

A LA SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION FERROVIARIA.

(Plaza de los Sagrados Corazones, 7. 28071-Madrid)

Referencia: "Información pública E:l:C. Astigarraga-Lezo".

La persona abajo firmante, D/Dña, con
DNI, y domicilio a efectos de notificación en
.....,

EXPONE

PRIMERO. -Que con fecha de 17 de junio de 2020, la Secretaría General de Infraestructuras ha resuelto aprobar inicialmente el "ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PAIS VASCO. TRAMO: ASTIGARRAGA-LEZO", habiéndose abierto el plazo de información pública y presentación de alegaciones por un periodo de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la publicación del anuncio en el BOE del 22 de junio

SEGUNDO: .- Que dentro del período de información pública del mencionado Estudio Informativo, formula las siguientes

ALEGACIONES

A modo de presentación: El presente documento realiza una crítica amplia y detallada del proyecto, tanto por los graves impactos ambientales que éste produce en el territorio como por su falta de justificación desde el punto de vista socio-económico. A este respecto, en la segunda parte del trabajo se cuestiona la legitimación de este tramo de la "Y vasca" presentado en el Estudio Informativo como corredor exclusivamente dedicado al transporte de mercancías, lo cual parece paradójico para un tramo de línea de Alta Velocidad. Como se verá, la reflexión sobre este asunto pone de manifiesto que este rasgo diferenciador del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo surgió de una revisión del proyecto ferroviario que se sustentaba en una apuesta más amplia por construir en este territorio un vasto plan de infraestructuras de transporte de mercancías (Puerto Exterior de Pasaia, Estación de Mercancías de Gaintxurizketa, etc.), a la vez que se quiso mantener la concepción general de su trazado entre Astigarraga-Oiartzun como "primer eslabón" de la "futura conexión de Alta Velocidad con Francia". Sin embargo, todo ello está siendo ampliamente cuestionado en las condiciones actuales. Este hecho, y las numerosas afecciones que supone la ejecución del tramo Astigarraga-Lezo de la nueva red ferroviaria, aconsejan por el contrario el máximo aprovechamiento de la red ferroviaria existente, una

vez adaptado al ancho europeo, para canalizar la totalidad del tráfico por dicho corredor, sin necesidad de construir una nueva infraestructura ferroviaria entre Astigarraga-Oiartzun-Lezo.

1) MANIFIESTA SU RECHAZO A LA DESTRUCCION DEL TERRITORIO QUE CONLLEVA LA CONSTRUCCION DE ESTE PROYECTO:

El Estudio Informativo contempla la construcción de un nuevo tramo de la "Y vasca" de Alta Velocidad de 7'150 kilómetros de longitud en ancho mixto (ibérico + europeo o UIC) desde la vega de Martutene hasta la Urbanización Mendin Berri situada en el municipio de Oiartzun, donde el proyecto incluye la ejecución de lo que llama la "*obra mínima*" --consistente en un enorme cajón de hormigón semi-soterrado de estructura compleja en dos pisos-- que permita la "*futura conexión directa en Alta Velocidad con Francia*". Junto con este tramo central diseñado con parámetros de Alta velocidad, el proyecto contempla ampliar el nudo ferroviario de Astigarraga y construir un segundo nudo en Oiartzun, de interconexión de la nueva línea con la red convencional de Renfe mediante un enlace de 3'2 km que arranca en las inmediaciones de la urbanización Mendin Berri y finaliza en Lezo-Gaintxurizketa en la zona sobre la que algunos planes institucionales prevén la implantación de una Estación Intermodal de Mercancías, además de dibujar un ramal independiente de acceso al puerto de Pasaia.

Aunque según el Estudio Informativo, la velocidad de circulación de los trenes en este tramo de la "Y Vasca" va a ser en todos los casos inferior a los 200 km/h --esta limitación de velocidad se debe básicamente a la presencia de los nudos de enlace de Astigarraga y de Oiartzun--, es preciso destacar que la ejecución de una infraestructura tan exigente en un territorio tan complejo, da lugar a la necesidad de proyectar obras de gran envergadura. La dimensión de las obras a realizar se ve reflejada en el propio coste económico cercano a los 476 millones de euros estimado en el Estudio Informativo para la construcción del tramo Astigarraga-Lezo, destacando el coste muy elevado de 50 millones por kilómetro del tramo central diseñado con parámetros de Alta Velocidad desde el Urumea hasta el Valle de Oiartzun.

De modo que la ejecución de este macro-proyecto supone incrementar notablemente los impactos ambientales sobre el territorio, como queda ilustrado por los siguientes ejemplos:

El impacto de la ampliación del Nudo de Astigarraga en el Valle del Urumea:

El Estudio Informativo contempla ampliar el nudo ferroviario de Astigarraga en la Vega de Martutene para encajar la nueva interconexión de redes que requiere el tramo Astigarraga-Lezo con el fin de dar continuidad a la "Y vasca" en dirección hacia Oiartzun. Para ello preve la construcción de una compleja estructura que permita el cruce de la nueva línea a distinto nivel con las vías generales de acceso del TAV y de Cercanías a Donostia mediante un complejo sistema de pantallas de hormigón.

El impacto sobre la zona agraria de la Vega de Martutene:

El proyecto provoca un fuerte impacto sobre la zona agraria de alto valor estratégico de la vega de Martutene, donde el impacto de la bifurcación de las vías generales del TAV hacia Donostia y Oiartzun, unida a las obras que requiere su interconexión con la red ferroviaria de Renfe, se suma a las graves afecciones producidas por las grandes infraestructuras viarias construidas en los últimos años en este entorno. La ejecución de este proyecto supone rematar la destrucción de una de las mejores zonas agrarias de Gipuzkoa.

El proyecto contemplado en el Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Lezo destruye el caserío Okondotegi a la vez que los caseríos Olatxo y Olatxoberri situados al borde de la obra también son expropiados (Planos de expropiaciones. Nudo de Astigarraga. Plano nº 17.4.1, hoja 2 de 1), lo que puede poner fin a la actividad agraria desarrollada en la vega de Martutene, que constituye unas extensiones localizadas pero con predominio de la clase de mayor vocación agraria y tiene especial importancia en el entorno en el que se encuentra.

El Caserío Okondotegi es literalmente borrado del mapa, a pesar de que la Dirección del Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco consideraba en su respuesta al Documento de Consulta Ambiental de este proyecto (Enero de 2013) que se debe procurar su conservación. Respecto a lo cual, señala el Estudio de Impacto Ambiental: *"Caserío Okondotegi: Propuesta de protección: local. Afección: Las tres alternativas conllevan la destrucción de este edificio, que carece de protección. No obstante, dada la relevancia de este tipo de construcciones en la arquitectura popular vasca, el proyecto de obra intentará, en la medida de lo posible, proteger la estructura y minimizar el impacto generado"* (Documento nº 4. Estudio de Impacto Ambiental. Pagina 110). ¿Qué significa esto, sino ejercicio de cinismo puro y duro?

El impacto en el río Urumea:

El Estudio Informativo admite que la interconexión de redes y el conjunto de las vías proyectadas en la Vega de Martutene se desarrollan en zonas incluidas en los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación. La estructura del nudo se sitúa en la llanura de inundación del Urumea y se desarrolla mediante un complejo sistema de pantallas de hormigón que deben permitir el paso de las vías generales de acceso del TAV a Donostia y la reposición de las vías de Cercanías bajo la vía general de la nueva infraestructura ferroviaria dirigida hacia Oiartzun-Lezo así como entre las cimentaciones de los pilares del viaducto del Segundo Cinturón. Para ello, el proyecto contempla ejecutar el paso de la línea de acceso del TAV a Donostia disponiendo la infraestructura en un *"punto bajo"* situado a 0 metros sobre el nivel del mar, donde prevé instalar un pozo de bombeo subterráneo. Asimismo, las pantallas de hormigón deben ser ejecutadas mediante pantalla continua para *"evitar que las avenidas de agua inunden el trazado ferroviario"*. Finalmente, en esta zona son necesarias *"obras adicionales de protección"*, por lo que en el proyecto se define una mota de 198 m de longitud y cota 7'5 m a continuación del muro proyectado para *"completar la protección de la infraestructura frente a las inundaciones"*.

La amplitud de la estructura se refleja en su presupuesto estimado en cerca de 58 millones de euros.

A su vez, en este entorno del valle del Urumea, cabe destacar el impacto del trazado de las vías generales hacia Oiartzun: esta infraestructura se eleva mediante una pérgola de hormigón sobre las vías generales de acceso a Donostia, atraviesa la estructura y las cimentaciones del Viaducto de la Autovía AP-1, seguidamente pasa con el gálibo suficiente bajo el viaducto del enlace viario a Astigarraga (Gi-131), y finalmente se eleva y supera el río Urumea mediante un viaducto de 538 metros de longitud. *"Como se ha indicado, todo ello en la llanura de inundación del río Urumea"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 10, página 10). A partir de ahí, el trazado penetra en el túnel de San Marcos (de 5.553 metros de longitud) sobre la carretera entre Martutene y Astigarraga, cerca de los números 118 y 128 del Paseo de Martutene, donde las obras de emboquille del túnel pueden producir posibles cortes de la carretera Martutene-Astigarraga.

Por otra parte, cabe resaltar el impacto de las vías generales de acceso a Donostia desde el Nudo de Astigarraga, puesto que éstas también se disponen en la vega de Martutene sobre una nueva plataforma con vía cuadruple (2 vías de AV y 2 de cercanías) que abandona el trazado de Renfe en la

recta del camino de Okendotegi para situarse junto a la Autovía del Urumea. En esta nueva plataforma, que el Estudio Informativo prevé prolongar hasta la altura de los "antiguos Campos Eliseos", se construirá un viaducto de 165 metros sobre la regata "Putre", que viene de Barkaiztegi, uniéndola finalmente al corredor ferroviario existente (adaptado al ancho internacional con la colocación del tercer carril) a partir del apeadero de Martutene.

