



Nota de Barakaldo Digital

La plataforma de asociaciones vecinales y ecologistas Barakaldo Naturala ha presentado un extenso escrito de alegaciones solicitando la NULIDAD del Estudio Informativo (EI) de la Variante Sur Ferroviaria Bilbao. Fase 1 (2019), promovido por el Gobierno vasco, al incumplir diversas normativas vigentes, como la Ley del Sector Ferroviario o la Ley de Evaluación Ambiental, además del incumplimiento del Convenio de encomienda de gestión suscrito por los ministerios de Fomento y Hacienda con el Gobierno vasco en julio de 2017 por haber caducado la encomienda otorgada al Gobierno Vasco para su redacción, alegación que ya fue registrada a primeros de mayo.

El Estudio Informativo incumple la ley del Sector Ferroviario y de Evaluación Ambiental, al no incorporarse todas las alternativas analizadas, algo que se desprende de lo reflejado en distintos apartados y documentos del Estudio Informativo, y por no seleccionar la opción más recomendable de las dos alternativas que si presenta, tal y como corresponde al redactor prefiriendo lavarse las manos y dejar la pelota en el tejado del Ministerio de Fomento.

Asimismo, incumple la ley de Evaluación ambiental al no aportar descripción ni alcance de una afección medioambiental crítica, valoración de mayor gravedad en el baremo utilizado, cuya existencia se señala en la Memoria, pero sorprendentemente desaparece del Estudio de Impacto Ambiental.

Pero es que, además, la presentada como Alternativa 2 (paso del río Castaños con falso túnel) incumple el Real Decreto 1/2016 por el que se aprueban las revisiones de los Planes hidrológicos de las distintas demarcaciones hidrográficas del Estado, al no respetar las zonas de policía inundable, plantear rellenos en zonas no autorizables y ubicar salida de emergencia en zona inundable. Estas cuestiones resultan poco menos que sorprendentes si tenemos en cuenta que ya quedan reflejadas como modificaciones a realizar por la Agencia Vasca del Agua-URA en un informe en el que, a la espera de que se cumplan todos los requerimientos expresados, da aprobación favorable parcial y provisional. Es más, URA deja constancia que realmente quién ha de dar el visto bueno a esa alternativa es el Departamento foral de Sostenibilidad y Medio Natural al ser el río Castaños hábitat de una especie protegida (pez Espinoso) y que cuenta con Plan de Gestión. Sin embargo, dicho informe no se incorpora al EI.

Precisamente, la Consejera Arantxa Tapia enarboló en sede parlamentaria el citado informe de URA como garantía de la viabilidad técnica de esta alternativa, pero no se apreciaba que le haya hecho mucho caso una vez analizado el Estudio Informativo.

Además, los redactores ni siquiera se toman la molestia de actualizar las consultas con muchas de las empresas o entidades cuyas redes de abastecimiento pueden verse afectadas tratándose de un nuevo trazado, limitándose en gran medida a dar reflejo de las comunicaciones que se realizaron para el EI publicado en 2015, lo cual resulta llamativo ya que puede esta cuestión puede provocar notorios cambios en la valoración económica del proyecto.

Pero más allá de los incumplimientos de normativas vigentes y de la dejadez mostrada para su elaboración, es que se reitera una y otra vez el objetivo de una infraestructura que a futuro pueda acoger los tráficos de mercancías y la conexión de Alta Velocidad con Santander con velocidades de 250 km/h que no será posible por su propio diseño. Una conexión que, por otro lado, señalamos como altamente improbable en el medio-largo plazo, toda vez que las licitaciones realizadas por Fomento evidencian que Santander se incorporará a la red de Alta Velocidad por Palencia.

Respecto al análisis Coste-Beneficio, damos cuenta de que este proyecto en absoluto está justificado, ya que no es necesario para satisfacer la demanda futura de transporte ferroviario que el EI sitúa en 152 trenes de mercancías semanales en 2052, al tiempo que se reconoce que la línea 720 por la que transcurren actualmente tiene capacidad para acoger un total de 182 trenes semanales, además de los tráficos de cercanías. Tampoco se justifica la mayor captación de tráficos de construirse esta nueva infraestructura y, desde luego, mantenemos que existen alternativas mejores desde un punto de vista social y económico para hacer frente a esa futura demanda, como son las alternativas planteadas por Barakaldo Naturala, de cuyos informes hacemos entrega en este escrito de alegaciones y que en septiembre de 2018 entregamos en mano al viceconsejero de Infraestructuras, Antonio Aiz, y en enero de 2019 al delegado de Gobierno, Jesús Loza.

En definitiva, consideramos que nos encontramos con un Estudio Informativo que debe ser declarado NULO por múltiples razones; en el que todo apunta a la falta de viabilidad técnica de una de las alternativas, e incluso, es cuestionable en la otra; y que no se justifica ni social ni económicamente; pero que además carece de rigor como extensamente evidenciamos en nuestras alegaciones y adolece de una notable falta de coordinación entre los equipos redactores de los distintos documentos.

En resumen, un trabajo chapucero de la Administración vasca que, encaprichada con la creación de una nueva infraestructura exclusiva para el Puerto de Bilbao, sólo puede explicarse desde esas prisas motivadas por el hecho de carecer de encomienda vigente para su redacción y el temor a que alguien lo detectara, como ha sido el caso.