre daños en su propiedad.

Por la secretaria se contesta, que efectivamente en sesión de pleno celebrado el día 1 de julio de 2016, en el punto de RUEGOS Y PREGUNTAS, por unanimidad de los asistentes, se consideró oportuno iniciar la tramitación de expediente de permuta de parte de una parcela de propiedad municipal por otra de propiedad privada.

Dicha decisión, se consideró necesaria porque, en realidad, físicamente, ya se había realizado, según se ejecutaban las obras de la Residencia, pues se trataba de mejorar la accesibilidad a la misma.

Señalar, que también en ese punto, por la secretaria se informó al pleno sobre lo dispuesto en la legislación vigente sobre los acuerdos adoptados en Ruegos y Preguntas.

Ante la insistencia de la Sra. Hierro de que en ningún momento apoyó la iniciativa de tramitar un expediente de permuta, por la secretaria, se manifiesta, que en el acuerdo adoptado en la anteriormente citada sesión, se insistió reiteradamente de que no se trataba de aprobar un expediente de permuta, si no de tramitar el expediente para proceder o no a su aprobación por el pleno, y todos los asistentes manifestaron su conformidad.

El Sr. Concejala Severo Corcuera Ortiz de Guinea, pregunta si está grabando la sesión, como en otras ocasiones, preguntándole a ver si existe la posibilidad de escuchar las grabaciones y así evitar estas discusiones innecesarias.

Contesta la Sra. Hierro, que no está grabando el pleno, pero que se pone a grabarlo en este mismo instante.

VISTO el expediente de permuta de terrenos consistente en: referencia catastral polígono 6 parcela 760 propiedad del AYUNTAMIENTO DE ERRIBERAGOITIA/RIBERA ALTA con la parcela referencia catastral polígono 6 parcela 761 propiedad de D. JESUS BERGANZA GONZALEZ.

VISTA la documentación gráfica del expediente elaborada por la empresa Aialur, que obra en el expediente.

VISTO el informe favorable evacuado por el servicio de asesoramiento urbanístico municipal, que incluye la valoración de las parcelas, y que obra en el expediente.

Realizada la correspondiente votación, que arroja el siguiente resultado: 4 votos a favor y 1 en contra: VOTOS A FAVOR: 3 del grupo PNV y 1 del grupo EH-BILDU; VOTOS EN CONTRA: 1 del grupo AVRA; por mayoría absoluta de los Concejales asistentes en este punto, 5 de los 7 que componen la corporación municipal, se ACORDÓ:

1.- Aprobar el expediente de permuta de 35,90 m² de la parcela propiedad de este ayuntamiento de referencia catastral polígono 6 parcela 760, por 43,28 m² de la parcela propiedad de Jesús Berganza González de referencia catastral polígono 6 parcela nº 761, ambas ubicadas en la localidad de Pobes, en la forma que a continuación se detalla:

Parcela 760 — pol. 6:

A la parcela 760 se le deduce un área delimitada correspondiente al jardín situada al sureste de la parcela (35,90 m²), y se le añade la superficie posterior de la parcela 761 para la ampliación del vial de servicios (43,28 m²)

. Parcela 761 — pol. 6

A la parcela 761 se le añade la superficie correspondiente al jardín existente (35,90 m²), y se le deduce la superficie posterior para ampliación del vial de servicios (43,28 m²)

2.- Abonar a la empresa Aialur, la cantidad de 883,80 euros, en concepto de levantamiento topográfico de la permuta pretendida.

3.- Abonar a los arquitectos Ana y Jon Eguia Solaun, la cantidad de 701,80 euros, en concepto de ejecución de proyecto de permuta y normalización de parcelas.

4.- Remitir, el expediente completo, a la Dirección de Administración Local y Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Álava para que proceda, en su caso, a la autorización de la ya mencionada permuta.



III.- APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL EXPEDIENTE DE NORMALIZACIÓN DE PARCELAS, EN TRES PARCELAS DE PROPIEDAD MUNICIPAL, DONDE SE UBICA EL EDIFICIO DE LA RESIDENCIA PARA LA 3ª EDAD EN POBES.

Al inicio de este punto, se incorpora nuevamente al pleno el Sr. Alcalde, tomando la presidencia del mismo.

Se modifica el quorum del pleno, que pasa de ser de 5 concejales para el punto anterior y en lo sucesivo nuevamente será de 6 concejales.

Las parcelas 758 y 760 son de propiedad municipal y se destinan a Sistema Local de espacios libres y edificios de equipamientos (deportivos, administrativo, cultural y sanitario-asistencial), y a Residencia de la 3ª edad y Centro de Día respectivamente.

Desde el Gobierno Vasco, se ha requerido al ayuntamiento para que se realice una normalización de parcelas al objeto de que la parcela 760 acoja en su totalidad el edificio municipal construido de Residencia de tercera edad y Centro de Día, el cual se encuentra parte en la parcela 760 y otra parte en la parcela 758.

Las parcelas afectadas por la normalización, se definen de la forma, que a continuación se detalla:

. parcela 758 polígono 6:	6.289,34 m ²
. parcela 760 polígono 6:	2.213,65 m ²
. parcela 761 polígono 6:	544,55 m ²

Visto el expediente se observa, que no se realizan parcelas de nueva creación, si no que únicamente se regularizan los linderos para adecuar la edificación municipal existente, así como sus accesos.

Una vez tramitada el expediente, se deberá presentar dicha Normalización de Parcelas y Permuta al Servicio de Catastro de D.F.A. para su actualización.

Por lo expuesto se propone proceder a la aprobación del expediente de normalización de parcelas presentado.

La Sra. Concejala Margarita Hierro, justifica su voto en contra, por desconocimiento de los linderos que corresponderán a la propiedad municipal que se pretende normalizar.

VISTO el expediente de Normalización de parcelas realizado para adecuar el edificio de Residencia y Centro de Día en Pobes y acceso a los mismos.

VISTA la documentación gráfica del expediente elaborada por la empresa AIALUR, que obra en el expediente.

VISTO el informe favorable evacuado por el servicio de asesoramiento urbanístico municipal, que obra en el expediente.

Realizada la correspondiente votación, que arroja el siguiente resultado: 5 votos a favor y 1 en contra: VOTOS A FAVOR: 4 del grupo PNV y 1 del grupo EH-BILDU; VOTOS EN CONTRA: 1 del grupo AVRA; por mayoría absoluta de los Concejales asistentes, 6 de los 7 que componen la corporación municipal, se ACORDÓ:

1.- Aprobar la normalización de parcelas al objeto de que la parcela 760 acoja en su totalidad el edificio municipal construido de Residencia de tercera edad y Centro de Día, el cual se encuentra parte en la parcela 760 y otra parte en la parcela 758, en la forma, que a continuación se define:

- . Parcela 758 del polígono 6: 6.289,34 m²
- . Parcela 760 del polígono 6: 2.221,03 m²
- . Parcela 761 del polígono 6: 537,17 m²

2.- Remitir el expediente a la Diputación e inscribir la normalización en el registro e la propiedad trasladando dicha inscripción al Gobierno Vasco.

IV.- SOLICITUD DE JUBILACIÓN ANTICIPADA DEL FUNCIONARIO DE ESTE AYUNTAMIENTO JOSE IGNACIO REDONDO MONTOYA, QUE FIGURA EN LA RELACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO CON LA DENOMINACIÓN DE ALGUACIL MUNICIPAL.

El Sr. Alcalde da cuenta al pleno de la solicitud de jubilación voluntaria presentada el 30 de octubre de 2017, Registro de Entrada núm. 1144, por JOSE IGNACIO REDONDO MONTOYA, funcionario de la Corporación del Ayuntamiento de Erriberoitua/Ribera Alta, que figura en la Relación de Puestos de Trabajo del Ayuntamiento de Erriberoitua/Ribera Alta, en la Denominación del puesto alguacil municipal, categoría profesional Auxiliar/subalterna Grupo E, para que le sea concedida la jubilación anticipada voluntaria con efectos del día 8 de abril de 2018.

VISTO el informe jurídico emitido por Secretaría-Intervención de fecha 30 de enero de 2018, que obra en el expediente.

RESULTANDO Que en cuanto al procedimiento y el órgano competente para la adopción del acuerdo, la Secretaria-Interventora informa, que:

"La declaración de jubilación anticipada por voluntad del interesado, debe iniciarse a instancia de parte mediante una solicitud del funcionario interesado. El Alcalde es el órgano competente para acordar la jubilación, conforme a lo establecido en el artículo 21.1 h) de la Ley 711985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el cual



V.- ALEGACIONES DEL AYUNTAMIENTO A LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS VITORIA"

En las dependencias municipales, hasta la fecha, se han presentado alegaciones a la aprobación provisional del "ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS VITORIA", por los grupos municipales EAJ-PNV y EH-BILDU.

Se ha dado traslado de las mismas al Ministerio de Fomento a través del registro de la Subdelegación del Gobierno en Álava.

Como se quedó en reunión mantenida al respecto, que desde el ayuntamiento se apoyarían todas las alegaciones que se presentaran, sí algún concejal quiere presentar alegaciones, y sí no, se propone manifestar conformidad y apoyo a las alegaciones presentadas y remisión al Ministerio de Fomento

No obstante, en el acta se transcribirán literalmente las dos alegaciones presentadas.

El Sr. Concejal Jose María Martioda Etxeandia del grupo municipal EH-BILDU, desea dejar constancia de que:

- Lamenta la forma y el fondo de las alegaciones presentadas por el grupo EAJ-PNV, por considerarlas como una tormenta de ideas, pasando de puntillas por los problemas reales.
- No se reflejan las situaciones que por la construcción del TAV no aportan ningún beneficio para la sociedad (vecinos del municipio).
- Son un cúmulo de imprecisiones, no coincidiendo las distancias al río Zadorra ni a los núcleos de población.
- Se solicitan caminos para acceso a otros núcleos de población.
- No se incluyen y se han obviado las deficiencias que acarrea para al municipio.
- Le parece mas bien una maniobra, que alegaciones propias sobre la afeción de las obras en el municipio.

La Sra. Concejala Margarita Hierro Gomez del grupo municipal AVRA, manifiesta que no se han hecho llegar a los concejales copia de las alegaciones presentadas.

Se contesta, que sí, por correo electrónico.

Manifiestas, que lo tiene averiado.

En este mismo instante se le facilita, en papel, copia literal de las dos alegaciones presentadas.

Desea dejar constancia de que apoya las dos propuestas-mociones presentadas y todas las que en un futuro puedan presentar los vecinos, Juntas >Administrativas, colectivos, asociaciones, etc.



Contesta el Sr. Alcalde, que apoya las dos alegaciones presentadas, que no va a entrar en valoraciones de las mismas, y por supuesto en ningún momento va a negativizar la propuesta presentada por EH-BILDU, por entender que se trata de sumas en positivo.