Las conclusiones inadmisibles del Estudio de Impacto Ambiental:

De forma inadmisibile, el Estudio de Impacto Ambiental trata de restar importancia a esta profunda agresión al medio natural del Valle del Urumea, señalando que *"una vez diseñada la mota de protección del trazado ferroviario en la margen izquierda del río Urumea, se ha comprobado que, en la situación futura, la avenida de 500 años, modificada puntualmente por la nueva actuación, no inundará el barrio de Martutene, ni se desbordará el cauce entre el puente de Martutene y el puente del Polígono nº 27"*.

Por otra parte, en un alarde de cinismo, considera que *"es importante mencionar que la actuación prevista en esa zona consiste en una modificación del trazado actual de la línea Madrid-Hendaya para permitir la conexión con la "Y" vasca, en la que las nuevas ocupaciones planteadas no son significativas, y se proyectan anexas al trazado existente"...* De manera que: *"Se puede concluir que, en la zona del Nudo de Astigarraga, existe actualmente una infraestructura que altera la llanura de inundación del río Urumea. La nueva actuación planteada supondrá cambios adicionales en la misma, si bien estos serán de mediana entidad, por lo que se considera un impacto moderado sobre la hidromorfología de la zona"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 10, pág. 10).

En definitiva, se comprueba que el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental no es en absoluto garante del entorno.

El impacto en el valle del Urumea de la previsible prolongación de las obras del Nudo de Astigarraga durante 15 años:

Existe un último aspecto a resaltar, puesto que, de llevarse a cabo este proyecto, las obras del Nudo de Astigarraga se prolongarán previsiblemente al menos durante 15 años, lo cual también repercute seriamente en el impacto ambiental que está generando la obra en el valle del Urumea.

En efecto, la conexión ferroviaria entre las vías procedentes de la "Y vasca" con la red convencional adaptada al ancho mixto para permitir a los trenes de ancho europeo acceder al centro de Donostia y proseguir viaje hacia la red francesa por Irun está definida en el Tramo Hernani-Astigarraga. Sin embargo, las obras que dieron comienzo en el año 2012 para realizar dicha conexión en la zona del valle del Urumea comprendido entre Ergobia y la vega de Martutene acumulan un retraso de muchos años como consecuencia de las sucesivas modificaciones del proyecto, fruto de improvisaciones y cambios precipitados, con proyectos modificados sobrevenidos en el proyecto constructivo que también han provocado una mayor indefensión de los vecinos/as afectados (**ver NOTA 1**).

Las obras del tramo Hernani-Astigarraga, que están lejos de terminarse, se adjudicaron en diciembre de 2011 y se iniciaron en marzo de 2012 con un plazo de ejecución de 27 meses, que de haberse cumplido, tenían que haberse acabado para junio de 2014. Y ahora, se plantea una nueva ampliación del Nudo de Astigarraga, con una segunda interconexión de redes en la vega de Martutene, para

permitir que a partir de la misma continúe el siguiente tramo de la nueva red ferroviaria, Astigarraga-Lezo.

El impacto del tramo central diseñado con parámetros de Alta Velocidad desde el Urumea al Valle de Oiartzun:

Entre ambos nudos de Astigarraga y de Oiartzun se desarrolla el tramo central de Alta Velocidad de 7'150 kilómetros de longitud, donde la gran envergadura de las obras a realizar se puede intuir inmediatamente a la vista del presupuesto de 354 millones estimado en el Estudio Informativo, lo que da un gasto de 50 millones de euros por kilómetro.

Este tramo de la "Y vasca" cruza el río Urumea en Martutene mediante un viaducto de 538 metros de longitud, penetra en un túnel 5.553 metros bajo el monte San Marcos, y desemboca sobre el río Oiartzun en las proximidades de los caseríos Aldaiburu y Paraiso de Ugaldetxo. En la llegada al valle de Oiartzun, se dispone otro gran viaducto de 328 metros de longitud y 30 m de altura que sobrevuela el área de aparcamiento de Alcampo, al que siguen dos tramos sucesivos en falsos túneles de 661 metros de longitud total, que dan comienzo junto al cuartel de la Ertzaintza y pasan bajo la hípica de Audele para situarse en las inmediaciones de la Urbanización de Mendin Berri. En este último tramo de falsos túneles se ejecuta además un cajón de hormigón semi-soterrado de estructura compleja en dos pisos y cuadruplicación de vías, que permita realizar tanto el enlace del Nudo de Oiartzun hacia Lezo-Gaintxurizketa como la *"futura conexión directa de Alta Velocidad con Francia"*. El Estudio Informativo aporta a este respecto dos dibujos de esta monstruosa pieza de infraestructura que califica de *"obra mínima"* que permite la futura conexión directa con Francia **(2)**.

En efecto, aunque la Memoria del proyecto señala en la pág. 11 que *"el trazado hacia Francia no forma parte del alcance del presente estudio informativo"*, en la pág. 51 afirma que se ha previsto *"la ejecución de la obra mínima"* que permita la futura conexión con Francia: *"Para ello se amplía el ancho de la estructura de los falsos túneles previstos. Se tiene prevista en esta zona una estructura compleja de muros pantalla" para realizar la conexión con Francia "por la vía directa, penalizando las soluciones que únicamente permitirían realizarla por vía desviada"* (Anejo nº20. Análisis y selección de alternativas. Pág. 11).

El impacto en el Valle de Oiartzun:

En el Valle de Oiartzun, cabe destacar:

- El brutal impacto que se producirá en fase de obras en el entorno de Audele, la zona residencial Mendin Berri y Leonet durante la ejecución de los dos tramos sucesivos en falsos túneles y la construcción del enorme cajón de estructura compleja de dos pisos entre pantallas de hormigón semi-soterrado destinado a permitir la futura conexión directa con Francia.
- El impacto visual y acústico en la zona de Ugaldetxo, donde el cruce sobre el río Oiartzun se produce mediante un viaducto de 328 metros de longitud y 30 de altura que sobrevuela el área de aparcamiento de la zona comercial de Alcampo.
- Es previsible que se generen graves problemas de contaminación por ruidos y vibraciones en fase de explotación en todo el tramo de Alta Velocidad que afecta a Oiartzun.

- El fuerte impacto de la excavación del emboquille de salida del túnel de San Marcos y del tramo en trincheras que el proyecto preve ejecutar en la zona de los caseríos Aldaiburu y Paraiso (incluido el posible derribo de este último).

-La afección al Bidegorri de Arditurri en Ugaldetxo por las obras de emboquille del falso túnel proyectado junto al cuartel de la Ertzaintza

El impacto del túnel de San Marcos:

Es preciso hacer una mención aparte en relación al impacto del túnel San Marcos, de 5.553 metros de longitud. En efecto, si bien la fuerte proporción del trazado en túnel reduce el efecto barrera, en cambio aumenta el impacto hidrogeológico y sobre las aguas subterráneas, a la vez que se requiere la disposición generalizada de escombreras y se disparan los costes de construcción.

En cuanto al túnel de San Marcos, se observa que el actual Estudio Informativo ha desplazado el trazado previsto en proyectos anteriores y ha alargado la longitud del túnel (pasando de 2'9 km a 5'5 km de longitud) para situar la línea a una cota más baja y posibilitar el paso de la infraestructura por la zona sur del polígono 27 mediante un falso tunel (evitando cruzar así la zona industrial mediante un viaducto que en el proyecto anterior rozaba el edificio "Enertik"). Posteriormente, el trazado se orienta nuevamente hacia Putzuetta (límite de Altza-Donostia, Astigarraga y Erreterria) y continúa hacia la vaguada del antiguo vertedero de San Marcos (donde el Estudio Informativo dice haber localizado un vertedero de hasta 24 m de espesor sobre la clave del túnel), para proseguir bajo la ladera norte del monte San Marcos y bajo las zonas de Txirrita y Masti-Loidi de Erreterria a una mayor profundidad que en los proyectos anteriores. El proyecto llega de esta forma a atravesar soterradamente todo el municipio de Erreterria, aunque sea con un mínimo recubrimiento de roca bajo los arroyos Sabada (cerca del caserío Isatse, en el fuerte repecho de la cuesta de Zamalbide) y la regata Errekatziki (cerca del caserío Tolarieta, situado aguas arriba del polígono Masti-Loidi). Una vez atravesado el Segundo Cinturón bajo Zamalbide, el trazado del túnel asciende de nivel, pasa bajo el cementerio de Zentolen, y desemboca sobre el río Oiartzun en Ugaldetxo, en la zona de los caseríos Aldaiburu y Paraiso, pertenecientes a Oiartzun.

Este es el trazado del túnel ampliado de San Marcos que selecciona el Estudio Informativo (Alternativa Centro).

Respecto a lo cual, se advierte que:

- A pesar de que el Estudio Informativo afirma que con el trazado seleccionado se trata de minimizar la presencia del karst (muy desarrollado en el monte Txoritokieta), el Estudio de Impacto Ambiental admite por el contrario que dicho trazado *"atraviesa 1.160 metros de calizas karstificadas con permeabilidad muy alta por karstificación (se refieren cavidades de varias decenas de metros de envergadura en la testificación del sondeo STU-2)"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 9, pag.65). *"De cara a la excavación del túnel, cabe la posibilidad de que se produzcan caudales altos e incluso golpes de agua de importancia al atravesar vías preferentes de flujo (conductos kársticos, fracturas abiertas, etc.) (...) Estos eventos presentarían escasa duración en el tiempo, pero podría producir caudales de entrada al túnel de magnitud alta o muy alta"* (Ibidem, pag. 69). También menciona una serie de manantiales susceptibles de verse afectados al servir de descarga a los acuíferos perforados por las obras.

- Por otra parte, el Estudio Informativo advierte que en el tramo soterrado en el municipio de Errenteria "se detectan varias zonas de baja cobertera, en las que se espera que el espesor de suelos sea importante". A este respecto, añade que "la zona de baja cobertera más crítica" se sitúa en el paso bajo la regata Errekatziki (cerca del caserío Tolarieta) "atravesada en túnel con una cobertera crítica (4 metros en zona donde se espera suelos profundos)" (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 9, pág. 64).

- También debe mencionarse el "picoteo" del territorio producido por la implantación de las 8 galerías de emergencia proyectadas desde el túnel al exterior, con una separación inferior a 1.000 m, y de las 11 zonas seguras o explanadas de rescate de 500 m² ubicadas junto a sus emboquilles. Se prevé además que una de estas galerías de emergencia del túnel de San Marcos sea vehicular (con un ancho libre mínimo de 6'20 m y una altura libre mínima de 4'73 m), sirviendo tanto de acceso para los vehículos de emergencia como de rampa de ataque intermedio durante la ejecución de las obras del túnel.