Realizada la correspondiente votación, que arroja el siguiente resultado: 6 votos a favor: VOTOS A FAVOR: 4 del grupo PNV ; 1 del grupo EH-BILDU y 1 del grupo AVRA; por mayoría absoluta de los Concejales asistentes, 6 de los 7 que componen la corporación municipal, se ACORDÓ:

- 1.- Apoyar, íntegramente, el contenido de las alegaciones presentadas por los grupos EH-BILDU y EAJ-PNV, en relación con el Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria”.
- 2.- Hacer suyas y apoyar las alegaciones que se presenten en Fomento, por vecinos, Juntas Administrativas, Asociaciones, etc., en relación con la construcción del TAV.
- 3.- Remitir el presente acuerdo al Ministerio de Fomento para su conocimiento y efectos oportunos.

Copias literales de las alegaciones

INFORME RELATIVO AL «ESTUDIO INFORMATIVO DE PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS-VITORIA» Y A SU ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

Ref: «Audiencia a administraciones afectadas. La LAV Burgos-Vitoria”.

Alegante: JOSE MARIA MARTIODA ETXEANDIA.

DNI: 16227378G

**A LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA
PLAZA DE LOS SAGRADOS CORAZONES, 7, 28071-MADRID
- Dirección General de Ferrocarriles -
MINISTERIO DE FOMENTO**

D. JOSE MARIA MARTIODA ETXEANDIA con DNI nº 16227378G, en su condición de Concejales del Ayuntamiento de ERRIBERA GOITIA con domicilio a efectos de notificación en la C/ MANZANERA nº32 de Paul (Erribera Goitia) C.P. 01420 (Araba/Álava) Teléfono: 619424042; E-mail: jmmartioda@gmail.com , con el cargo en vigor a la fecha de hoy,

EXPONE

QUE con fecha de Registro 18 de enero de 2018 tuvo entrada en este Ayuntamiento el Oficio del Ministerio de Fomento por el que se somete al trámite de audiencia de administraciones afectadas el «Estudio informativo del Proyecto de la



Línea de Alta Velocidad Burgos-

Vitoria".

QUE tal y como se establece en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario dicho estudio se somete al trámite de audiencia de administraciones afectadas por un período un mes, plazo en el cual se puede informar si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan.

QUE la Entidad Local a la que representa, manifiesta ser parte interesada y directamente afectada por el "Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria", por lo que se persona en el citado expediente para ser parte en su tramitación.

QUE los ámbitos afectados por el proyecto, no albergan en la actualidad infraestructuras de esta índole por tratarse de zonas que cuentan con un alto grado de naturalidad, resultando que de aprobarse y ejecutarse dicho proyecto, ello tendría un grave impacto social, económico y ambiental en los Términos Municipales afectados y sobre cuantos ciudadanos disfrutaban de su actual riqueza económica, paisajística, y medioambiental, etc.; resultando, de igual modo, que se generarían unos impactos críticos e inasumibles sobre el medio natural, por abrir un nuevo corredor eléctrico por una zona protegida por sus valores ecológicos y paisajísticos, que se convertiría en un corredor de infraestructuras que no se contempla en ninguna planificación aprobada en Álava o en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Consideramos que cualquier actuación sobre el medio natural, susceptible de producir impactos en el mismo, debe ser cuidadosamente evaluada. Deben serlo, en particular, las actividades que conllevan modificaciones severas del medio físico, el suelo y las aguas superficiales y subterráneas, por cuanto determinan el desarrollo y adaptación de la flora y fauna, la calidad y equilibrio de los ecosistemas, y las posibilidades de uso sostenible por la población. También, por la obligación ética que la sociedad y la administración tienen en la conservación del medio natural y cultural, y cuyos valores no pueden ser sacrificados en aras de proyectos vinculados a modelos de desarrollo insostenibles.

QUE, publicado el precitado anuncio y, considerando que en defensa e interés del territorio histórico de Álava y los municipios de Lantarón, Ribera Alta/Erriberagoitia, Ribera Baja/Erriberabeitia, Iruña Oka y Vitoria-Gasteiz, así como por el municipio treviñés de La Puebla de Arganzón/Argantzun; y el conjunto de la población alavesa, es revisable ««Estudio informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria y el impacto ambiental de cara a la Declaración de impacto ambiental de tal evaluación,

QUE garantizando el Ministerio de Fomento, según nota de prensa del 29 de diciembre de 2017 (<https://www.fomento.gob.es/MFOMBPremsa/Noticias/Fomento-garantiza-el-tr%C3%A1fico-de-mercanc%C3%ADas-en-el/01be3d9e-2396-4c7a-a05c-cd1d8c70505c>), el transporte ferroviario de mercancías en ancho internacional, en el mismo tramo entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, pero sobre el corredor ya existente, mediante la introducción del llamado «tercer hilo»;

QUE entendiendo que lo hasta ahora expuesto constituye una grave



transgresión de los deberes de protección y preservación del territorio y su entorno

natural para su disfrute por las generaciones futuras que obliga a la Administración, venimos por medio del presente escrito a deducir las siguientes:

ALEGACIONES

PREVIA. - *Que en dicho Boletín Oficial se dice que: se somete a información pública dicho estudio pudiendo formular observaciones sobre la concepción global del trazado, en la medida en que afecte al interés general, y sobre el impacto ambiental.*

La información pública lo es también a los efectos medioambientales, ya que la presente actuación se encuentra sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado por la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

Con carácter previo a su aprobación definitiva, se requiere la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Por lo tanto, todas las valoraciones y alegaciones respecto al «Estudio informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria», quedan sujetas, condicionadas y en puridad, cuestionadas en tanto en cuanto se presenta conjuntamente con el Estudio de Evaluación Ambiental, y su Declaración podría suponer variaciones imprescindibles del proyecto.

PRIMERA. - ANTECEDENTES IMPRECISOS.

El antecedente inicial que se cita en el Anuncio se encuentra el Estudio Informativo Complementario del Proyecto de línea Madrid - Hendaya. Tramo Burgos – Vitoria, si bien tal estudio no aportaba un trazado concreto en este tramo, y no advertía del posible uso de unas vías de alta velocidad con sus requisitos técnicos más otra posteriormente en dicho tramo para mercancías, lo que evidencia unos impactos diferentes.

Ni supone una definición necesaria, ni el tiempo transcurrido puede avalar tal antecedente a efectos informativos ni valorativos del estudio.

Con fecha 11 de diciembre de 2003, la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento emitió la Resolución de aprobación del expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo que se publicó en el BOE del 17 de febrero de 2004.

En diciembre de 2015 (BOE de 16 de diciembre), la Secretaría General de Infraestructuras aprobó provisionalmente el "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Burgos - Vitoria" y se inició con ello el proceso de información pública y audiencia de administraciones del mismo.

El proceso de alegaciones del estudio informativo de 2015 puso de manifiesto la



existencia de posibles alternativas a los trazados de los proyectos constructivos que pudieran ser ventajosas, lo que aconseja no solo el estudio de estas alternativas sino de otras posibles que mejoren los trazados hasta ahora estudiados.

Pues bien, en el presente proyecto se reiteran las alternativas citadas por lo que las afecciones no descartan las menos ventajosas ni un trazado previamente estudiado y mejorado. Tampoco se incorporan criterios técnicos comparativos del año 2015.

SEGUNDA. - OPOSICION DE POBLACIÓN E INSTITUCIONES LOCALES ALAVESAS.

Los pueblos, concejos y propietarios desconocen el Estudio de Impacto Ambiental y la zona de ocupación precisa del trazado, el mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes, el sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, la zona forestal y la protección y conservación de los suelos y la vegetación para conseguir su integración paisajística.

En concreto los concejos alaveses, dentro de la regulación de los territorios históricos, Norma Foral 11/1995 de 20 de marzo de las Juntas Generales de Álava, son entidades públicas, instituciones con competencias en la materia y no aparecen relacionadas ni consultadas como instituciones.

El proyecto del Tren de Alta Velocidad va a producir daños y consecuencias muy graves, sobre todo, en pueblos pequeños como los alaveses afectados. Además de constatar que los daños en el medio ambiente van a ser tremendos, va a afectar al sector agrícola y, además, va a condicionar totalmente el carácter y el futuro de nuestros pueblos; en vez de ser una infraestructura para la comunicación va a incomunicar nuestros pueblos, creará una nueva muralla entre nuestros pueblos condicionando nuestra forma de vida y nuestro futuro.

El Pleno de la Juntas Generales celebrado el 24.01.2018 acordó y aprobó por unanimidad una enmienda transaccional, de rechazo a las alternativas del futuro trazado del tren de alta velocidad que unirá la localidad burgalesa de Miranda de Ebro con Logroño, con recorrido previsto por diferentes zonas de Álava.

Enlace:

<http://www.jjggalava.eus/spcHemendik/sistema/DetalleExpedienteSinRestricciones4.jsp?lang=es&cLegislatura=10&cExpGen=C&cExpPar=9&cNumExp=2395&cNumDoc=1&pagina=calSesiones>

Incide el escrito en el rechazo a que se desarrolle un proyecto de alta velocidad que afecte al territorio de Rioja Alavesa, Zambrana y a la zona de las Conchas de Haro.

Por otro lado, las juntas administrativas afectadas han venido manifestando su malestar ante la nueva cicatriz que se pretende realizar al territorio.

Por lo tanto, la representación de la población y sus instituciones locales se han manifestado contra este proyecto.



TERCERA. - PODERES FERROVIARIA

PUBLICOS Y NUEVA RED

Los poderes públicos deben velar por la utilización racional de todos los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente. Para proceder a la expropiación forzosa será

indispensable la previa declaración de utilidad pública o interés social del fin a que haya de afectarse el proyecto sometido a Estudio informativo.

En el Plan Territorial Sectorial de la Red ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco indicaba “Necesidad de una Nueva Red Ferroviaria” indica que “El “Plan Ferroviario de Euskadi” de Octubre de 1986, estudiado por encargo del Gobierno Vasco, dedica uno de sus apartados a posibles mejoras de ciertos trayectos, conservando esencialmente sus trazados actuales.

Ello es muestra de la ausencia de necesidad de una nueva red de alta velocidad en la Red Ferroviaria, sino una mejora de trayectos, y por lo tanto mejora de trazados actuales.

La constancia de un esquema mediante un trazado en Y en red de alta velocidad, no es tal sino una constancia sin ninguna base previa ni motivación o antecedente de hecho que justifique el salto desde la necesidad de mejora a una supuesta constancia a una nueva red y dicha red, en la forma y formato de ocupación de nueva red ferroviaria de alta velocidad. Es decir, este proyecto continúa una política de transporte insostenible basada en aumentar las necesidades de transporte, incrementar el consumo energético basado en combustibles fósiles, incrementar las emisiones de gases con efecto invernadero generadores del cambio climático, reducir la calidad del aire, aumentar el riesgo de accidentes en las carreteras, incrementar el ruido, despoblar el mundo rural, aumentar, en general, el mal uso de los recursos energéticos y naturales, contaminar el suelo y el agua, y provocar hipotecas insalvables para las generaciones futuras.

La ausencia de necesidad de una nueva red de alta velocidad en la Red Ferroviaria, obliga a rechazar el expediente de expropiación al decaer la supuesta utilidad como causa imperante para la privación de derechos.

Resulta evidente que dicho proyecto no responde a la necesidad de los municipios afectados ni de su desarrollo natural, endógeno ni de evolución natural equilibrado ni sostenible. Por otra parte, constatamos que no supone una oportunidad para los vecinos/as, ni genera beneficio económico ni social, y especialmente debemos destacar que no es un medio de uso para los vecinos/as, ni repercute en facilitar la movilidad en el municipio sino al contrario la dificulta, ni da opción a que el trazado de realizarse por decisión ajena al municipio no repercuta en el mismo.

CUARTA. - AFECCIONES DEL MODELO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD

Es difícil hacerse a la idea del impacto directo e indirecto que un tren de alta velocidad pueda tener tanto en nuestro entorno como en nuestra calidad de vida. Se apunta el “efecto barrera” que supondría en el territorio, al tiempo que el TAV supone la



construcción de una infraestructura “gran consumidora de suelo” que “podría ocupar territorios de gran productividad en la zona de la Ribera de Navarra o en la Llanada Alavesa” y que no se adapta en ningún caso al terreno sino al revés. Así mismo es bien conocida la negativa del Estado Francés de desarrollar la línea de Alta Velocidad Burdeos-Hendaia, al menos, antes de 2035.

Asimismo, conocida la negativa del Gobierno francés de efectuar el desarrollo de la línea Dax – Hendaia, previsto en su momento para 2027, la actual vía de alta velocidad no conectará el eje europeo de alta velocidad con el norte, por lo que no justifica su proyección.

En este sentido, tenemos que recordar que un informe oficial cuestionó la alta velocidad entre Burdeos y Hendaia. En concreto, la Comisión francesa que evalúa el Gran Proyecto ferroviario del Sudoeste (GPSO) emitió un informe en el que se mostraba contrario al TAV entre Hendaia y Burdeos y denunciaba los perjuicios para el medioambiente que tendría en la zona, alertando del “efecto túnel” que perjudicaría a zonas intermedias, lo que finalmente ha supuesto que se descarte la línea Burdeos-Dax.

Sin esta conexión, el Estudio informativo carece de los valores de utilidad para configurar la Red Transeuropea de Ferrocarril de Alta Velocidad puesto que al norte podríamos estar conectados con la red transeuropea de Ferrocarril Convencional, ejemplo de una alternativa que en los Estudios de los territorios vascos, y en concreto, el presente Estudio Informativo, no se analiza ni valora tal posibilidad.

Respecto de las características técnicas del Tren de Alta Velocidad, hacen referencia al hecho de que las rígidas condiciones constructivas y la peculiar morfología del territorio afectado, eminentemente montañoso, pueden suponer la construcción de una infraestructura con un impacto enorme, no solo por la construcción del mismo trazado sino por las acciones necesarias para su explotación antes, durante y después, reproduciendo en cadena un sinfín de problemas, ya que se requiere la construcción de una infraestructura básica gigantesca.

Una parte importante de la ciudadanía vasca ha manifestado en reiteradas ocasiones que el Proyecto del Tren de Alta Velocidad (TAV) que une las capitales vascas divide el territorio, además de que, frente al necesario equilibrio territorial y sectorial, regional y local, contempla únicamente la interrelación y el desarrollo de núcleos grandes y especializados lo que trae como consecuencia una desestructuración social.

Además, al dejar de lado las localidades medianas y las pequeñas comarcas que atraviesa no responde a las verdaderas necesidades de transporte de la sociedad. Las susodichas zonas rurales van a padecer las secuelas de la agresión ambiental y la desertización socio-económica que se deriva de este modelo de desarrollo, con consecuencias particularmente graves para la viabilidad del sector agrario, al destruir y modificar caseríos, pastizales y suelo agrícola.

Todo ello, pese al relevante papel que este sector juega, entre otras cosas, en la manutención de un medio natural y social equilibrado. A este respecto, consideramos más oportuno que tras analizar las diferentes alternativas al TAV y teniendo en cuenta



parámetros como la utilidad social, la sostenibilidad del medio ambiente y la accesibilidad a los servicios, se analicen y estudie la totalidad de los proyectos, valorando todos sus efectos, a fin de que se concierte la solución óptima en aras a mejorar las infraestructuras ferroviarias existentes, sin empeorar la calidad de vida de la ciudadanía.

En cuanto al impacto ambiental, el proyecto supone la construcción de una infraestructura gran consumidora de tierra agraria y suelo y por tanto, plantea un coste agro-ecológico y un carácter antieconómico injustificado, tanto por las fincas y suelo ocupado por la obra y la explotación posterior, como por las parcelas y fincas en relación a dicha vía a lo largo de toda la red ferroviaria (TAV), en relación a las que perderán acceso a su parcela por separación de fincas, segmentación de las mismas o de pueblos o actividades socio económicas integradoras, o por quedar aisladas con carencia de enlaces o vías de comunicación entre viviendas, fincas, pueblos, industrias, etc., cuyo valor es de difícil cuantificación por comprender todo el espacio físico de los territorios vascos, no siendo dicha afección indemnizable.

Por las razones arriba expresadas, la parte alegante estima que el proyecto del TAV adolece de toda justificación en relación al interés público y, por tanto, la actuación de la Administración no está legitimada, lo que trae como consecuencia que lesiona los derechos de los ciudadanos.

En consonancia con la escasez de la información para evaluar adecuadamente las afecciones del proyecto, alegando aquellas afecciones posibles tanto sobre el medio natural como sobre el socioeconómico (fauna, flora, hidrología, población, explotaciones, etc), el dicente considera necesario que el estudio de impacto ambiental se pronuncie sobre la conveniencia global del proyecto de forma conjunta con otros proyectos de infraestructuras, tanto en funcionamiento como previstos en diferentes fases, y proponen una nueva redacción del estudio en lo que al impacto al sector agrario se refiere por falta de datos, debiéndose dar la paralización del proyecto por fomentar un modelo de desarrollo insostenible, contribuir a la destrucción de la economía tradicional y producir efectos irreversibles en el medio (grandes movimientos de tierras, escombreras, erosión, efecto barrera, etc.). Asimismo, destaca la dependencia energética exterior que conllevaría el proyecto.

En otro sentido, la Directiva 2001/42/CE (traspuesta a la legislación estatal por Ley 21/2013, de 9 de diciembre y anteriormente por la Ley 9/2006, de 28 de abril) estableció que el Informe Medioambiental “identificará, describirá y evaluará los probables efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa”.

Sin embargo, el documento presentado a información pública no incorpora una evaluación o estimación de esta probable incidencia, particularmente en lo que se refiere al aumento previsible de emisiones de CO2 que se derivarán de las actuaciones del proyecto. Pero desde las administraciones sí que reconocen que este proyecto no permitirá cumplir con los compromisos del Protocolo de Kioto.

La incompatibilidad ambiental del TAV destaca en que no permitirá cumplir el Protocolo de Kioto y significa que, según el propio Ministerio de Fomento, se comprueba que no se va a cumplir el objetivo ambiental de reducir las emisiones de



gases de efecto invernadero en el transporte del estado español dentro de las obligaciones del Protocolo de Kioto.

QUINTA. - SOBRE EL CONTENIDO DE LOS ESTUDIOS INFORMATIVOS

La Administración del Estado optó por desarrollar la infraestructura a través de

la figura del Estudio informativo, siendo este mismo documento el que como en el caso actual, sometió al trámite de información pública y, acompañado en uno de sus últimos apartados del Estudio de Impacto ambiental al procedimiento del Impacto ambiental y a la correspondiente Declaración de IA. Surgen de esta manera nuevas cuestiones objeto de análisis.

Esta parte sostiene que el Estudio informativo no ha servido para definir el trazado de la nueva red ni es documento apropiado para que con su base se tramite el procedimiento de evaluación del impacto ambiental, y como consecuencia, en un orden lógico de ejercicio de los distintos títulos competenciales ha incurrido en la vulneración del ordenamiento viciando de nulidad la pretendida inclusión de la nueva infraestructura.

La provisionalidad del Estudio Informativo es patente en la actual fase toda vez que previa a la contestación a las alegaciones en periodo de información pública, debiendo ser un documento que optase por una alternativa “con carácter general” llega a salpicar de indefiniciones todo el contenido.

Ello es fruto de las modificaciones habidas en el acto de aprobación provisional del PTS por Orden de 17 de noviembre de 2000, y definitiva mediante el Decreto 41/2001, de 27 de febrero, que reconoce estimar y variar propuestas de alegaciones que varían el trazado y varios tramos concretos y, por lo tanto, el proyecto constructivo, y además de una tramitación conjunta cuando la Declaración final de Impacto Ambiental podría suponer consideraciones o cambios en el proyecto o en la valoración de las alternativas.

En último lugar, queremos mencionar la indefinición del trazado y el carácter de provisionalidad del Estudio informativo respecto a la ordenación del Territorio como así consta en el Informe emitido por el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiental en relación al PTS de la red ferroviaria en la CAV de acuerdo con lo señalado en el art. 13.9 de la Ley de Ordenación del Territorio, pues reconoce que “ en el documento del PTS se recoge dicha propuesta de corregido materializado en su eje) para el denominado corredor general, desarrollado por el citado Estudio Informativo, incluyendo aquellas modificaciones surgidas y aprobadas tras la fase de información pública”

El PTS establece un corredor general de anchura variable que puede alcanzar los 80 metros que se califican como sistema general de comunicaciones en una situación provisional hasta tanto se ejecute la infraestructura. Ello, se debe desarrollar mediante Planes Especiales al ser el PTS parco en el desarrollo de sus determinaciones



y su incardinación en el ordenamiento urbanístico. En este sentido de ajuste y concreción posterior es recogida en los art. 17 y 18 del Decreto 41/2001 de 27 de febrero de aprobación definitiva del PTS, lo cual ratifica su indefinición, provisionalidad y falta de validez de la Evaluación de los efectos o impacto ambiental que contiene.

SEXTA. - SOBRE EL ESTUDIO Y LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN GENERAL

En primer lugar, debemos hacer constar que en el Estudio de Impacto ambiental propio (documento 4) no aporta los datos precisos requeridos en el art 35.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre., de Evaluación de Impacto Ambiental, que dice así:

“El promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI:

- a) Descripción general del proyecto y previsiones en el tiempo sobre la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidades de residuos vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.
- b) Exposición de las principales alternativas estudiadas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.
- c) Evaluación y, si procede, cuantificación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto. Cuando el proyecto pueda afectar directa o indirectamente a los espacios Red Natura 2000 se incluirá un apartado específico para la evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio.
- d) Medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente.
- e) Programa de vigilancia ambiental.
- f) Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles”

El Estudio de Impacto Ambiental relativa al Proyecto en cuestión carece de una descripción adecuada de la situación preoperacional de la nueva planta traza y ejecución proyectada, así como una evaluación de los efectos directos e indirectos sobre la población, el agua, el paisaje ni sobre el patrimonio histórico artístico y arqueológico.

En el EIA se reconoce que con la actividad que se llevaría a cabo en las proyectadas, se superarán los niveles de presión sonora establecidos por la legislación vigente, en la zona más próxima al núcleo de población.