- Finalmente, el Estudio Informativo señala que "los pozos de ventilación no se encuentran definidos a esta escala de trabajo"... La pregunta que se plantea respecto a estos "pozos de ventilación" es: ¿Por qué no se han diseñado en los demás tramos de la "Y vasca"? ¿Se debe la disposición de "pozos de ventilación" en el tramo Astigarraga-Lezo a la circulación de trenes de mercancías cuyo paso estaría restringido en el resto de la línea de Alta Velocidad?

El impacto del Nudo de Oiartzun y de las conexiones a Lezo-Gaintxurizketa y al puerto de Pasaia:

El Estudio Informativo plantea realizar una segunda interconexión de la "Y vasca" con la red ferroviaria convencional mediante el Nudo de Oiartzun, que dirige la nueva red ferroviaria a Lezo-Gaintxurizketa, al tiempo que se diseña un ramal independiente de acceso al puerto de Pasaia.

La dimensión y gran complejidad de las obras proyectadas en esta zona se ven reflejadas en el presupuesto cercano a 63 millones de euros previsto en el Estudio Informativo para realizar el Nudo de Oiartzun.

La ausencia de una evaluación conjunta del impacto ambiental derivado de la construcción de la nueva red ferroviaria y de la Estación Intermodal de Mercancías proyectada en Gaintxurizketa:

El esquema de trazados responde a una modificación del proyecto contemplado en el Estudio Informativo inicial de la "Y vasca" aprobado en noviembre de 2000, que preveía la interconexión de la nueva línea de Alta Velocidad con la red convencional de Renfe a la altura de Ventas de Irun. Este desplazamiento del nudo ferroviario a Oiartzun-Lezo, tal y como se detallará más adelante, ha estado estrechamente vinculado desde sus orígenes al plan de implantar una estación intermodal de mercancías en la zona rural de Gaintxurizketa, donde según el Plan Territorial Parcial de Donostialdea se pretendería desarrollar una zona logística "sobre un área de 180 hectáreas" que constituiría el "principal polo de plataformas logísticas e intermodales de Gipuzkoa".

Por ello, la Dirección General de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas del Gobierno Vasco manifestó durante el trámite de consultas previas sobre la amplitud y nivel de detalle que debía darse al Estudio

de Impacto Ambiental del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo, que existe una clara dependencia e interrelación entre este proyecto de nueva red ferroviaria y la creación de la plataforma de Gaintxurizketa, por lo que solicitaba abordar la Evaluación de Impacto Ambiental de ambos proyectos desde un punto de vista global e integrado. En efecto, señalaba que la tramitación ambiental independiente de cada uno de los proyectos por separado no permite un análisis adecuado e integrado de las afecciones ambientales totales de dichas actuaciones. A este respecto, señalaba: *"Considerando que ambas actuaciones se plantean en el mismo espacio y el papel relevante que tiene el proyecto ferroviario en la configuración de la estación intermodal, parece necesario abordar la Evaluación de Impacto Ambiental de ambos proyectos desde un punto de vista global e integrado, debiendo analizarse en su conjunto todas las acciones inherentes a la actuación en cuestión, susceptibles de producir un impacto en el medio ambiente. En consecuencia, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental deberá tener en cuenta los impactos derivados de todas las acciones del proyecto, incluyendo los derivados de la construcción de la plataforma intermodal y de las infraestructuras, accesos y servicios anejos al mismo; teniendo en cuenta que las afecciones pueden provenir tanto de la construcción de nudo ferroviario como de todas aquellas actividades complementarias del mismo (accesos viarios y ferroviarios, estación intermodal, etc.)"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice nº2. Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo", 2014).

En este mismo sentido, el Diputado Foral de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación de Gipuzkoa manifestaba en su respuesta a la consulta ambiental que ambos proyectos de la nueva red ferroviaria y de la estación intermodal de mercancías (que es desarrollada en el *"Estudio de remodelación del complejo ferroviario Irun-Hendaya y su integración urbana"*) se han plasmado en documentos distintos, cuya tramitación ambiental se realiza de manera independiente a pesar de la evidente vinculación existente en las diferentes actuaciones que las componen. Además, añadía que el Ministerio de Fomento había iniciado en 2013 una tercera consulta y tramitación ambiental independiente correspondiente al siguiente tramo de la nueva red ferroviaria de Alta Velocidad entre Oiartzun-Frontera francesa y a la ampliación del Nudo de Oiartzun para enlazar la intermodal de mercancías de Lezo-Gaintxurizketa con la conexión de la "Y vasca" hacia Francia a la altura de Ventas de Irun, remitiendo a las entidades afectadas el *"Estudio Informativo Complementario de la Conexión con Francia de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Documento inicial)"*. *"En relación a esta decisión --concluía el Diputado de Medio Ambiente--, cabe señalar que fraccionar en tres evaluaciones ambientales diferenciadas el conjunto de actuaciones que constituyen la modificación y entre las que existe una clara dependencia e interrelación, no permite un análisis adecuado e integrado de las afecciones ambientales totales de dichas actuaciones. Por tanto, se considera necesario que la evaluación ambiental tenga una visión conjunta de la totalidad de las actuaciones planteadas"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 2. Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo", 2014).

Constatamos que estas demandas institucionales para llevar a cabo una evaluación conjunta de impacto ambiental de la nueva red ferroviaria y de la estación intermodal de mercancías proyectada en Gaintxurizketa no han sido atendidas y solicitamos su cumplimiento.

El proyecto afecta en Gaintxurizketa a una Agroalde de

El proyecto afecta en Gaintxurizketa a una zona agraria declarada de interés y en la que se viene

desarrollando en los últimos años una iniciativa del Fondo de Suelo Agrario de Gipuzkoa destinada a jóvenes agricultores para impulsar la actividad agrícola orientada a la horticultura ecológica al aire libre con huertas de una hectárea cada una.

Esta iniciativa pretende poner fincas a disposición de todas aquellas personas que las necesiten para sus proyectos profesionales relacionados con el sector agrario, destacando los promotores del Fondo Social Agrario que en los últimos años se ha producido un descenso considerable en el número de explotaciones agrícolas del territorio, a la vez que se está produciendo una pérdida de suelos agrarios útiles como consecuencia de la construcción de infraestructuras, de desarrollo urbano e industrial, y todo ello supone un gran obstáculo para el relevo generacional que resulta tan necesario.

Respecto a la importancia de estas zonas agrarias declaradas de interés, como es el caso de Lezo-Gaintxurizketa, el documento *"Criterios de preservación del suelo agrario en Gipuzkoa"* señala igualmente que deberían ser áreas a preservar estrictamente: *"El suelo agrario es un recurso muy escaso y amenazado por otro tipo de usos ajenos al agrario, urgiendo su protección independientemente de la situación que se plantee en cada área"* (Departamento de Agricultura y Espacios Naturales de la Diputación de Gipuzkoa, 1996).

Por lo tanto, el reconocimiento del interés público que reviste la iniciativa del Fondo Social Agrario, así como el cumplimiento de los criterios de preservación del suelo agrario, exigen desestimar la construcción de la nueva red ferroviaria que invade esta zona de Gaintxurizketa.

El efecto multiplicador del impacto debido a la acumulación de infraestructuras en los entornos de Lanbarren y del Camping Oliden afectados por los ramales de conexión proyectados a Lezo-Gaintxurizketa y al puerto de Pasaia:

En relación al Nudo ferroviario de Oiartzun, es preciso resaltar asimismo el efecto multiplicador del impacto producido por la acumulación de infraestructuras en el entorno de Lanbarren y del Camping Oliden, dado que los ramales de conexión previstos en el proyecto a partir del túnel de Mendigain (1'6 km) atraviesan mediante varios viaductos y obras de desmonte la vía de EuskoTren, la línea de Renfe y la N-1, a la vez que el cruce del ramal de acceso al puerto de Pasaia bajo la autopista A-8 (con una montera de solo 5 metros) y su paso muy ajustado sobre la línea de EuskoTren (Topo) puede presentar riesgos constructivos.

Por un lado, la conexión de la nueva red ferroviaria hacia Lezo-Gaintxurizketa se realiza mediante un incursión de la nueva infraestructura procedente de Oiartzun sobre el corredor de Renfe, lo cual obliga a un desplazamiento y bifurcación de las vías existentes a la altura del Camping Oliden. De manera que la vía izquierda de la red convencional procedente de Errenteria abandona la plataforma ferroviaria actual, corta en desmonte la loma existente sobre el Camping Oliden y dispone de un viaducto de 165 metros para atravesar el arroyo Arkotzerreka de la zona industrial de Iturrin, donde dos pabellones situados al borde de la obra son expropiados (Planos de expropiación). A partir de ahí, se prevé la cuadruplicación de vías en Gaintxurizketa (justo en la zona donde se viene desarrollando la iniciativa del Fondo Social Agrario) y la unión de ambos corredores no se produce hasta Rekalde (apeadero de Gaintxurizketa).

Por otro lado, se dibuja un ramal independiente de acceso al puerto de Pasaia. Este segundo enlace en vía única de 1'5 km de longitud se inicia en el túnel de Mendigain procedente de Oiartzun mediante una vía desviada que, tras un túnel de 439 metros, desemboca bajo la A-8 (atravesada con una montera de 5 metros) situándose el emboquille del túnel sobre el Topo en un punto donde la red de EuskoTren discurre brevemente en superficie (entre los túneles de Arkale) y se detecta un punto crítico

debido al escaso espacio disponible. Más adelante, cruza en viaducto la N-1 y el corredor de Renfe, para discurrir a continuación sobre un viaducto de 948 metros de longitud que se dispone sobre una rampa continua de 18 milésimas que desciende en paralelo a la línea convencional. Esta plataforma se sitúa al norte de las vías actuales hasta llegar a la conexión con la red actual que se produce en la entrada del complejo Lezo-Errenteria.

El impacto de la creación de escombreras vinculadas a la obra y el caso de Belartza Goia:

Intimamente relacionado con la fuerte proporción del trazado en túnel --la Alternativa Centro prevé la excavación de los 7.656 metros de trazado en túnel, incluidos los túneles del Nudo de Oiartzun--, el Estudio Informativo identifica 15 posibles emplazamientos para el depósito de 1.580.000 m³ de material sobrante de la excavación (el Estudio de Impacto Ambiental aporta por otro lado una cifra superior de más 1.696.000 m³). Los emplazamientos propuestos para verter los escombros se sitúan en diferentes puntos del territorio comprendido desde Andoain hasta Irun. La superficie total afectada por los vertederos asociados a la obra podría alcanzar 400.000 m² (40 hectáreas), si no atenemos al dato del Estudio Informativo que considera *"una altura genérica del vertido de 4 m"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 5. Prestamos y vertederos).

Los 15 posibles emplazamientos identificados en el Estudio Informativo son los siguientes. Entre ellos propone dar prioridad a las *"infraestructuras de residuos existentes"* y a las *"canteras activas, siempre que contemplen la realización de rellenos en su plan de restauración, y esto sea compatible con la ejecución de la obra"*:

1) Los emplazamientos en *"infraestructuras de residuos existentes"*:

Dichos vertederos afectan a varias zonas agroganaderas de paisaje rural de transición. Se sitúan en:

- **Sorabilla** (en el camino de Belkoain, Andoain).
- **Bº Lategi de Urnieta** (situado en el camino de subida a Xoxoka junto al cruce al caserío Barkaiztegi).
- **Belartza Goia en Añorga** (vertedero ilegal, que el proyecto identifica equivocadamente como una cantera en activo).
- **Arizmendi** (situado en la zona de Oriamendi, dentro del municipio de Donostia).
- **Laubrieta** (situado bajo el caserío Parada de la colina Antondegi, en Martutene).
- La vaguada existente bajo la sidrería **Buenaventura** y el merendero **Menditxo** de Astigarraga (se trata de una antigua vaguada ya prácticamente rellena a raíz de la creación de una enorme escombrera vinculada a las obras del Segundo Cinturón).
- **El cordal de Usategieta** en Irun (emplazamiento situado en las proximidades del colegio de Erain y del caserío Maldaburu, pero en la vertiente del Bidasoa situada en la parte superior de la vaguada de Araso).

2) Las zonas de "extracción minera" o canteras activas:

- **Cantera de Rofer-Buenaventura** (Astigarraga): resalta el volumen de este posible vertedero, con una "capacidad aproximada de vertido de 1.348.936,80 m³", localizado sobre la Zona Rural de Especial Protección y sobre el Parque Periurbano de Lau Haizeta. Sin embargo, señala el Estudio de Impacto Ambiental, "debido a la actividad extractiva realizada, no se espera que el vertedero genere afección sobre el parque".

-Canteras de **Buruntza** (Andoain), **Aizkibel** (Urnietia) y **Rezola** (Añorga).

3) Las "canteras clausuradas", que el Estudio Informativo presenta como últimas en su orden de prioridades para el emplazamientos de escombreras:

- **Azpikola** (Andoain)

- **Jauregi** (Hernani)

- **Sorgintxulo** (Hernani)

- Un área colindante al camino de **Goiaztxiki en Oriamendi** (Donostia, resto de un intento abandonado de ampliar la cantera de Rezola).

Para terminar, la propuesta de emplazamientos de vertederos señala que, en fases posteriores, los proyectos constructivos concretarán las superficies que finalmente se destinen a escombreras, "sin descartar la apertura de nuevas zonas de vertedero", que no se identifican en el Estudio Informativo.

El caso de Belartza Goia:

Si bien el Estudio de Impacto Ambiental afirma que "todas las zonas seleccionadas se localizan sobre superficies admisibles", es preciso denunciar que entre los emplazamientos propuestos para la disposición de escombreras de la obra figura al menos un vertedero ilegal. Se trata del aérea de Belartza Alto (Bº de Añorga, Donostia), emplazamiento de vertedero numerado V-12 en el Estudio Informativo, claramente identificable en la fotografía de la ficha que aporta el Anejo nº 5 "Prestamos y Vertederos", "con una capacidad estimada de 103.476 m³". El Estudio de Impacto Ambiental señala al respecto que "se trata de una cantera actualmente en explotación, por lo que su utilización como vertedero de tierras no supone afecciones al medio, que ya se encuentra degradado por la actividad extractiva. Cualquier elemento con valor de conservación presente en la zona habrá sido destruido al establecerse la cantera, por lo que la situación de partida se caracteriza por la ausencia de factores ambientales que merezcan ser conservados".

El Estudio Informativo ignora que en el ámbito de Belartza Alto se depositaron ilegalmente en la primavera de 2016 más de 120.000 m³ de rocas y residuos procedentes de la antigua cantera que ahora acoge el hipermercado Mercadona y Mc Donalds y que la ilegalidad de dicha escombrera fue reconocida en el fallo de sentencia 219/2019 del TSJPV en junio de 2019. La sentencia ordena además a la empresa promotora de la obra clandestina y a la administración municipal de Donostia, como responsable de la licencia ilegal, a proceder a la restauración y regeneración ambiental del entorno natural afectado, debiendo devolver al estado anterior esta zona adyacente al parque Rural Unanue, suelo rural protegido por su alto valor ecológico y paisajístico.

Otros aspectos: una infraestructura gran consumidora de suelo y edificios afectados:

A pesar de la fuerte proporción en túnel del tramo Astigarraga-Lezo, el Estudio Informativo calcula que la superficie de ocupación directa de la infraestructura alcanza 217.000 m² y eleva a 306.000 m² la superficie de expropiación (sin contar la superficie afectada por la escombreras y las zonas de ocupación temporal ligadas a caminos de acceso, zonas de instalaciones auxiliares, reposiciones de servicios, etc., que no están definidas a esta escala del proyecto). El Estudio Informativo aporta a este respecto una tabla de usos de los suelos atravesados, en la que se observa que alrededor de 136.900 m² corresponden a terrenos rurales (pastos, monte alto, frutales, invernaderos, labor de secano, improductivos).

A lo que hay que sumar que las infraestructuras de transporte afectan al potencial de uso de una parte mucho más importante del espacio que indican los metros cuadrados directamente ocupados.

Edificios expropiados:

Los planos de expropiación identifican las siguientes edificaciones afectadas:

- Los caseríos Okondotegi, Olatxo y Olatxoberri de la vega de Martutene.
- Una edificación en Buztiñerreka, situada sobre la vega de Martutene al otro lado de las vías de Renfe en el antiguo camino de Okondotegi.
- El caserío Paraiso de Ugaldetxo (Oiartzun), amenazado con posible derribo (aunque no viene señalado en el anejo de expropiaciones del Estudio Informativo)
- Un gran pabellón en el polígono de Ugaldetxo (Oiartzun).
- Una edificación situada entre Leonet y la casa "Atsedén" (Oiartzun).
- Dos pabellones en el polígono Iturrin (Lezo)
- Casa del Ferroviario (Lezo-Gaintxurizketa)
- Un pequeño edificio anejo a las vías de Renfe en dirección a Errenteria.

2) SOLICITA QUE SE UTILICE EL CORREDOR FERROVIARIO EXISTENTE, UNA VEZ ADAPTADO AL ANCHO MIXTO CON LA COLOCACION DEL TERCER CARRIL ENTRE ASTIGARRAGA-IRUN, PARA CANALIZAR LA TOTALIDAD DEL TRAFICO POR DICHO CORREDOR, SIN NECESIDAD DE EJECUTAR UNA NUEVA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE ASTIGARRAGA Y OIARTZUN-LEZO:

La Dirección de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas del Gobierno Vasco y la Diputación de Gipuzkoa solicitaron en sus respuestas al Documento de Consulta Ambiental de enero 2013 *"analizar la posibilidad de que, una vez adaptado el corredor ferroviario actual al ancho mixto con la colocación del tercer carril, la totalidad del tráfico discorra por dicho corredor, sin necesidad de ejecutar una nueva plataforma ferroviaria entre Astigarraga y Oiartzun/Lezo"* (Documento nº 4. Estudio de Impacto

Ambiental del anterior Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo, sometido a información pública en 2015. Apéndice 2. Páginas 112 y 125)

En efecto, la decisión adoptada en 2011 por ADIF de implantar el tercer carril en la red convencional entre Astigarraga e Irun permite realizar la conexión con la red francesa en Irun sin necesidad de construir una nueva infraestructura ferroviaria. Este hecho, y las numerosas afecciones que supone la ejecución del tramo Astigarraga-Lezo de la nueva red ferroviaria, aconsejan el máximo aprovechamiento de la red convencional existente.

Para incidir en la posible canalización de los tráficos por la red convencional existente, es preciso subrayar lo siguiente:

1) Esta propuesta no equivale a la que el Estudio Informativo define como la *"no actuación"*, lo cual parece minusvalorar la importancia de la transformación que se ha planteado llevar a cabo en la red ferroviaria convencional. Los trabajos de adaptación al ancho internacional entre Astigarraga e Irun suponen una inversión de 165 millones y debían estar terminados en 2019. Sin embargo, los trabajos llevan varios años de retraso y se encuentran actualmente paralizados desde marzo de 2018, cuando la tuneladora que estaba llevando a cabo la ampliación del gálibo del túnel de Gaintzurizketa fue abandonada dentro del mismo túnel, con las consiguientes afecciones a los usuarios/as de los servicios de Cercanías, tras la quiebra de la empresa adjudicataria **(3)**. Lo cual ha obligado a rehacer planes, proyectos y plazos, retrasándose sine die los trabajos de adaptación al ancho europeo de la red convencional, sin que ADIF haya comprometido de momento ninguna fecha para reiniciarlos, y menos para terminarlos.