Por otro lado, el EIA reconoce también la elevada superación de los valores objetivos de protección de la fauna, geología, y de forma especial y la hidrología. Las consecuencias para el sector primario de tal fenómeno resultan ser altamente



perjudiciales, especialmente en las explotaciones agrícolas, uno de los principales pilares económicos de la zona de la zona, así como de todo su entorno, lo que produciría pérdidas económicas incalculables.

La presente normativa no ha sido tenida en cuenta en relación a todos los efectos y por lo tanto afecciones que supone el proyecto informado.

En el actual Estudio de Impacto Ambiental no se cumple con las obligaciones del art. 35 en cuanto a los siguientes requisitos:

- a) No se realiza una exposición de las principales alternativas estudiadas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto. En primer lugar, no se valoran muchos efectos ambientales, sino que tan solo se citan y en algunos casos no se establece un sistema de ponderación.
Tampoco se establece una valoración técnica de la alternativa cero ni de las principales alternativas estudiadas, sino de las seis alternativas del trazado para validar el proyecto, sin que exista una exposición razonada y justificativa como establece la norma.*
- b) En especial se incumple la evaluación y, de forma expresa la cuantificación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, la salud humana, el subsuelo, el aire, los bienes materiales, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución.
Al afectar el proyecto a espacios Red Natura 2000 no se produce una evaluación específica de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio.*
- c) Son escasas y no justificadas como realmente previsoras o correctoras las medidas que se proponen, pues no se adelanta que se consigue evitar o que efecto restaurativo supone con las medidas correctivas siendo este apartado escaso o nulo en la mayoría de los impactos moderados y severos*
- d) El Programa de vigilancia ambiental, también resulta genérico, no valorado sobre cada afección e impacto, y es un texto sin concreción sobre el proyecto, ni sobre la vigilancia debida, por lo que no establece garantías de dicha conservación.*

El Estudio de Impacto Ambiental presenta una serie de carencias, incongruencias, y faltas de información muy relevantes con el objeto, según nuestra opinión, de llevar a cabo una evaluación ambiental sesgada y dirigida a la justificación de una alternativa de trazado a través de los Montes de Vitoria, Trebiño y Valles Alaveses, previamente escogida por el Promotor. La falta de rigor de este Documento, entre otros aspectos, se pone de manifiesto en relación con las siguientes cuestiones:

- Falta de justificación de la necesidad de llevar a cabo la actuación planteada.*
- Se desestiman los principales corredores de infraestructuras de la región excluyéndose del análisis comparativo de alternativas, sin razones justificadas y aportando datos e informaciones totalmente erróneos (sobre avifauna, geomorfología, vegetación, kilómetros de afección a Red Natura, etc.) que conducen a valoraciones a nuestro juicio inaceptables.*
- Se elude evaluar el impacto del proyecto sobre el dominio público forestal que caracteriza a los montes incluidos en el Catálogo de Montes de Utilidad Pública,*



aspecto éste fundamental por tratarse de una figura secular de protección de la Naturaleza y de los recursos naturales, cuyo papel en la conformación de la Red Ecológica Funcional en Álava es básico y que proporciona a la sociedad y a las comunidades locales beneficios directos e indirectos de modo social y ecológicamente sostenible.

- *Presenta el Documento relevantes faltas de información sobre las actuaciones propias del Proyecto, que impiden realizar una valoración ambiental de los impactos y dificultan e incluso confunden la comparación entre alternativas.*

- *El Documento desprecia de forma muy relevante la importancia de las Zonas de Especial Protección y de los corredores ecológicos entre estas zonas, así como con otros espacios protegidos.*

El incumplimiento del art. 35 citado debe suponer per se, una nulidad del Estudio de Impacto Ambiental y una nueva redacción de un Estudio basado en la normativa y las medidas de protección y conservación ambiental.

SEPTIMA. HILO TERCERO Y MERCANCÍAS

En la Memoria del Estudio informativo, apartado 3.1. Marco General ferroviario de partida. Red Actual, se afirma que “Es preciso tener en cuenta que la implantación del ancho estándar en el corredor, sólo es una obligación para los tramos de nueva construcción, y que tampoco es obligatoria, hasta el momento, la adaptación del corredor para la circulación de trenes de mercancías en ancho estándar, si bien, el coordinador europeo ha solicitado el análisis de dicha posibilidad a los estados español y portugués.”

Ello parece contradictorio con el apartado 3.6 Origen del estudio, dado que afirma que “El nuevo trazado conectará con estas dos vías de ancho UIC. En los kilómetros siguientes, la línea Ferroviaria Burgos-Vitoria presta servicio en la actualidad a través de una doble vía de ancho convencional. En el escenario futuro se contempla la creación del nuevo corredor de vía doble de ancho internacional indicado anteriormente, (al cual pertenece el presente tramo), para tráfico exclusivo de viajeros, manteniéndose el trayecto actual Burgos – Vitoria, de ancho convencional, para la explotación de mercancías.”

Pues bien, en el actual trazado no se examina conjuntamente el trazado para viajeros y mercancías con dos trazados diferenciados de ancho, lo cual es una visión y estudio informativo parcial y no real de los impactos y efectos generadores de esta infraestructura.

En la descripción general del proyecto, dentro del DOCUMENTO N° 4. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, se afirma que entre los criterios de diseño se ha tenido en cuenta el siguiente factor “Tráfico exclusivo de viajeros”

El Ministerio de Fomento ha anunciado el transporte ferroviario de mercancías en ancho internacional, en el mismo tramo entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, pero sobre el corredor ya existente, mediante la introducción del llamado “tercer hilo” (nota de prensa de 29.12.2017:



<https://www.fomento.gob.es/MFOMB Prensa/Noticias/Fomento-garantiza-el-tr%C3%A1fico-de-mercanc%C3%ADas-en-el/01be3d9e-2396-4c7a-a05c-cd1d8c70505c>),

Dicha exclusividad, supone una réplica presente y futura de vías férreas en el mismo trazado, para diferentes usos, lo cual supone una agravación de impactos, y no preservar los recursos naturales ni económicos públicos para una movilidad conjunta valorada desde la economía de escala y acumulación de impactos en las grandes infraestructuras.

Finalmente, no tiene ningún sentido analizar el estudio informativo presentado, ni la evaluación de su impacto ambiental, cuando el Ministerio de Fomento ha anunciado

y garantizado la construcción de un «tercer hilo» en la actual línea ferroviaria existente entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, para llevar mercancías en ancho internacional. La inserción de dicho «tercer hilo» debería ser incorporada a este estudio, siendo evaluado el impacto medioambiental conjunto de ambos proyectos, ya que están estrechamente relacionados.

Debería evaluarse el impacto medioambiental conjunto de la nueva línea de alta velocidad y la inserción del tercer hilo en la vía ferroviaria existente. Y es que el estudio de los proyectos y de sus impactos por separado puede llevar a equívocos no demasiado reales, ya que el impacto real final será la suma de ambas construcciones, la línea nueva más la habilitación del «tercer hilo» en la línea existente, que no son más que dos partes de un único proyecto.

OCTAVA. - IMPACTOS EN EL AMBITO LOCAL DE LOS TRAZADOS A ESTUDIO EN EL TRAMO BURGOS-VITORIA.

*La línea de alta velocidad Burgos - Vitoria, se encuentra contemplada en el anexo I, grupo 6. Proyectos de infraestructuras, apartado a) Ferrocarriles, sección 1º Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido, por lo que **está sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria.***

El estudio de Impacto ambiental se concreta en las páginas 85 a 90 de 96 que dispone la Memoria, en el cual, en vez de hablar de doce alternativas, como la fase previa, se habla de CUATRO (4) alternativas de trazado en el tramo Burgos-Pancorbo, y SEIS (6) alternativas de trazado en el tramo Pancorbo-Vitoria.

Desde el punto de vista medioambiental, según el promotor “todas las alternativas analizadas en el Tramo T02 Pancorbo – Vitoria son viables, en la medida en que ninguna presenta impactos críticos, siendo severo el ruido, el impacto sobre la hidrogeología, severo, calificando las alternativas de este tramo como “muy similares entre sí” y los impactos, equivalentes.

Pues bien, según los propios estudios técnicos de impactos, existen impactos severos en agricultura, fauna, ruido, hidrología, etc., con lo que viables no lo son, sin medidas que dichos impactos severos se acumulan en la misma zona, y además son sinérgicos respecto al tercer hilo, que no ha sido citado ni evaluado, pero si anunciado por el promotor. (Pág. 232 del Documento nº 4 ESTUDIO INFORMATIVO DEL



PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS – VITORIA.)

8.1. ZONAS ESPECIALMENTE PROTEGIDAS: IMPACTO SEVERO EN LIC ZADORRA

8.1.1. En el apartado 4.5 Condicionantes naturales de la Memoria, se afirma que “en la zona de estudio aparecen numerosos elementos con gran valor de conservación, que van desde lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, o áreas de interés faunístico, hasta Bienes de Interés Cultural.”

Igualmente, en el documento 4 o Estudio de Impacto ambiental, apartado 5.6.3, denominado Registro de Zonas Protegidas, se indican las zonas por disponer de agua, vegetación, flora protegida, humedales y láminas de agua, fauna y espacios naturales de interés

8.1.2. Pues bien, el Humedal Ramsar más cercano al ámbito de estudio es el Lago de Caicedo-Yuso y Salinas de Añana (5.9.1. Humedales protegidos por el Convenio de Ramsar del Documento 4 Estudio de Impacto ambiental)

Destaca la vegetación, fauna y los siguientes Espacios naturales de interés (tanto identificados en las características del proyecto en su Memoria, como en el apartado 5.9.3. Red Natura 2000 del Estudio de impacto ambiental):

- ZEC ES4120073 Riberas del Río Oca y afluentes
- ZEPA ZEC ES4120030 Montes Obarenes
- ZEPA ES0000187 ZEC ES4120095 Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo
- ZEC LIC ES4120059 Riberas del Río Ebro y afluentes
- ZEC LIC ES2110008 Ebro Ibaia/Río Ebro
- ZEC LIC ES2110006 Baia Ibaia/Río Baia
- ZEC LIC ES4120051 Riberas del Zadorra
- ZEC LIC ES2110010 Zadorra Ibaia/Río Zadorra

8.1.3. A este respecto, tenemos que citar la situación de los Montes de Vitoria, Parque Natural de los Montes de Vitoria, actualmente en vías de declaración.

Se encuentran presentadas las BASES PARA LA ORDENACIÓN, EL USO Y LA GESTIÓN DEL ÁREA DE LOS MONTES DE VITORIA (ARABA/ÁLAVA) Y PROPUESTA DE REDACCIÓN DE PORN (PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.

Pues bien, nuevamente como sucede con los restos arqueológicos de LaPuebla, en el caso de los Montes de Vitoria no se estudia su estado ni protección, dado que no ha finalizado su clasificación, si bien al encontrarse en tramitación, debe producirse esta evaluación y la Declaración de Impacto ambiental no puede limitarse a los aspectos ya catalogados, sino a todos los efectos sobre el medio natural y especialmente aquellos que se encuentran en tramitación.

Enlace:

http://www.nasdap.ejgv.euskadi.eus/r50-promocon/es/contenidos/informacion/montes_vitoria/es_bio/adjuntos/diagnostico_19_06_2012.pdf



La presencia en los Montes de Vitoria de especies singulares y amenazadas de flora y fauna, así como el adecuado estado de conservación de sus hábitats han sido los principales motivos para impulsar la posible declaración de esta área como espacio natural protegido. El procedimiento oficial se inició por medio de la Orden del 12 de febrero de 2010, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco (ORDEN de 12 de febrero de 2010, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, por la que se inicia el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del área de los Montes de Vitoria)

Pues bien, este espacio en vías de declaración se encuentra protegido por el art. 28 de la Ley 12/1985, de 13 de junio, de Espacios Naturales, sin que se pueda omitir su estado.

En concreto, al objeto de asegurar la salvaguarda de los valores naturales cuya protección se halle en tramitación, y en tanto no se produzca la resolución definitiva podrán adoptarse las medidas y se debe estudiar garantizando su estado de conservación.

*8.1.4. Por otro lado, se ha considerado por parte de la organización SEO/Birdlife “Áreas Importantes para las Aves” (IBA) el sector oriental de los Montes de Vitoria
Enlace: <http://www.seo.org/2012/05/25/el-inventario-de-iba/>*

Existe jurisprudencia europea que obliga a que los estados miembros de la UE declaren zonas de especial protección para las aves (ZEPA) al amparo de la Directiva 79/409/CEE (Directiva Aves) los espacios designados previamente como IBA. Por tanto, es probable que este espacio natural sea declarados ZEPA en el futuro.

8.1.5. Por su parte, en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava⁴⁰, aprobado por el acuerdo foral 829/2005, se identifican en el municipio de Vitoria-Gasteiz como áreas de interés paisajístico diversas zonas localizadas en la Sierra de Badaia y Montes de Arrato, los robledales isla y los cerros de la Llanada Alavesa, el curso del río Zadorra y los Montes de Vitoria.

8.1.6. Las seis alternativas estudiadas para el tramo entre Pancorbo y Vitoria-Gasteiz contemplan un viaducto sobre el río Zadorra a la altura de La Puebla de Arganzón/Argantzun, lo que supone un impacto severo en el espacio protegido «ZEC LIC ES4120051 Riberas del Zadorra», de la importante Red Natura 2000.

*La alternativa número 6, además, supone un impacto crítico en dicho espacio protegido, ya que el estribo del viaducto propuesto en esa alternativa afecta a la vegetación de ribera HIC 9240 (robledales carrasqueños de *Quercus faginea*)*

Dentro de las alternativas se describen posibles túneles ante población, autopistas, etc., y viaductos en algunos puntos de invasión de ZEC LIC, en concreto algunos de los ríos citados (Ebro, Bayas, Zadorra). Los túneles se prevén excavados por debajo del nivel freático, lo que según el estudio “podrían presentar problemas durante la construcción y, sobre todo, de afección a fuentes, manantiales y abastecimientos. Por ello se prevé una sección de túnel en mina de estanco donde no se



*permita el drenaje del agua” (7.8.5.
efecto en cada caso.*

Túnel estanco) pero no se analiza el

8.1.7. En el ámbito de estudio existen tres espacios pertenecientes al Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes de Euskadi próximos a alguna de las alternativas evaluadas son los siguientes:

- *Montes de Vitoria Occidentales: interceptado por las 6 alternativas del Tramo T02.*
- *Sierra de Tuyo: en las proximidades de las 6 alternativas del Tramo T02.*
- *Monte San Formerio: en las proximidades de las 6 alternativas del Tramo T02.*

8.1.8. Por último, en el tramo Pancorbo-Vitoria existen dos áreas de interés geológico del inventario de Gobierno Vasco: 1055 Sistemas de terrazas del Ebro y principales

afluentes, y 1057 Meandros del río Zadorra.

En la banda de afección de 250 m a cada lado de las alternativas analizadas se encuentran los siguientes Bienes de Interés Cultural de Castilla y León, y Bienes Calificados o Calificables de Euskadi: TORRE DE ARGANZON, DESPOBLADO DE CABRIANA, LA CIUDAD, CASTILLO DE STA. MARTA, PUENTE DE LECIÑENA EN LA CARRETERA A LA PUEBLA DE ARGANZÓN, PUENTE DERIBABELLOSA.

8.1.9. Todos los puentes de la cuenca del Río Zadorra han sido catalogados como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, a raíz del DECRETO 222/2017, de 19 de septiembre, por el que se califica como Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental, los puentes de la cuenca del río Zadorra. (BOPV.º 184, martes 26 de septiembre de 2017)

Enlace: <https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2017/09/1704610a.shtml>

Esta normativa ni se ha tenido en cuenta ni se estudia y evalúa con medidas de protección para tales puentes.

8.1.10. Destaca la falta de mención y por lo tanto la evaluación del antiguo poblado de La Puebla de Arganzón. La ‘puebla’, cruce de caminos y una fuente de disputas entre los reinos de Navarra y de Castilla, esta sin catalogar, pero dispone de gran valor histórico por estudiar y catalogar para proteger los restos romanos hallados recientemente.

Además de los restos de este poblado romano, citaremos en especial tres elementos iniciales a tener en cuenta: el molino, el puente y la iglesia. Una de las joyas patrimoniales de La Puebla es su puente románico, construido en torno a 1255 para salvar las dos orillas del Zadorra.

Por otra parte, la iglesia tardogótica de la Asunción dispone de un retablo renacentista fechado hacia 1535 con sus dos pórticos. Pues bien, este poblado junto con estos elementos de gran valor cultural, no están estudiados, al haberse recurrido a la calificación obtenida en archivos y no a los trabajos actuales del poblado romano,



que darán un valor inestimable hasta su completo estudio cultural y catalogación, lo que evidencia que el Estudio es parcial y desconocedor del valor que se menciona.

8.1.11. En el punto 7.8.4 sobre Riesgos geológicos – geotécnicos, se destacan que “Los principales riesgos geotécnicos, asociados en particular a la excavación de los túneles contemplados en el presente Estudio Informativo, son los siguientes:

- a) Riesgos asociados a fenómenos kársticos
- b) Afección a zonas de falla.
- c) Presencia de Techos planos y formación de cuñas inestables
- d) Aportes de agua
- e) Agresividad de las aguas”

Si bien posteriormente se describen y tabulan, no se examinan los impactos difíciles de prever sobre estos riesgos.

8.1.12. Estos espacios Naturales relevantes, áreas de interés geológico y Bienes de Interés Cultural no se evalúan tras mencionarlos, dejando su impacto, afección y baremación sobre tablas y criterios genéricos sin detallar el valor del impacto en cada alternativa.

En el apartado 6.1 Características generales, en el apartado Medioambientales, no se realiza una descripción de situación ni actuaciones previstas como en el resto de apartados o características, sino recomendaciones generales. En concreto se dice:

- Se debe evitar/minimizar la afección a los espacios pertenecientes a la Red Natura.
- Se debe evitar/minimizar la afección a Bienes de Interés Cultural. Los cruces con el Camino de Santiago se deben realizar teniendo en cuenta las condiciones que indique el órgano competente.
- En los cruces de la infraestructura con los cauces principales, las pilas y estribos de los viaductos se colocarán fuera de los cauces y de la vegetación de ribera, siempre que sea posible.
- En los cruces de la infraestructura con cauces que están catalogados como ZEC, además de las restricciones aplicables a los cursos de agua principales, la distancia de las pilas y estribos a la vegetación de ribera será como mínimo de 5 m.

Estas declaraciones de intenciones no son vinculantes sino criterios “siempre que sea posible”, lo que desvirtúa todo criterio de protección ambiental.

Esta mención supone un incumplimiento del art 35.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental por cuanto no se realiza una cuantificación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto.

Dichos impactos no son tenidos en cuenta para descartar afecciones o mejorar el proyecto mediante la protección del entorno evitando los impactos, sino que tan solo son citados, sin explicitarlos ni evaluarlos en la comparativa de alternativas con el fin de salvaguardar los mismos.



8.2. FRAGMENTACIÓN DE LOS CORREDORES ECOLÓGICOS SUPRARREGIONALES

Las seis alternativas estudiadas para el tramo entre Pancorbo y Vitoria-Gasteiz suponen la fragmentación de la continuidad de, como mínimo, dos importantes corredores ecológicos suprarregionales: las llamadas Montañas Meridionales (alineación montañosa formada por Montes Obarenes y Sierra Cantabria/Toloño) y las llamadas Montañas de Transición (alineación montañosa formada por Sierra Arkamu, Sierra de Tuyo y Montes de Vitoria/Gasteizko Mendiak).

Este segundo corredor ecológico suprarregional, de hecho, se inscribe en la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma de Euskadi, que tiene como objetivo principal fomentar la conexión y la coherencia ecológica de la Red Natura 2000, como establece el artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Concretamente dicha Red fomenta la conexión de aquellos espacios Natura 2000 poseedores de hábitats y especies que sufren una fragmentación detectable a escala regional, y su delimitación supone repercusiones en la regulación de los usos del suelo y establecimiento de medidas tanto de restauración ecológica como de prevención de impactos. Algo que obvia el proyecto del estudio informativo.

8.3. IMPACTOS HIDROLOGICOS

La masa de agua subterránea Cuartango-Salvatierra ocupa una extensión de 594 km², fundamentalmente en Álava y una pequeña extensión del Condado de Treviño, afectada por este proyecto, según el mismo.

En el Ámbito Pancorbo – Vitoria existen quince acuíferos identificados en el Estudio de Impacto ambiental, si bien tras su reseña no se indica el impacto que pudiera llegarse a producir.

Respecto a la hidrología (apartado 4.3. de la Memoria, se viene a decir que: La zona objeto de estudio comprende la parte norte de la Cuenca del Duero y parte de la Cuenca del Ebro, abarcando la zona Noreste de la Provincia de Burgos y la sur de la provincia de Álava. La red hidrográfica existente en el área de actuación se encuentra formada por los cursos de agua permanentes del Río Ebro y sus afluentes, el río Bayas, el río Zadorra, el río Oca, el río Cerratón, el río Oroncillo y el río Vena

Y, posteriormente en el apartado 4.4.5, sobre Hidrogeología, se indica lo siguiente:

El ámbito del presente estudio comprende un total de dos Unidades Hidrogeológicas (en adelante UHH) pertenecientes a la Cuenca del Duero y cinco correspondientes a la Cuenca del Ebro.

En virtud de la aplicación de la Directiva Marco del Agua, actualmente las unidades administrativas de gestión de las aguas subterráneas son las Masas de Agua Subterránea (en adelante, MASb), definidas por los organismos de cuenca



(demarcación) correspondientes.

También en el apartado de características (7.2.2. Hidrogeología) se destaca “La red hidrográfica existente en el área de actuación se encuentra formada principalmente por el río Ebro, como cauce de primer orden, y los ríos Oroncillo, Vena, Cerratón, Oca, Bayas y Zadorra como cauces de tercer orden.”