2) El Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Lezo omite en el "Anejo nº2. Análisis Funcional" cualquier mención al estudio de la capacidad de la red ferroviaria convencional adaptada al ancho europeo de canalizar los tráficos. En cambio, el "Estudio Funcional" (Anejo nº 7) del anterior Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo (sometido a información pública en 2015), revelaba que la red convencional adaptada al ancho europeo con la colocación del tercer carril tendría capacidad suficiente para canalizar los tráficos. El análisis de capacidad de la red ferroviaria existente realizado en aquel "Estudio Funcional" se basaba además en una hipótesis de tráficos que se elevaba a 421 trenes diarios en el nudo de Astigarraga (158 trenes diarios de Alta Velocidad de Media y Larga Distancia, 100 de cercanías y 163 trenes diarios de Mercancías), muy superior al tráfico total de 250 trenes previsto en el actual Estudio Informativo para el año 2030 (100 trenes diarios de Alta Velocidad de Media y Larga Distancia, 78 de Cercanías y 72 de Mercancías) **(4)**. Lo cual confirma la posibilidad de que la totalidad del tráfico discurra por dicho corredor.

Debe considerarse por tanto que la omisión de este análisis en el actual Estudio Informativo es inadmisibile.

Es más, el "Estudio Funcional" que formaba parte del Estudio Informativo sometido a información pública en 2015 advertía que el análisis de capacidad de la línea ferroviaria convencional era realizado con hipótesis de tráfico sobre-estimadas, afirmando que *"la previsible ausencia de algunos de los tráficos contemplados, como pueden ser el corredor de Media Distancia Pamplona-San Sebastian/Irun, o la previsible menor densidad de los tráficos de Larga Distancia o Mercancías con respecto a las reservas de capacidad planteadas en este documento, facilitarán la explotación del tramo y de la*

estación de Atotxa". De forma que, según resaltaba, únicamente se produciría una saturación de la red ferroviaria convencional existente en el caso de adoptarse la Estación de Donostia como *"cabecera de servicios"* (lo cual obliga a disponer de espacios de apartado y estacionamiento de trenes) de una parte de las circulaciones. En cambio, en el escenario en que el uso de la Estación de Atotxa se concibe como *"estación pasante en forma íntegra"* (es decir, continuando las circulaciones hasta Irun), señalaba que *"la capacidad de la estación y de la red ferroviaria convencional existente resulta obvia"*.

3) En esta línea de argumentación, es preciso recordar que en medio de la crisis económica de 2008-2015, también fue objeto de atención el documento de ADIF *"Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de alta velocidad"* (fechado el 1 de abril de 2013), que abogaba igualmente por la *"conexión con la red francesa desde San Sebastian a Irun a través de la línea convencional existente, previa instalación del tercer carril para dar continuidad al ancho estándar UIC"*.

4) En cuanto al transporte ferroviario de mercancías, el "Análisis de rentabilidad" del actual Estudio Informativo prevé que el volumen de tráfico se verá incrementado enormemente, subiendo desde las aproximadamente 1'5 millones de toneladas registradas en 2017 en la red existente de ancho ibérico hasta más de 10 millones de toneladas en el sector Irun-Astigarraga para el año 2030 (lo que equivale a multiplicar por 7 el volumen de los tráficos, correspondiendo el 80% a la circulación internacional de trenes de mercancías en ancho europeo). Sin embargo, las futuras cifras sobre el tráfico de mercancías y de viajeros pueden ser significativamente inferiores a las previsiones.

Así lo atestigua el informe que el Tribunal de Cuentas Europeo acaba de publicar en junio 2020 sobre ocho megaproyectos de infraestructuras de transporte de dimensión transfronteriza cofinanciadas por la UE, entre los que figura la *"Y vasca y su conexión con Francia"* (5). Las advertencias del informe conciernen directamente a las premisas del Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Lezo, a lo que cabe añadir el impacto de las sucesivas crisis económicas que se están produciendo y que han supuesto una severa caída del número de circulaciones:

- El informe constata que las obras de la Y vasca llevan un retraso de 13 años y que *"dado que la conexión de alta velocidad del lado francés de la frontera que une Burdeos con la Y vasca ni siquiera estará planificada ante de 2037, la entrada en funcionamiento de la Y vasca a plena capacidad se retrasará al menos 29 años"*.

- Advierte que *"existe el riesgo de que las previsiones de tráfico sean demasiado optimistas y no estén debidamente coordinadas"*. A lo cual añade: *"Además de ser excesivamente optimistas, las previsiones de tráfico, en la mitad de los casos evaluados, no suelen estar coordinadas, incluso en casos en los que las infraestructuras atraviesan fronteras. En cuatro de las ocho infraestructuras analizadas --entre las que encuentra la Y vasca-- estas previsiones no se habían coordinado con las de las entidades situadas al otro lado de la frontera"*. Respecto a lo cual, la Comisión Europea ha confirmado en sus respuestas a dicho Informe del Tribunal de Cuentas que, efectivamente, en el lado francés se retrasará la adaptación y la mejora de la línea existente entre Burdeos y la frontera en Irun, necesaria para que la capacidad de la línea y de la conexión transfronteriza aumente en el lado francés.

Tales son las incertidumbres que se ciernen sobre la "Y vasca" y su conexión transfronteriza, que aconsejan suspender la aprobación del tramo Astigarraga-Lezo y aprovechar la red convencional

adaptada al ancho europeo para canalizar la totalidad de los tráficos una vez se implante el tercer carril entre Astigarraga-Irun.

También es importante señalar que la propuesta de esta estrategia alternativa, basada en el máximo aprovechamiento de la línea existente, debe ser acompañada a su vez de una gestión de la demanda del transporte orientada a limitar y reducir las tendencias crecientes del tráfico ferroviario internacional de mercancías, que ciertamente pueden producirse a raíz de la adaptación de la red convencional al ancho europeo. Supone por tanto cuestionar la gestión del transporte con los criterios desarrollistas (hiper-especialización funcional de las redes ferroviarias, potenciación de crecientes tráficos, etc.) que se evidencian en el proyecto y son expuestos a continuación.

3) CUESTIONA LA LEGITIMACION DE ESTE MACRO-PROYECTO PRESENTADO COMO UN CORREDOR DEDICADO EXCLUSIVAMENTE AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS:

El Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Lezo de la "Y vasca" hace una apuesta cuando menos poco frecuente y que parece paradójica para un tramo de línea de Alta Velocidad: en efecto, considera un modelo de explotación (aunque éste siempre sea revisable en el futuro) basado en la especialización funcional del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo de la "Y vasca" para el tráfico exclusivo de mercancías, mientras que deja todo los tráficos de viajeros para el corredor de la red ferroviaria convencional adaptado al ancho europeo con la colocación del tercer carril entre Astigarraga-Irun.

La demanda a la que se dirige el proyecto es fundamentalmente el transporte internacional de mercancías, puesto que prevé dedicar la nueva infraestructura al tráfico exclusivo mercancías (correspondiendo el 80% a la circulación internacional de trenes en ancho europeo). La prognosis de tráficos para el año 2030 prevé una circulación de 18 trenes diarios en ancho ibérico (se mantienen los tráficos actuales, incluidos 4 trenes en ambos sentidos con origen/destino al puerto de Pasaia), a los que se suman 48 trenes diarios en ancho estándar de una longitud de 750 metros y 1.730 t. (compuestos por dos locomotoras de la serie 252 de Renfe) y 6 circulaciones del servicio de Autopista Ferroviaria para el transporte de camiones enteros sobre trenes. Para el año 2040, prevé la circulación de 92 trenes de mercancías, de los que 72 corresponderían a tráfico internacional (incluidos 20 trenes de la Autopista Ferroviaria), manteniéndose el volumen de tráfico de mercancías en ancho ibérico (20 trenes en total).

A su vez, resalta el fuerte crecimiento del volumen de mercancías peligrosas: éste se vería multiplicado por 10, considerando que en 2018 circularon por la red de Renfe 130.000 toneladas de MMPP y éstas alcanzarían en 2030 un volumen de más de 1.300.000 toneladas, resultado de sumar las que provienen de ancho ibérico y estándar (Anejo nº 19. Análisis de rentabilidad. Página 6).

El Estudio Informativo arroja nuevas dudas sobre la utilización de la "Y vasca" a partir del Nudo de Astigarraga hacia el sur:

En este contexto, la justificación aducida por el Estudio Informativo a favor del proyecto, presentándolo como "*Variante de Mercancías que evita el paso de los trenes de mercancías por el núcleo urbano de Donostia*", no puede afirmarse genéricamente como legitimación de la propuesta. En efecto, no se han adoptado medidas para coordinar a nivel regional los efectos derivados de ese fuerte incremento del

transporte internacional de mercancías por ferrocarril:

- Hacia el norte: el Estudio Informativo nos habla de que con la nueva variante los trenes de mercancías dejarán de pasar por el núcleo urbano de Donostia, pero lo seguirán haciendo por Irun, Hendaia, San Juan de Luz, Biarritz, Baiona...

- Pero además, el Estudio Informativo arroja nuevas dudas sobre la utilización de la "Y vasca" para el transporte de mercancías a partir del Nudo de Astigarraga hacia el sur, puesto que no solamente considera la especialización funcional de los corredores en el tramo Astigarraga-Lezo, sino que también aconseja esa especialización de los corredores por tráficos "con carácter general". A este respecto señala en la página 9 de la MEMORIA: *"Por tanto, atendiendo a criterios estrictamente operacionales, no se recomienda la implantación de los tráficos de viajeros por la nueva Variante Astigarraga-Oiartzun-Lezo (...) A los parámetros funcionales analizados se añadirán otros factores de diferente naturaleza que no son objeto de este estudio, pero que también aconsejan la especialización de los corredores por tráficos con carácter general. Entre estos factores cabe citar:*

- El cruce de trenes rápidos y lentos en sentidos opuestos podría provocar, por efectos aerodinámicos, el desplazamiento de cargas en los trenes de mercancías, con los riesgos sobre la seguridad que ello supone. Es por ello que, actualmente, la velocidad máxima en las líneas de tráfico mixto estará limitada para los trenes de viajeros (si bien se trata de una limitación en estudio).

-La circulación de vehículos con una carga por eje superior a la de los trenes de viajeros producirá una degradación de la vía tal que generará unos costes de conservación que pueden llegar a ser prohibitivos. Además, la necesidad de adoptar un peralte intermedio por la presencia de tráfico mixto motivará una pérdida de confort en los servicios de viajeros de altas prestaciones" (MEMORIA, pagina 9).