Se destaca la necesidad de diseñar encauzamientos y desvío de cauce, ante la imposibilidad de dar continuidad a la vaguada existente, sin que consten los efectos en cada caso de tal encauzamiento y riesgos de nuevos cauces o cursos acuíferos.

Estos impactos son severos, y no se ofrecen valoraciones técnicas para eliminar, aminorar o eludir los mismos en alguna de las alternativas, considerándose asumibles y un mal menor per se, sin criterio ni justificación alguna.

8.4.- IMPACTO SOBRE LA HIDROGEOLOGÍA.

Las seis alternativas estudiadas para el tramo entre Pancorbo y Vitoria-Gasteiz suponen un impacto severo sobre la hidrogeología en la fase de explotación de la línea de la nueva línea de alta velocidad. Es el propio Estudio de Impacto Ambiental presentado el que evalúa dicho impacto como severo.

Y en el túnel de la Puebla de Arganzón/Argantzun, vista la descripción de las características técnicas del mismo, el impacto llega a ser crítico, a pesar de su posible construcción estanca en toda su longitud, tal y como se recomienda en el anejo sobre los túneles.

No es casualidad que, en las tres alternativas presentadas en las que dicho túnel de la Puebla tiene una longitud de 2.735 metros, su construcción resulte aún más costosa (más de 47 millones de euros, según el estudio informativo) que la del túnel de Pancorbo, que es mucho más largo (3.896 m). Ello es debido a su complejidad técnica, derivada de su impacto crítico en la hidrogeología de los Montes de Vitoria/Gasteizko Mendiak.

El túnel de La Puebla, tanto en las tres versiones de 2.735 metros de longitud, como en las otras tres de 2.480 m, supondrá un impacto irreparable en las captaciones y manantiales de los Montes de Vitoria/Gasteizko Mendiak, en el entorno de Castillo Grande/Gazteluandi. Tanto es así, que en la descripción del propio anejo sobre los túneles (es decir, no en el estudio del impacto ambiental), se dice, literalmente, que “en este sentido se hace recomendable actualizar el inventario de puntos de agua en la zona”. Dicho anejo sobre túneles avisa, en las seis alternativas para dicho túnel de La Puebla, si ningún tipo de rodeo, de “posible afección” tanto en lo que se refiere a puntos de agua asociados, como a captaciones asociadas.

Finalmente, otros avisos del mismo anejo no tranquilizan en absoluto (“cabe llamar la atención sobre la Zona de Protección para Futuros Abastecimientos 008 Sinclinal de Treviño, que es susceptible de verse afectada por el drenaje del túnel”), y dejan claro la afección crítica que el túnel de La Puebla, en las seis alternativas propuestas, supondrá para la hidrogeología de los Montes de Vitoria/Gasteizko Mendiak, en el entorno de Castillo Grande/Gazteluandi.



Las aguas subterráneas y superficiales son un elemento esencial del medio físico y con un valor estratégico, cuya protección, incluso a largo plazo, es un objetivo prioritario. Llamamos especialmente la atención a la gravedad del potencial impacto hidrogeológico provocado sobre innumerables puntos de agua que suponen el origen del abastecimiento local, careciendo de mención para los posibles efectos, daños, afecciones a la salubridad y a variaciones del curso del agua subterránea que pudiera afectar al suministro de agua al municipio. Se ha olvidado, por tanto, la presencia de almacenamiento y flujo de aguas en el interior de los macizos a atravesar, y no se cumple con la normativa de estudio de impacto como se ha citado anteriormente en este punto clave para validar el Estudio de Impacto Ambiental.

8.5. IMPACTO CRÍTICO SOBRE FLORA

*Las seis alternativas estudiadas para el tramo entre Pancorbo y Vitoria-Gasteiz suponen un impacto crítico en el bosque de frondosas compuestas por *Quercus ilex rotundifolia* (encinas) y *Quercus faginea* (quejigo o roble carrasqueño) de las proximidades de La Puebla de Arganzón/Argantzun, que es atravesado por la nueva*

línea de alta velocidad propuesta, tal y como se reconoce en el Estudio de Impacto Ambiental (pág. 83 del Documento 4).

Debido a que los bosques de frondosas, a diferencia de los de coníferas, son de origen natural autóctono, no es admisible, en términos actuales de desarrollo sostenible y de respeto al medioambiente, que una nueva línea de tren atraviese un bosque de encinas y quejigos.

8.6.- IMPACTO SONORO SEVERO

Las seis alternativas estudiadas para el tramo entre Pancorbo y Vitoria-Gasteiz suponen un impacto severo en cuanto al ruido producido en la fase de explotación de la nueva línea de alta velocidad.

Es el propio Estudio de Impacto Ambiental presentado el que evalúa dicho impacto como severo. Y en pueblos como Manzanos (Ribera Baja/Erriberabeitia) y Leciónana del Camino/Leziñana (Lantarón), visto el estudio de ruido (son especialmente indicativos los planos), el impacto llega a ser crítico, a pesar de la posible instalación de pantallas acústicas. La razón es bien simple: la nueva línea proyectada pasa justo al lado de dichas poblaciones.

Como hemos dicho en otros apartados, en relación a este impacto, el estudio es deficiente y no se cumple con el art. 35 citado de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental

8.7. IMPACTO EN LA GEOMORFOLOGÍA, PAISAJE Y SECTOR AGRÍCOLA.

El impacto en la geomorfología durante la fase de construcción es severo, mientras que la explotación lo son todas las alternativas en la hidrología, es decir, de forma permanente se afectaría de forma severa per secula seculorum.



*También el impacto es severo sobre el paisaje de optarse por las alternativas 1 a 6 del tramo **T02 PANCORBO – VITORIA** excepto la 2, según el apartado 6.3.14. Impactos sobre el paisaje del documento 4 Estudio de Impactos ambientales*

Los impactos en fase de construcción sobre el sector agrícola son severos en dos de las seis alternativas de dicho tramo T02 Pancorbo- Vitoria y moderado en el resto.

8.8. OTRAS AFECCIONES

*Así mismo, junto a los impactos citados, se afecta a los **suelos de interés agrícola** y a parte del **bosque autóctono**, así como a los acuíferos subterráneos, con lo que ello supone impactos sobre las aguas subterráneas no se limitan al trazado y solo durante la fase de la obra, sino que se extienden a todo el macizo, en la medida en que los túneles pueden alterar el esquema de flujos subterráneos y la dinámica de las zonas de descarga.*

En este sentido debemos de plantear por una parte que tanto la ocupación directa del trazado junto a la zona de servidumbre y afección de 50m a cada lado de los bordes exteriores de la obra, y una zona de protección de la infraestructura en una franja hasta 70 metros supone una barrera física, visual y psicológica para los residentes, provocando un fuerte impacto paisajístico, sonoro y la degradación de lugares apreciados por su valor como patrimonio natural o rural, lo que romperá una de las motivaciones básicas de la decisión de optar por vivir en este municipio.

El valor natural de los núcleos de población rurales es su mejor aglutinador y por tanto su conservación un factor de supervivencia para estas comunidades. El medio rural y agrario vasco no puede seguir soportando los impactos de más infraestructuras como el TAV, tanto por razones físicas, como económicas, sociales y culturales.

*Se desconoce el alcance que puede llegar a tener el impacto de **túneles y vertederos** previstos (estos últimos sin definir ni indicar) en unidades hidrogeológicas reconocidas por su importancia en el mapa hidrogeológico de la CAPV, haciendo que las aguas subterráneas salgan de las bocas de los túneles, como consecuencia de la perforación. La falta de indicación de los servicios del túnel previsto, tales como accesos y puntos de **entrada o salidas de evacuación en supuestos de emergencia**, y obras auxiliares durante la ejecución de la obra con los accesos, producen una indefinición grave y sumamente preocupante, una incertidumbre por la afección en dicho espacio y con los efectos para la zona y para la calidad de vida.*

El consumo de agua para la población es el ejemplo más evidente de que dicha indefinición imposibilita la debida ponderación de los efectos, su evaluación y por lo tanto su contraste y conocimiento para motivadamente comprobar los efectos, las medidas adoptadas, demás consideraciones.

*Otra problemática que afectará tanto a la fauna como a la salud y calidad de vida de las personas es la **contaminación sonora y por vibraciones**, puesto que el TAV produce a su paso enormes vibraciones y ruido, que además debido a su infraestructura eléctrica de 25.000 voltios produce campos electromagnéticos intensos con repercusiones serias en la salud y afecciones por proximidad a zona habitada. El estudio de impacto ambiental oficial advierte de la gravedad de ésta afección por ruido*



sobre el ser humano, la califica de *severa* y concluye reconociendo la imposibilidad de reducir y amortiguar su efecto, pues si bien un túnel amortigua inicialmente estos efectos, su entrada y salida en superficie acentúa en la proximidad a viviendas esta problemática.

NOVENA. - AFECCIONES INTERRELACIONADAS. EFECTOS SINERGICOS O ACUMULADOS EN EL TERRITORIO.

La ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante:

- a) La integración de los aspectos medioambientales en la elaboración y en la adopción, aprobación o autorización de los planes, programas y proyectos;*
- b) el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables;*
- c) el establecimiento de las medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente;*

el establecimiento de las medidas de vigilancia, seguimiento y sanción necesarias para cumplir con las finalidades de esta ley.

En la presente Evaluación no se cumple con dichas bases, elaboradas por la promotora sin cumplir ni con el análisis y selección de alternativas ni con las medidas oportunas salvo las que se pudieran implementar y sean necesarias en dicción que reitera sin concreción alguna.

La estructura de un ecosistema es una parte visible del mismo, es decir, la forma en la que aparecen dispuestos sus componentes, tanto bióticos como abióticos. Estos no están distribuidos al azar sino integrados en una serie de unidades funcionales que son la expresión visible de la función del conjunto.

Tanto el número de especies, su abundancia relativa, y su distribución espacial y temporal como las características del suelo, atmósfera, etc., forman parte de la estructura del ecosistema y las expresiones varias muestran su complejidad de conocimiento, estudio y evaluación, sobre su diversidad, biomasa, etc.

Debido a la complejidad de las interrelaciones que tienen los ecosistemas es imposible que una acción tenga un único efecto ambiental. Por eso es importante determinar en las evaluaciones como se relacionan entre sí los diferentes efectos ambientales que se producen en el proyecto y en hipótesis conocidas o posibles que se están analizando teniendo en cuenta los que se producen en otros proyectos que también pueden haber afectado o afectar en el futuro en el mismo entorno.

En la actual Memoria no se realiza esta valoración al obviar junto a la descripción del entorno, las afecciones actuales o futuras de diversos proyectos.

Por citar algunos, no se mencionan las afecciones del corredor de API, ni ampliación de los polígonos de Jundiz, o Subillabide, ni túnel ferroviario en los Montes de Vitoria, ni los efectos de la mayor protección de esta zona, que, como decimos, se



cita como intención pero no como de proyectos, afecciones y perspectivas.

valoración de los efectos e hipótesis

El efecto acumulativo, tanto en el mismo entorno como en el temporal a través de proyectos similares que se desarrollan en el tiempo sobre diversos ecosistemas por expansión de permisos y usos, al repetir la misma actividad, causando el mismo tipo de impactos acumulados en un entorno más amplio del parcial o inicial, bien en el mismo medio o en medios sobre el territorio como en el presente caso se anuncian respecto a diversas zonas de extracción antes mediante Fracking (ej Gran Enara) y actualmente mediante otra técnica.

Otra cuestión fundamental que se debe estudiar en la Evaluación de Impactos Ambientales es la incertidumbre inherente a cualquier proceso ambiental. Ésta no es evitable, por lo que es necesario integrarla de alguna manera y asumirla con supuestos, modestia y menciones al respecto.

Junto a lo expuesto, se debe valorar el cumplimiento de los principios ético sociales que este proyecto puede generar o afectar, a saber: principio de equidad, de responsabilidad, de prevención y cautela, de información y participación pública; así como los ambientales, principios de conservación de la diversidad, sostenibilidad.

Del principio de equidad en las acciones que pueden afectar a otros seres humanos, también aplicado a otras generaciones presentes y futuras emana el principio de sostenibilidad que promueve la necesidad de mantener la calidad de vida de las generaciones futuras y no perjudicarlas con acciones actuales.

Los problemas ambientales en muchas ocasiones tienen una solución difícil o imposible, como en el caso del modelo del proyecto, de forma que la mejor manera de abordarlos es poniendo los medios para evitar que lleguen a ocurrir.

Si bien se crea un apartado (6.1.4. Impactos sinérgicos del documento 4 estudio de impacto ambiental) en el que se afirma que “Se ha caracterizado, dentro de cada impacto identificado, su carácter simple, acumulativo o sinérgico.” no se detalla la forma de dicha valoración acumulativa cuando en algunas alternativas la suma de impactos pudiera suponer un efecto multiplicador.

La construcción de un «tercer hilo» en la actual línea ferroviaria existente entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, para llevar mercancías en ancho internacional, no es mencionada en el estudio, lo cual supone una omisión que contradice los impactos acumulativos o sinérgicos que dan validez a este estudio. En este sentido, no presentar los dos proyectos sobre el mismo trayecto, similar trazado, supone un fraude de ley y un incumplimiento legislativo de las normas de estudio y evaluación de impactos ambientales.

Existiendo por parte del Ministerio de Fomento, según nota de prensa del 29 de diciembre de 2017, otro proyecto, no se está cumpliendo la Directiva 2001/42/CE dado que el Informe Medioambiental no identifica, ni describe ni evalúa los probables efectos de su aplicación.



DECIMA. - ALTERNATIVA CERO.

En el apartado 8.2 Exposición de alternativas estudiadas de la Memoria, se afirma:

“Con respecto a la alternativa cero, de no ejecución del proyecto, cabe destacar que no presenta ningún beneficio socioeconómico, no es compatible con el plan de inversiones a medio y largo plazo establecido en el PITVI, no está en consonancia con los Reglamentos UE 1315/2013 y 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, que desarrollan la Red Transeuropea de Transporte, y no supone ninguna ventaja ambiental desde el punto de vista de la mejora de las variables de sostenibilidad aplicadas a este medio de transporte. Además, se considera que no actuar supondría mantener los niveles de eficiencia actuales y no optimizar los costes/tiempo de transporte en la red ferroviaria. Por todo ello, se descarta la alternativa 0 del análisis ambiental y multicriterio de selección de alternativas.”

En el documento 4 Estudio de impacto ambiental, se considera que es una “merma en la contribución del mismo en aspectos socioeconómicos trascendentes como:

- *Su contribución al incremento del PIB.*
- *Disminución de la tasa del paro.*
- *En el desarrollo turístico y empresarial, dependientes del buen funcionamiento del sector y de una adecuada provisión de infraestructura física.”*

Estas afirmaciones quedan contradichas por expertos en movilidad, y no son afirmaciones técnicas sino políticas basadas en prejuicios y criterios preconcebidos.

Resulta chocante que se afirme que la alternativa cero no presenta ningún beneficio socioeconómico ni ventaja ambiental, cuando el ahorro o no gasto de recursos públicos es de por sí un beneficio económico en términos comparativos y evidentemente es una ventaja ambiental por no generarse los impactos de su ejecución, y por otra parte, forma contar con la ventaja de la “estimulación económica, tanto por los recursos locales que moviliza” cuando su efecto barrera tiene unos costes económicos en la economía local que supera ampliamente a los escasos recursos que pueda suponer en el momento de la construcción.

Este alegante, así como una parte importante de la sociedad civil, entidades sindicales, ecologistas y expertos en movilidad, apuestan por otro modelo no evaluado, así como reclamamos una ventaja ambiental y de movilidad, considerando que no se recogen argumentos técnicos comparativos para descartar tal opción.

En conclusión, una vez examinado con detenimiento tanto el Estudio informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria" y el Estudio del impacto ambiental de dicho proyecto, podemos indicar que:

- *Existen impactos severos y moderados en todas las alternativas expuestas, considerándose que el proyecto es “viable” en todo caso, sin justificación técnica ni social.*
- *No se establece un estudio previo del tercer hilo, con lo que el estudio de impactos no es sobre el conjunto de afecciones posibles de las dos obras o proyectos, presentándose públicamente por separado, incumpliendo la obligación legal y técnica al respecto.*



- *No se realiza un estudio ni evaluación de los impactos acumulativos, siendo reconocido el efecto sinérgico de todos y cada uno de los impactos.*
- *No se elimina aquella opción o alternativa con impacto severo que suponga comparativamente tal afección acumulada que se deba no valorar.*
- *No se establecen medidas de descarte de alternativa del proyecto, o bien, minimización, o medidas correctoras efectivas de los impactos ni tampoco de los puntos críticos a no alcanzar en los impactos severos de cada alternativa.*

Por lo expuesto,

SUPLICO: que tenga por presentado este informe en el trámite de audiencia para administraciones afectadas y por formuladas alegaciones en el trámite de información pública del Anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles por el que se somete a información pública el «Estudio informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria», sobre estudio, proyecto y ejecución de obras de dicha infraestructura ferroviaria, se sirva admitirlo a trámite y, previos los trámites legales pertinentes, proceda a la inmediata paralización del Proyecto de línea de Alta velocidad Burgos-Vitoria, dejando sin efecto todas las actuaciones llevadas a cabo hasta ahora en el

marco de tal proyecto y rehusando llevar a cabo nuevas actuaciones en este sentido, y declarar no conformes a derecho y anular los actos del Estudio Informativo y Declaración de Impacto Ambiental en lo relativo al Tramo Burgos Vitoria presentado por deficiente y por tanto ilegal, a fin de que se declare nulo o subsidiariamente anulable el presente procedimiento;

QUE se declare la ausencia de procedimiento establecido, y la ausencia de utilidad del proyecto y, en el supuesto de no ser estimadas las peticiones principales anteriores, declare la anulabilidad de los trámites formulados hasta la fecha así como la debida información y notificación de todas las personas perjudicadas, para que mediante el procedimiento legal establecido al efecto, se identifiquen las afecciones y sus derechos, y sean tenidos en cuenta, continuándose el procedimiento como corresponda; y

QUE ponga en marcha las medidas legales y ecológicas para garantizar la conservación integral de la zona afectada por dicho tramo, desarrollando los preceptivos planes de preservación de los valores naturales, demográficos, sociales, económicos, y culturales actuales, así como la recuperación de los afectados, logrando con ello luchar contra los intereses que hacen peligrar un espacio natural, tan frágil e interesante para la conservación de la biodiversidad y paisajes como el comprendido en el tramo Burgos Vitoria, que nos ocupa, estando en cuando a las afecciones y criterios de valoración integral de los trazados alternativos a lo indicado.

QUE, subsidiariamente, en el supuesto de rechazar las anteriores, se estudie la mejora del trazado viario actual y se estudie como alternativa técnica la posibilidad de que, sin construirse una plataforma nueva entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, tal y como se propone en el estudio informativo presentado, se pueda aprovechar dicho «tercer hilo» para que este sirva también para el transporte de pasajeros en ancho internacional;



QUE, en todo caso, tanto el estudio informativo como la evaluación de su impacto ambiental contengan también la importante obra del «tercer hilo» para el transporte de trenes de mercancías en ancho internacional por la línea ferroviaria ya existente en el mismo tramo entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, cuya obra, como ya se ha dicho, ya ha anunciado públicamente el Ministerio de Fomento;

Todo ello, con el fin de evitar los impactos ambientales severos y críticos, que afectan al interés general y a la concepción global del trazado propuesto, expuestos en este escrito de alegaciones, que se presenta dentro del período legal habilitado, para que sea admitido y contestada En Vitoria-Gasteiz a ocho de febrero de 2018.

**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN
FERROVIARIA**
C/ Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071 – MADRID
REF. “Información Pública LAV Burgos-Vitoria”

En fecha 10 de Enero de 2018, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento ha publicado el anuncio por el que se somete a información pública el “Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria”

Se somete dicho Estudio Informativo a exposición pública durante un periodo de 30 días hábiles, para ser examinado por las personas que lo deseen, y formular observaciones sobre la concepción general del trazado.

El trazado del LAV transcurre por la zona Suroeste del Municipio, junto a las localidades de Leciana de la Oca y Tuyo, ambas pertenecientes al municipio de Ribera Alta, y situadas junto al límite municipal delimitado por el Río Zadorra.

El nuevo trazado del LAV propone un trazado más corto y económicamente más viable que el trazado propuesto en el Estudio Informativo presentado en el año 2015.

Este nuevo trazado propuesto, objeto de este Estudio Informativo, supone un mayor impacto ambiental ya que transcurre por un entorno rural más alejado de otras infraestructuras que atraviesan el territorio; N-1, A1, y ferrocarril Madrid-Irún.



D. Jesús Berganza González en calidad de Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Ribera Alta (Araba), una vez examinado el “Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria” y como municipio afectado por el trazado del mismo, presenta las siguientes ALEGACIONES;

A L E G A C I O N E S

-Primera. Paisaje y Medio Natural.- *El trazado propuesto para del LAV no proporciona servicio a los núcleos rurales del territorio, sin embargo debido a su configuración y propuesta de trazado de infraestructura ferroviaria de larga distancia, fracciona el territorio mediante desmontes, terraplenes y viaductos, con un impacto visual y paisajístico muy importante al territorio.*

El trazado del LAV afecta el paisaje de la zona y núcleos contiguos; Manzanos, Leciñana de la Oca, La Puebla de Arganzón, Tuyo, etc..., todos contiguos a la ribera del Río Zadorra, lo que genera un impacto visual negativo en toda la zona.

El LAV discurre a unos 0,4 Km. del Río Zadorra, que se encuentra contiguo a la siguiente zona ZEC de la Red Natura 2000 como Espacio Natural cercano al trazado del TAV;

-ES2110010-Zadorra ibaia/Río Zadorra (0,4 Km.)