Entiéndase que, si bien el Estudio Informativo preve dedicar específicamente el tramo Astigarraga-Lezo al tráfico exclusivo de mercancías, a la vez aconseja una segregación de los tráficos que supone dejar el resto del corredor de la "Y vasca" como exclusivo de viajeros. Respecto al cual, distintos documentos han advertido que *"tal y como está diseñado el proyecto de la Y vasca se apunta cada vez más hacia una infraestructura dedicada principalmente al transporte interregional de viajeros, con poco espacio para el transporte de mercancías"*, porque las autoridades españolas priorizan a partir del Nudo de Astigarraga el tráfico de viajeros (Informes del Coordinador europeo del proyecto Etienne Davignon, 2008-2009) **(6)**.

El argumento de eliminar el paso de los trenes de mercancías por Donostia no justifica, por sí solo, la necesidad de construir la nueva red ferroviaria de Alta Velocidad proyectada en el tramo Astigarraga-Oiartzun/Lezo:

El tramo Astigarraga-Oiartzun de la "Y vasca" fue concebido inicialmente como parte del corredor del TAV Madrid-Vitoria-Dax y se preveía que esta línea se utilizara como línea mixta que combinara tanto el tráfico de viajeros como el de mercancías. En cambio, el Estudio Informativo actual lo plantea como corredor exclusivo de mercancías. A pesar de ello, el trazado proyectado en el tramo central desde el valle del Urumea a Oiartzun sigue manteniendo parámetros de Alta Velocidad y se pega como una lapa al punto previsto para realizar la futura conexión directa en Alta Velocidad con Francia a partir del Valle de Oiartzun.

Es decir que el proyecto se nos presenta como "*Variante de Mercancías*" pero está sometido a los condicionamientos que imponen su diseño en Alta velocidad y el mantenimiento del punto previsto en el Valle de Oiartzun para realizar la conexión directa con Francia. Esto impide el planteamiento posibles alternativas o propuestas para realizar a través de actuaciones menores, en caso necesario, una variante ferroviaria de mercancías para Donostia en la que la geometría del trazado podría liberarse de los fuertes condicionamientos que impone la Alta Velocidad y su paso obligado por Oiartzun.

4) EL ANALISIS DE COSTES Y BENEFICIOS QUE REALIZA EL ESTUDIO DE RENTABILIDAD ES TOTALMENTE DEFICIENTE:

El estudio de rentabilidad (Anejo nº 19. Análisis de rentabilidad) emplea criterios de análisis muy simplistas y que reducen toda una compleja realidad casi exclusivamente al factor de los "*ahorros de tiempo*" que la ejecución del proyecto permitiría al transporte internacional de mercancías en el recorrido Astigarraga-Irun. De esta manera, calcula las diferencias ridículas del tiempo de viaje que los trenes de mercancías deberán invertir para realizar el recorrido Astigarraga-Irun, y en el balance socio-económico establece un "*valor del tipo de 1'59 euros/ton.hora*" para esos "*ahorros de tiempo*", que a la postre constituyen una parte considerable de los "*beneficios*" del proyecto.

El otro gran "beneficio" derivaría de los "*ahorros por desvío de mercancías peligrosas*" que dejarían de circular por el núcleo urbano de Donostia. En la estimación, considera un valor de 694.786 euros por persona "*para la población que dejaría de estar expuesta en caso de accidente*" y multiplica esta cifra por el número de 187.418 habitantes de San Sebastian.

Ambos conceptos constituyen la práctica totalidad de los "beneficios" socio-económicos que llevan al Estudio Informativo a concluir que el proyecto es rentable. A lo cual añade que la ejecución del proyecto "*conlleva una reducción de costes de mantenimiento al verse reducida la longitud del tramo de la línea con la variante respecto al paso por Donostia*", olvidándose de que en realidad se duplica la longitud de las infraestructuras ferroviarias a mantener (nueva línea Astigarraga-Oiartzun-Lezo + corredor convencional adaptado a ancho europeo).

Frente a lo cual, es preciso señalar lo siguiente:

- Los "ahorros de tiempo" en el transporte de mercancías no pueden ser considerados un criterio determinante a la hora de justificar el proyecto, puesto que el desarrollo del tráfico de mercancías depende de otros factores operativos como la implantación del ancho europeo que permita resolver la ruptura de carga en la frontera. A este respecto, el propio Estudio Informativo afirma -- contradictoriamente-- que "*no se estiman cambios en los volúmenes de demanda de mercancías con la ejecución de la variante*" (Anejo nº 19. Análisis de rentabilidad. Apartado: Estimación de la demanda). Esta afirmación significa que, en realidad, el incremento del tráfico ferroviario de mercancías no depende de la realización de este proyecto, sino de la superación de la ruptura de carga y del efecto frontera previstos llevar a cabo hoy por hoy mediante la adaptación de la red convencional a ancho mixto y su conexión con la red francesa en Irun.

- El Estudio Informativo descarta la "*opción 0*" consistente en utilizar el corredor existente adaptado al

ancho europeo, arguyendo que *"no supone ningún beneficio socio-económico"* (Documento nº 4. Estudio de Impacto Ambiental. Apéndice 13). Sin embargo, es evidente que una optimización del uso de la red ferroviaria convencional se haría a un coste mucho más bajo y supondría sobre todo seguir concibiendo el transporte ferroviario como un servicio público pensado para la mayoría de la sociedad (mientras que la demanda a la que se dirige el proyecto del tramo Astigarraga-Lezo es fundamentalmente el transporte internacional de mercancías).

- El Presupuesto Base de Licitación previsto en el Estudio Informativo para la construcción del tramo "Astigarraga-Lezo" es cercano a los 476 millones de euros, al que habrán de añadirse los previsibles sobrecostes que suelen producirse en la obra. El mencionado Informe del Tribunal de Cuentas Europeo (Junio 2020) advierte que se ha producido un incremento del 39% de los costes de construcción de la "Y vasca" desde el inicio de las obras

- El coste por kilómetro del tramo central diseñado con parámetros de Alta Velocidad entre Astigarraga-Oiartzun es muy elevado y asciende a 356 millones de euros para un trazado de 7'1 km, lo cual da lugar a un coste de 50 millones por kilómetro.

- El Estudio Informativo señala un coste anual de mantenimiento de la nueva infraestructura de más de 158.000 euros/km.

- En cuanto al ramal de acceso al puerto de Pasaia, su construcción supone un evidente derroche económico, puesto que el presupuesto de esta obra es de más de 32 Millones de euros para un tráfico previsto de solamente 4 trenes diarios (2 trenes de mercancías de ancho ibérico por sentido entre Alsasua-Pasajes). Además, el viaducto de 948 metros de longitud proyectado en el ramal de acceso al puerto discurre en una fuerte rampa continua de 18 milésimas, en vez de las 10 milésimas de máxima pendiente que tiene la vía de Renfe. A título informativo se indica que las locomotoras eléctricas que funcionan en la red de ancho ibérico hoy en día, reducen su capacidad de arrastre a casi el 70% si en lugar de utilizar una rampa de 10 milésimas tienen que utilizar por ejemplo una de 15. Por otra parte, el túnel de 439 metros de este enlace de vía única describe una fuerte curva con un radio de 240 m, considerado como técnicamente inadmisibles en este tipo de red. El propio Estudio Informativo señala por otro lado que el principal problema de esta conexión estará constituido por la *"necesidad de que los trenes procedentes del puerto de Pasajes que se incorporen a la Variante Astigarraga-Lezo, tengan que circular durante un tramo de 1'5 km en el sentido no preferente de la circulación"* (Anejo nº 2. Análisis Funcional. Pág. 43).

- El Estudio Informativo incluye en sus previsiones la realización de la futura Conexión directa con Francia en la Fase II (año 2040). Esta línea conectaría en Behobia/Biriato con el "Grand Projet du Sud Ouest", una línea ferroviaria de alta velocidad entre la frontera y Burdeos de 279 kilómetros y un coste total estimado de 13.600 millones de euros, sin IVA. La línea estaba proyectada anteriormente, pero los planes se han pospuesto. La planificación en la parte francesa, que lleva debatiéndose desde la década de 1990, no se iniciará al menos antes de 2040.

- La auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo advierte de que *"existe el riesgo de que las previsiones de tráfico sean demasiado optimistas y no estén debidamente coordinadas"*. Añade que: *"Los representantes del mundo universitario han cuestionado públicamente las previsiones de tráfico y los datos de viabilidad de la Y vasca (...). Los datos sobre las previsiones de tráfico y la sostenibilidad de la*

Y Vasca habían sido refutados por académicos del País Vasco en múltiples ocasiones desde 2004".

- No se produce, como consecuencia de la construcción de esta nueva infraestructura ferroviaria, un cambio modal entre los tráficos por ferrocarril y por carretera a favor del primero. En efecto, el Estudio Informativo afirma que *"no se estiman cambios en los volúmenes de demanda de mercancías con la ejecución de la variante"*. A este respecto, el Informe del Tribunal de Cuentas Europeo advierte que *"al considerar los supuestos beneficios ambientales derivados en cuanto a emisiones de carbono han de tenerse en cuenta los efectos negativos de la construcción. De hecho, la construcción de grandes infraestructuras de transporte nuevas constituye una fuente significativa de emisiones de carbono, mientras que los beneficios ambientales dependen del volumen real de tráfico realmente transferido desde otros modos de transporte más contaminantes"*.

- En cuanto al servicio de la Autopista Ferroviaria, los datos aportados por el Estudio Informativo confirman que se ha producido una bajada del 70% respecto a los tráficos pronosticados en su día por el Gobierno Vasco. El Estudio Informativo prevé 6 circulaciones de la Autopista Ferroviaria para el transporte de camiones sobre trenes en el año 2030 (y 20 circulaciones en 2040), mientras que las previsiones del Gobierno Vasco apuntaban a la la circulación de 62 servicios de Autopista Ferroviaria entre Vitoria y Lilles (Dourges, norte del Estado francés), con convoyes formados por dos locomotoras y 16 vagones especiales con dos trailers cada uno. Este fiasco de la Autopista Ferroviaria estaba anunciado, puesto que el Secretario de Estado de Transportes galo ya anunció en abril de 2015 que el Gobierno francés había renunciado por este motivo al proyecto de Autopista Ferroviaria, tras ser sometida a información pública en el año 2014. *"El Estado no va a firmar este contrato, ya que tendrá una rentabilidad negativa"*, declaró (EFE, 30-4-2015). En efecto, el proyecto sometido a información pública señalaba que *"entre 2014 y 2029 está prevista una circulación de 8 servicios por día en el eje Tarnos-Dourges (...) A largo plazo, la autopista ferroviaria atlántica podría ser prolongada al sur hacia el Estado español y en el norte hacia el Reino Unido y Bélgica. El número de circulaciones diarias será entonces de 18 a 20..."*.

Respecto a la Autopista Ferroviaria, es preciso anotar también lo que supone el transporte de camiones enteros sobre trenes en vagones especiales (o en el mejor de los casos solamente el remolque):

- Se derrocha espacio.
- Se derrocha energía al tener que transportar el peso del trailer además de la mercancía.
- Necesita ampliar el gálibo de los túneles de las redes ferroviarias convencionales.
- Requiere de importantes plataformas intermodales de transbordo.
- El coste de explotación es un 40% más caro que el transporte combinado tradicional con contenedores.
- Solo es aplicable a trayectos superiores a 1500 kilómetros, mientras que las 3/4 partes de las mercancías en Europa son cargadas y descargadas en una misma región económica.
- En el caso de trayectos cortos, como la Autopista Ferroviaria Alpina, donde se utiliza para superar obstáculos naturales, ésta funciona gracias a una subvención pública de 800 euros por vagón (CADE. Collectif des Associations de Défense de l' Environnemen Pays Basque Sud des Landes. "Notre position sur l' autoroute ferroviaire". Mai 2014).
- Finalmente, debe considerarse que el transporte de camiones sobre trenes parece servir, dentro de un análisis parcial, para "trasvasar" ciertos volúmenes del transporte por carretera al ferrocarril. Sin embargo, la creación de la Autopista Ferroviaria se ha venido enmarcando en la apuesta más amplia,

en el País Vasco, de constituir en este territorio *"la gran plataforma intermodal-logística Atlántica"* destinada a captar el máximo de tránsito de mercancías. Todo lo cual no viene de ninguna forma a reequilibrar, frenar y, en última instancia, reducir el volumen total del transporte, sino a incidir en su potenciación, aumentando en consecuencia los daños globales producidos tanto por el transporte por carretera --que, en este caso, también se incrementará y seguirá siendo preponderante-- como por el conjunto del sistema de transportes en materia ecológica y social.

- El Estudio Informativo resalta los beneficios que supondría el desvío de mercancías peligrosas que dejarían de pasar por el núcleo urbano de Donostia. Pero omite la consideración de los riesgos inherentes al fuerte incremento del transporte de mercancías peligrosas, que según sus previsiones pasarían de 130.000 a 1.300.000 de toneladas. La Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) destaca entre los aspectos fundamentales del impacto ambiental de los ferrocarriles los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas (por ejemplo: combustibles, productos químicos, agentes biológicos y microorganismos genéticamente modificados, materias radioactivas), incluyendo "los efectos ecológicos y sobre la salud humana de la polución del aire con sustancias peligrosas a escala local, regional y global; los efectos de los productos químicos y aceites sobre efluentes; los efectos de la polución del suelo y las aguas subterráneas con productos químicos", etc.

Por todo ello, cuestionamos el análisis de costes y beneficios presentado en el Estudio Informativo.

Deben considerarse además las implicaciones generales que se derivan del modelo socioeconómico global que se promueve con la construcción de líneas de Alta Velocidad. En este sentido, los informes realizados por entidades como la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea, 2015) son contundentes: estiman que la construcción de líneas de Alta Velocidad en el Estado español no aporta ningún beneficio a las empresas públicas, ni a la sociedad en su conjunto.

Asimismo, debe considerarse que la demanda a la que se dirige el proyecto es fundamentalmente el transporte internacional de mercancías, en una estrategia de ampliación de mercados y globalización económica, que ha producido efectos devastadores sobre las economías locales y las condiciones de trabajo. Estas infraestructuras tampoco generan empleo duradero; es más, lo destruyen y precarizan como consecuencia del entorno crecientemente competitivo y globalizado que promueven, mientras que el empleo generado durante su construcción se caracteriza por las condiciones de sobre-explotación. Lo que una vez más significa que los costes para la sociedad son mucho mayores que los beneficios derivados de la construcción.

Finalmente, la persona abajo firmante considera que el gasto público de 476 millones estimado en el Estudio Informativo para la construcción del tramo Astigarraga-Oiartzun/Lezo supone aún más si cabe un derroche injustificable en la situación actual de crisis en la que nos adentramos, agravada como consecuencia del covid-19. Es preciso, por el contrario, destinar esos recursos públicos a cubrir otras necesidades urgentes y prioritarias de tipo social, económico y cultural, como sanidad, recursos para cuidados, servicios sociales, pensiones, apoyo a autónomos, al pequeño comercio, a profesionales del sector cultural, etc.

5) LA MODIFICACIÓN DE LA "Y VASCA" EN EL TRAMO ASTIGARRAGA-OIARTZUN-LEZO SURGIÓ DE UNA REVISIÓN DEL PROYECTO FERROVIARIO QUE SE SUSTENTABA EN UNA APUESTA MÁS AMPLIA POR CONSTRUIR EN ESTE TERRITORIO UN VASTO PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS (PUERTO EXTERIOR DE PASAIA, ESTACION DE MERCANCIAS DE GAINTXURIZKETA, ETC.), PERO TODO ELLO ESTÁ SIENDO AMPLIAMENTE CUESTIONADO EN LAS CONDICIONES ACTUALES:

La Dirección General de Ferrocarriles especificaba lo siguiente en su respuesta a la Dirección de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas del Gobierno Vasco y a la Diputación de Gipuzkoa, cuando éstas solicitaron analizar la posibilidad de que la totalidad del tráfico discurra por el corredor ferroviario actual adaptado al ancho mixto: *"La necesidad de integrar el futuro desarrollo del puerto exterior de Pasajes con la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco y con la nueva estación de mercancías intermodal que organice y distribuya los tráficos de mercancías por la red convencional existente, así como por la nueva red en ancho UIC, lleva a modificar el acceso a Irun, realizándolo en vez de por Ventas, por la zona de Oiartzun (...) de forma que dirige el trazado hacia la zona donde se ubicará la futura estación"* (Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental, Apéndice nº 2, página 128, del Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo sometido a información pública en 2015).

Estas manifestaciones de la Dirección General de Ferrocarriles indican la verdadera naturaleza de los planteamientos que han guiado la revisión del proyecto de la nueva red ferroviaria en el tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo de la "Y vasca". Las cosas tampoco vienen de ayer. De hecho, constatamos que el esquema de trazados de la nueva red ferroviaria que nos presenta el Estudio Informativo, con nudo en Oiartzun/Lezo-Gaintxurizketa, es el mismo esquema que fue publicitado ampliamente el 25 de mayo de 2005 tras la primera reunión de la Comisión Interinstitucional de Pasaialdea y Corredor Intermodal de Jaizkibel (7). Los medios de comunicación difundieron al día siguiente una impactante imagen aérea del plan completo de trazados y zonas logísticas contemplados entonces en el "Corredor intermodal de Jaizkibel", consistente en la "Variante de Mercancías" diseñada sobre el trazado de la "Y vasca" en el tramo Astigarraga-Oiartzun, su conexión con el futuro el "Puerto Exterior de Pasaia" y la Intermodal de Gaintxurizketa a través del Nudo de Oiartzun, la Intermodal de Irun, un acceso al actual puerto de Pasaia en ancho internacional, y la continuación directa del TAV hacia Francia desde Oiartzun .

Esta modificación del proyecto ferroviario se enmarca por tanto en una apuesta más amplia por construir en este territorio un conjunto de infraestructuras que generaron en su momento un importante desacuerdo social y cuya viabilidad es además ampliamente cuestionada en el contexto actual: el proyecto del Superpuerto de Jaizkibel fue abandonado en el año 2013, cuando la consejera de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Ana Oregi, lo calificó de *"obra faraónica"*. En cuanto a la estación intermodal de mercancías prevista en Lezo-Gaintxurizketa, el director general de ALGEPOSA Pasaia - empresa que gestiona el 35% del movimiento de mercancías del puerto--, Imano Mintegui, ha manifestado recientemente: *"Sobre la intermodal de Lezo, a falta de un estudio comercial profundo, independiente y objetivo, no nos convence del todo, ya que su misión inicial era el apoyo al Puerto Exterior. No es necesario para Pasaia en el contexto actual. Es más, creemos que sería perjudicial, encarecería el coste del paso de mercancías portuarias"*. A lo cual añade: *"En Pancorbo hay un ejemplo claro de terminal sin tráficos que ha supuesto una gran inversión pública. Creemos que*

próximamente, cuando el ancho europeo llegue a Jundiz (Vitoria), las mercancías ferroviarias que pasen por la frontera se repartirán entre ésta e Irun" (El Diario vasco, 6 de julio de 2020).

El actual Estudio Informativo sigue sin embargo aferrado a aquel esquema de trazados del "Corredor intermodal de Jaizkibel", aunque pretenda presentarlo como algo renovador. Por ello, evita hacer cualquier mención a estos antecedentes y a los planteamientos que guiaron la revisión del proyecto de la nueva red ferroviaria **(8)** en el tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo en el marco de una apuesta más amplia por construir en este territorio un vasto plan de grandes infraestructuras, pero que está siendo ampliamente cuestionado en las condiciones actuales.

Es preciso, por el contrario, dar por finalizada aquella etapa.

6) POR TODO ELLO, LA PERSONA ABAJO FIRMANTE SOLICITA:

- La desestimación de la aprobación definitiva del Estudio Informativo del tramo Astigarraga-Lezo de la "Y vasca" sometido a información pública, tanto por razones ambientales como para poner freno al constante despilfarro que supone la construcción de grandes infraestructuras, promovidas por intereses puramente desarrollistas, más que por la demanda socialmente necesaria.

- Asimismo, solicita la ampliación del período de información pública para que todas las personas, asociaciones y entidades interesadas puedan analizar el proyecto y formular alegaciones.

En ade..... de 2020

(Firma).....