La afección ambiental al espacio natural es de gran importancia, especialmente durante el transcurso de las obras.

Se deberán contemplar las medidas necesarias para la integración en el paisaje en las zonas de terraplén y desmonte, mediante plantaciones y repoblaciones arbóreas que permitan recuperar la vegetación existente.

-Segunda. Fauna y especies amenazadas.- *El trazado del LAV se encuentra a unos 0,400 Km. del Río Zadorra, hábitat de interés de las especies amenazadas “avión zapador” (riparia riparia), “blenio de río” (salaria fluviatis), “visón europeo” (mustela lutreola), “nutria” (lutra lutra, linnaeus), “lamprehuela” (Cobitis calderoni) y “zaparda” (Squalius pyrinaicus).*

El paso del ferrocarril de alta velocidad, puede interferir en el hábitat natural de estas especies protegidas, y especialmente durante el transcurso de las obras, por lo que se deberá realizar las medidas correctoras pertinentes para minimizar el impacto en este hábitat de interés.



-Tercera. Afecciones a núcleos de población.- *El trazado propuesto para del LAV discurre a unos 150 metros de la localidad de Leciñana de la Oca y unos 600 metros de Tuyo, lo que genera un impacto de ruidos y visual muy importante que debería tenerse en cuenta, por lo que en el caso de Leciñana de Oca, se propone que el trazado del mismo discorra más al Sur, considerando como adecuado un retranqueo de unos 500 metros respecto al núcleo de Leciñana de la Oca, permitiría minimizar el impacto de ruidos y visual a los habitantes del núcleo de Leciñana.*

-Cuarta. Afecciones a terrenos de cultivo y caminos.- *El carácter de las localidades afectadas por el trazado del LAV es de tipo agrícola, principal de plantaciones de cereal y regadío.*

El trazado del LAV afecta a zonas agrícolas, seccionando el territorio y las fincas de cultivo.

Se solicita el contemplar el acceso permanente a las fincas y terrenos de cultivo durante y después de las obras, así como la reposición de caminos de parcelaria afectados por las obras.

-Quinta. Comunicación entre localidades Tuyo-La Puebla. *El trazado del LAV cruza a su paso a la carretera A-4345 entre Tuyo y La Puebla de Arganzón, seccionando el territorio. Esta carretera no dispone de un acceso adecuado a La Puebla de Arganzón para vehículos agrícolas ó camiones.*

Se propone como medida compensatoria la ejecución de un puente sobre el río Zadorra, que permita la interconexión entre las localidades de Tuyo y La Puebla de Arganzón, así como facilitar la interconexión territorial con las localidades del Condado de Treviño y el acceso a la N-1 desde el municipio de Ribera Alta.

-Sexta. Proyectos línea Bilbao-Miranda. *En el municipio de Ribera Alta (localidad de San Miguel), se ha realizado la expropiación para la obtención de terrenos destinados a realizar un intercambiador ferroviario que permita el cruce de trenes en la vía única Bilbao-Miranda.*

Se solicita la realización de las obras encaminadas a la realización y puesta en marcha de dicho intercambiador y de esta forma se permita anular los cruces de trenes en la estación de Pobes, lo que supondría una mejora de los

tiempos de espera en el paso a nivel de la localidad.

Por todo lo expuesto,

Solicita a la SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA del Ministerio de Fomento, que tenga por presentado este escrito, lo admita a trámite y a su vista, estime las Alegaciones presentadas al “Estudio Informativo del Proyecto de la



Línea de Alta Velocidad Burgos- Vitoria”, en el sentido siguiente;

- *Que se contemplen las medidas necesarias para la integración en el paisaje las zonas afectadas por las obras, de forma que permitan recuperar la vegetación existente.*
- *Que se realicen las medidas correctoras pertinentes para minimizar el impacto en la fauna amenazada en el hábitat de Río Zadorra.*
- *Que con el objeto de minimizar el impacto visual y ruidos, se modifique el trazado de la LAV en la localidad, de forma que discurra más al Sur, considerando como adecuado un retranqueo de unos 500 metros respecto al núcleo de Leciana de la Oca.*
- *Que se garantice a los agricultores de la comarca el acceso permanente a las fincas y terrenos de cultivo durante y después de las obras, así como la reposición de caminos de parcelaria afectados por las obras.*
- *Que se estudie como medida compensatoria por la afección del LAV, la ejecución de un puente sobre el río Zadorra, que permita la interconexión entre las localidades de Tuyo y La Puebla de Arganzón, así como facilitar la interconexión territorial con las localidades del Condado de Treviño y el acceso a la N-1 desde el municipio de Ribera Alta.*
- *Que como medida compensatoria a las afecciones del LAV en la localidad, se realicen las obras encaminadas a la realización y puesta en marcha del intercambiador ferroviario de San Miguel en la línea Bilbao-Miranda, de forma que permita anular los cruces de trenes en la estación de Pobes, lo que supondría una mejora de los tiempos de espera en el paso a nivel de la localidad.*

Ribera Alta, a 6 de Febrero de 2018

VI.- SOLICITUD DE LA A.M.P.A. DEL I.E.S. BADAIA B.H.I. DE NANCLARES DE LA OCA PARA REALIZACIÓN DE TALLER TEORICO PRACTICO SOBRE SOPORTE VITAL BÁSICO Y REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR.

Por el A.M.P.A. del I.E.S. Badaia B.H.I. LOS DOCE CAÑOS, se comunica a este ayuntamiento, el proyecto educativo a desarrollar en dicho centro consistente en un taller teórico y práctico de 4 horas de duración sobre SOPORTE VITAL BÁSICO Y REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR, que sería impartido por personal cualificado de CRUZ ROJA DE ÁLAVA, la cual certificaría a cada alumno. Se acompaña información de la actividad.

En el mismo escrito se solicita subvención económica en base a los 17 alumnos de esta localidad, que cursan sus estudios de educación secundaria en dicho centro.



El importe por alumno para llevar a buen fin ésta, creemos que muy importante acción formativa, es de 18,5€, ascendiendo a 314,5€ el total equivalente a los alumnos de Ribera Alta.

El precio incluye: personal docente, desplazamientos, manuales didácticos para la acción formativa, material fungible y sociosanitario (maniquí, mascarillas, esterillas...) y certificados.

El objetivo principal de este taller es ofrecer al alumnado de la ESO del Instituto Badaia de Nanclares, unos conocimientos mínimos y unas habilidades concretas para que estos chavales y chavalas puedan ofrecer una ayuda eficaz ante una situación de emergencia en su entorno.

Fundamentalmente se pretende dar orientaciones y herramientas para poder así afrontar esos decisivos primeros cinco minutos, con la máxima seguridad.

Los objetivos específicos son los siguientes:

Proporcionar información adecuada que permita a las personas participantes identificar situaciones de urgencia vital.

- Transmitir a las personas asistentes, de forma clara y sencilla, cuál es la secuencia de actuaciones ante una situación de emergencia, para que sean capaces de aplicar la conducta PAS frente a cualquier situación que precise su intervención.
- Explicar en qué consiste la cadena de supervivencia, el Algoritmo Universal de SVB, para ejecutar correctamente las maniobras de Reanimación Cardiopulmonar Básica.
- Facilitar la información necesaria para realizar de forma adecuada las técnicas de desobstrucción de la vía aérea en diferentes casos.

Se trata de un curso presencial en el que aplicamos un modelo de aprendizaje teórico-práctico y una metodología interactiva, lúdica y participativa. La información y el contenido del curso se refuerzan con actividades prácticas así como con la

capacitación de habilidades para el aprendizaje de las maniobras de Desobstrucción de vía aérea y Reanimación Cardio Pulmonar (RCP).

A su vez, Cruz Roja pondrá a disposición del alumnado todo el material necesario para la realización de la actividad formativa.

Por la presidencia de propone la concesión de la ayuda solicitada.

INFORMADOS por secretaría-intervención de que se carece de Bases de convocatoria y concesión de subvenciones a asociaciones sin ánimo de lucro para el año 2016, así como de ordenanza que regule el procedimiento para la concesión de subvenciones en el ámbito del municipio de Erriberoitía/Ribera Alta.

INFORMADOS de que el artículo 8.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, establece que los órganos de las Administraciones públicas que pretendan otorgar



subvenciones deben aprobar su correspondiente plan estratégico de subvenciones, en el que se fijarán los objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación, el plazo necesario para su consecución, los costes previsibles y sus fuentes de financiación, supeditándose en todo caso al cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria.

INFORMADOS de que uno de los principios que rige la Ley es el de la transparencia que, junto con la gran variedad de instrumentos que se articulan en la Ley, redundan de forma directa en un incremento de los niveles de eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público subvencional. Para mejorar la eficacia, se prevé en la Legislación que se proceda a elaborar un plan estratégico de subvenciones, de carácter plurianual, que puede ser actualizado anualmente de conformidad con lo establecido en el presupuesto

INFORMADOS por secretaría-intervención sobre las responsabilidades de toda índole que pueda gravar al alcalde y concejales como consecuencia de los actos realizados en el ejercicio de su cargo, establecidos en el artículo 78 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL), reiteradas en prácticamente los mismos términos en el art. 22 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las entidades locales (ROF), art. 27.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento administrativo Común (LRJAP y PAC), exigible únicamente a quienes hayan votado a favor de los mismos, pero no a quienes hayan votado en contra o se hayan abstenido.

Realizada la correspondiente votación, que arroja el siguiente resultado: 6 votos a favor: VOTOS A FAVOR: 4 del grupo PNV ; 1 del grupo EH-BILDU y 1 del grupo AVRA; por mayoría absoluta de los Concejales asistentes, 6 de los 7 que componen la corporación municipal, se ACORDÓ:

PRIMERO.- Conceder a la A.M.P.A. del I.E.S. Badaia B.H.I. LOS DOCE CAÑOS, una ayuda económica de TRESCIENTOS CATORCE EUROS CON CINCUENTA CÉNTIMOS (314,50 €), total equivalente a los alumnos de Ribera Alta, en concepto de subvención para la realización de un taller teórico y práctico de 4 horas de duración sobre SOPORTE VITAL BÁSICO Y REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR, que sería impartido por personal cualificado de CRUZ ROJA DE ÁLAVA.

SEGUNDO.- Comunicar el presente acuerdo a la A.M.P.A. del I.E.S. Badaia B.H.I. LOS DOCE CAÑOS para su conocimiento y efectos oportunos.

Levantada la Sesión, la presidencia, a tenor de lo dispuesto en el artículo 88.3 del ROF pregunta al público asistente si desean consultar algún tema concreto de interés municipal, manifestando estos afirmativamente se establece el correspondiente turno de preguntas.



Llegados a este punto, habiendo agotado los puntos a tratar, cuando eran las catorce horas y cinco minutos del día de la fecha, la presidencia levantó el acta en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 109.1 del Real Decreto 2568/86, de 28 de noviembre, de lo que yo, como secretario doy fe.

Ayuntamiento
ERRIBERAGOITIA/RIBERA ALTA
(Álava)



Udala
ERRIBERAGOITIA/RIBERA ALTA
(Araba)