NOTAS:

(1) Fomento inició en junio-julio de 2011 los trámites de expropiación correspondientes a un primer proyecto modificado (llamado "Fase Provisional" del tramo Hernani-Astigarraga) que ignoraba la previsión de colocar el tercer carril en el corredor de Renfe y estaba destinado a posibilitar el acceso del TAV a Donostia mediante la implantación de "intercambiadores de ancho" entre ambos sistemas ferroviarios en la zona del camino de Okendotegi. Posteriormente, se plantea un "Modificado del Proyecto Constructivo de Plataforma. Nueva Red Ferroviaria: Tramo: Hernani Astigarraga. Anejo de Expropiaciones" (Diciembre 2012, en el que la disposición de cambiadores de ancho para realizar esa conexión desaparece al haberse optado por la implantación de un tercer hilo en el tramo entre Astigarraga e Irun de la línea Madrid-Irun; pero a su vez, se amplía el nudo de Astigarraga con nuevas operaciones y superficies de expropiación para

encajar la nueva interconexión entre redes que precisa el siguiente tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo y dar continuidad a la "Y vasca" en dirección hacia Oiartzun. La modificación ha supuesto en el tramo Hernani-Astigarraga prolongar el viaducto de Hernani-Ergobia sobre la vega del río Urumea hasta una longitud de 1.483 metros (frente a los 1.083 metros de longitud del proyecto de obra adjudicado), y más obras "complementarias".

(2) Figuras 26 y 27 tituladas "*FALSO TÚNEL COMPATIBILIDAD CON FRANCIA*", en las páginas 51-52 de la MEMORIA del Estudio Informativo. En cuanto a la longitud de 661 metros de los falsos túneles que acogen esa enorme estructura en el entorno de Audele y la urbanización Mendin Berri, ésta puede comprobarse en la tabla "*Falsos Túneles*" que aporta el "Documento nº4. Estudio de Impacto Ambiental" en la página 28.

(3) A finales de 2011, ADIF decidió la instalación del tercer carril en la línea convencional entre Astigarraga e Irun, lo cual permitirá adaptar el corredor existente a ancho mixto. Los trabajos suponen una inversión de 165 millones e incluyen obras de renovación de la vía, la sustitución de balasto y la construcción de una nueva vía en placa en los túneles, la adecuación de las instalaciones de señalización y comunicaciones, los trabajos de renovación de la catenaria y electrificación, los trabajos de instalación del tercer carril, el reforzamiento del puente metálico sobre el río Urumea en la entrada a Donostia, y las obras de ampliación del gálibo de los túneles de Gaintxurizketa, Capuchinos y Loiola:

- En octubre de 2013 ADIF anunció la adjudicación por un valor de 40 millones de euros del suministro y colocación de traviesas de ancho mixto para la renovación de la vía en los 16'3 kilómetros de línea entre Donostia y la frontera.

- En noviembre licitó los trabajos de instalación del tercer carril entre Astigarraga e Irun por un valor de 33 millones de euros.

- En diciembre del mismo año licitó por 46 millones los trabajos de renovación de la catenaria y electrificación en la línea Astigarraga-Irun, adecuación de las instalaciones de señalización y comunicaciones, adaptación al nuevo esquema de vías de la estación de Irun... Se construirán dos subestaciones nuevas en Tolosa y Martutene para aumentar la "tracción eléctrica" de toda la línea convencional...

Sin embargo, los trabajos a los que ADIF dio comienzo en enero de 2015 y debían estar terminados para 2019, llevan varios años de retraso y se encuentran actualmente paralizadas desde marzo de 2018, cuando una "tuneladora" que comenzó en octubre de 2017 a ampliar en 1'5 metros más el arco del túnel de la línea ferroviaria convencional en Gaintxurizketa --para permitir al parecer la utilización de la línea incluso como "autopista ferroviaria"--, fue abandonada dentro del mismo túnel tras la quiebra de la empresa adjudicataria.

(4) El "Análisis Funcional" del presente Estudio Informativo aporta por otra parte en la página 22 una cifra aún menor de 242 trenes en total (68 trenes de mercancías y 174 de viajeros), y también otra previsión que rebaja la cifra a 236 trenes diarios (66 mercancías y 170 viajeros) en la página 26. Realiza asimismo una prognosis de tráfico tomando como referencia el "*escenario a medio plazo*", donde prevé la puesta en marcha servicio de una nueva línea Dax-Burdeos y la realización de trabajos de acondicionamiento de la línea convencional en el tramo Hendaia-Dax con el fin de aumentar la capacidad de las infraestructuras existentes en la parte francesa: los tráfico previstos entre Astigarraga e Irun en esa Fase II (año 2040) suman 290 trenes diarios (120 de Alta Velocidad de Media y Larga Distancia, 78 Cercanías, 92 mercancías), quedando siempre lejos de la previsión de 421 trenes diarios en la que se basaba el "Estudio Funcional" del anterior Estudio Informativo.

(5) Informe Especial del Tribunal de Cuentas Europeo: *"Infraestructuras de transporte de la UE: Es necesario ejecutar de manera más rápida los megaproyectos para conseguir resultados en la red de transporte a su debido tiempo"*.

(6) Sorprendentemente, el ente hispano-francés "GEIE SEA Dax-Vitoria" (es decir, la Agrupación Europea de Interés Económico creada por los Estados español y francés para desarrollar el Eslabón transfronterizo) aprobó en 2009 un documento con un esquema de reparto de tráfico entre la red de Alta velocidad y la de Renfe. Según el esquema, la continuidad del enorme flujo de transporte internacional de mercancías que utilizaría la nueva infraestructura entre la frontera y Astigarraga se realizaría a partir de la interconexión de redes en Astigarraga hacia Vitoria principalmente por la red ferroviaria existente de Renfe. De ahí que el esquema contemplaba la colocación del tercer carril en la red convencional hasta Gasteiz para asegurar la continuidad del enorme flujo de transporte internacional de mercancías (124 trenes según aquel documento, incluida la Autopista Ferroviaria), trasvasando 92 de ellos a la red existente de Renfe dotada con doble ancho ibérico/internacional, mientras que el corredor Astigarraga-Gasteiz de la "Y vasca" canalizaría, junto a un elevado número de trenes de Alta Velocidad Regionales, 66 trenes de Mercancías + Autopista Ferroviaria (HIPOTESIS REPARTO DE TRAFICO A LARGO PLAZO. GEIE Dax-Vitoria. Octubre 2009). El entonces vice-consejero de Transportes del Gobierno Vasco, Ernesto Gasco, llegó a anunciar públicamente que Fomento iba a implantar el ancho de vía internacional en la red convencional entre Vitoria y Hendaia (El Diario Vasco 5-3-2011). Añadió que el Ministerio había encargado un estudio informativo al respecto, del que nunca se ha sabido más.

(7) En el tránsito de producirse aquella presentación del llamado "Corredor intermodal de Jaizkibel", la gestación política de esta modificación de la nueva red ferroviaria fue la causa de un conflicto del Gobierno Vasco con el Ayuntamiento de Irun y el Gobierno de Madrid. El Gobierno Vasco aprobó inicialmente el 25 de enero de 2005 la Modificación de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco para Gipuzkoa, que difería sustancialmente del Estudio Informativo aprobado de la "Y vasca" en esta zona. Contemplaba un trazado completamente nuevo de 7'1 k de longitud que eliminaba la conexión entre redes prevista en Ventas de Irun, para crear el nudo ferroviario de Oiartzun. El nuevo ramal partía de Arragua y se dirigía a través de Lanbarren hacia Lezo- Gaintxurizketa, donde enlazaba con una nueva vía de ancho internacional Pasaia-Irun. Y no solamente eso, sino que además, el 1 de marzo de 2005 licitó la ejecución de las obras cuando la modificación del plan ferroviario se encontraba todavía en información pública, lo que generó un conflicto del Gobierno Vasco con el Ayuntamiento de Irun, que veía peligrar el futuro desarrollo de la intermodal de Irun y de una zona industrial en Araso. Por su parte, el Gobierno de Madrid acordó llevar al Ejecutivo autónomo ante el Tribunal Constitucional por una *"invasión de las competencias exclusivas del Estado"* si no obedecía al requerimiento de suspender la licitación de obras que pretendía iniciar ese mismo año.

(8) Este fenómeno de la revisión del proyecto del TAV en el País Vasco trascendió a raíz de la presentación de un *"Informe sobre la Y vasca"* por parte de las Cámaras de Comercio Vascas en noviembre de 1998, cuando justamente acababa de finalizar el período de información pública del proyecto inicial. El informe rezaba: *"La nueva línea ha de enmarcarse en la apuesta más amplia, en el País Vasco, en tanto que rótula Atlántica del sistema logístico-intermodal (...) La nueva línea debe anclarse en otros Proyectos que refuercen su necesidad e importancia (...) La nueva línea, concebida a su vez vinculada a los Puertos y en su función de conexión de plataformas logísticas, cobraría una reforzada y específica función logística (...) La nueva línea ni se entiende ni debe dejar de reivindicarse (y ofrecerse) junto con: un nuevo puerto en Bilbao y un puerto remodelado en Pasajes"*... Sobre estos planteamientos se inició la revisión del proyecto en la zona de

Donostialdea y del corredor Pasaia-Irun, que ya aparecía ampliamente desarrollada en las propuestas del *"Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastian"* (Diciembre 1999). El objetivo que se apunta en este segundo documento es el de constituir en este territorio *"la gran plataforma intermodal-logística Atlántica (...) Queremos que los flujos de mercancías aumenten y seguir obteniendo valor añadido de esos flujos"*. La acción prioritaria es la construcción del futuro trazado de la "Y vasca" en tanto que *"nuevo corredor principalmente dedicado a la canalización de mercancías (...)* Este planteamiento pretende, por tanto, *configurar un parque logístico transnacional y supone la generación de una red de plataformas logísticas asociadas a las redes ferroviarias, viaria y portuaria para captar el máximo del tránsito de mercancías"*. Señala que *"la actividad portuaria de la Eurociudad está en proceso de definición. En el caso de Pasajes se está barajando la posibilidad de construir un gran puerto exterior, a imagen del nuevo puerto de Bilbao"*...