



Carta abierta a la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Ana Oregi

BELÉN MARTÍNEZ :: 09/07/2016

Sra. Oregi, su relación con la denominada pasante del metro de Donostia es como el soneto desesperado de Pablo Neruda: “No te quiero sino porque te quiero”.

Sra. Oregi, su relación con la denominada pasante del metro de Donostia es como el soneto desesperado de Pablo Neruda: “No te quiero sino porque te quiero”.

Solo así se puede entender que, a comienzos de su mandato, en enero de 2013, usted manifestara que no era momento para comenzar “proyectos faraónicos”, aludiendo a la falta de “concertación” y expresando la necesidad

de “sentarse a una mesa con el Ayuntamiento, la Diputación y *los ciudadanos* para pensar entre todos el mejor medio de transporte para Donostialdea”.

Sin embargo, el pasado 2 de julio, cuando el final de la legislatura está ya próximo, en una entrevista en el *Diario Vasco*, realizaba las siguientes declaraciones: “Hay resistencias no tanto de ciudadanos, sino de plataformas ... Debemos hacer el ejercicio de proyectar cómo será San Sebastián dentro de cincuenta años con autobuses o con el metro, el nivel de ruido, de contaminación y de congestión que habrá con cada uno de estos medios de transporte. Que elijan

entonces”.

Toda una pirueta lingüística para no mencionar al movimiento vecinal Satorralaia por la paralización del metro. Este rodeo sirve para constatar lo que esta plataforma ya sabe desde hace tiempo: para usted, no somos personas capaces de ejercer una ciudadanía activa y responsable. Para usted, somos “*los nadies: los ningunos, los ninguneados*”, que diría Eduardo Galeano, puesto que llevamos intentando reunirnos con usted desde hace un año; empero, los emplazamientos y

escritos que hemos remitido a su Consejería han caído en saco roto.

Al parecer, en 2013 no era necesaria la prospección a 50 años, en cambio, parece que ahora sí.

¿Qué es lo que ha cambiado? ¿Los matrimonios políticos de conveniencia? Por higiene democrática, estaría bien que nos explicara qué es lo que impide el impulso, hoy mismo, de

un proceso participativo en torno a la pasante. Porque de eso se trata, Sra. Oregi, de que el debate sea público y transparente, para que las decisiones sean adoptadas de forma libre e informada. Para ello, es necesaria la paralización de todo el procedimiento.

La transparencia no es algo graciable que quienes gobiernan pueden concedernos. Es un derecho, que debe presidir todo el proceso redundando en una información accesible, oportuna, completa y útil para la toma de decisiones.

¿Por qué y para qué es urgente y necesario un debate social amplio en torno al modelo de transporte más sostenible social y ambientalmente en Donostialdea? Las razones son varias y variadas:

1.
Para que términos como “democracia deliberativa” y “democracia participativa” dejen de ser una proclama vacía de contenido y la ciudadanía participe de manera real y efectiva en los asuntos públicos.

2.
Para sustituir el marketing comunicacional y la propaganda institucional por una verdadera rendición de cuentas. En este sentido, alguien tendrá que rendir cuentas no solo sobre la falta de coherencia entre sus declaraciones al inicio de la legislatura y decisiones posteriores, sino también sobre la historia interminable del sempiterno proyecto de la pasante del metro de Donostia.

El informe del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas 2013, «Cuenta de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi», aprobado el 28 de mayo de 2015, señala que, en diciembre de 2012, “se adjudicó el contrato de construcción de la obra civil del metro de Donostialdea, tramo La Concha-Morlans por importe de 50 millones de euros. El contrato no ha llegado a formalizarse”.

Tenemos derecho a conocer cuál es el importe final de indemnización en concepto de daños y perjuicios a satisfacer por la Administración al contratista, y que oscila entre un millón y 1,5 millones de euros, contemplados en la propuesta inicial.

También tenemos derecho a recibir explicaciones sobre las dos licitaciones llevadas a cabo mientras se encontraba el “Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo del Metro de Donostialdea” en fase de información pública, así como las adjudicaciones realizadas sin que se hubieran resuelto las alegaciones formuladas por la ciudadanía.

3.
Para comparar y debatir los estudios relativos a las necesidades de transporte en Donostialdea, incluido el “Estudio demanda variante de Donostialdea” (2014), del que se desprende que, si se hace la pasante del Metro, el uso del vehículo privado pasaría de 135,4 millones de desplazamientos a 133,3 millones (1,5%),

frente al uso de Interurbanos desde Irún, que pasaría de 4,9 millones de desplazamientos a 4,2 millones (14,3%) y al uso de Dbus, que pasaría de 26,9

millones de desplazamientos a 22,9 millones (14,9%). Es decir, el metro que proyectan captaría desplazamientos que antes utilizaban el autobús, o lo que es lo mismo, el metro compite o rivaliza con Lurraldebus y, directamente, con Dbus.

A este respecto, conviene recordar que Dbus goza de varios reconocimientos (transporte sostenible, calidad del servicio...). Además, es un transporte público valorado muy positivamente por las personas usuarias (sin lugar a dudas, todo es mejorable).

4.
Para que se nos explique qué base legal permite la realización de la pasante sin la aprobación definitiva de la modificación del Plan Territorial Sectorial (PTS) Ferroviario en relación con el área funcional de Donostialdea y otros municipios. La aprobación definitiva es un trámite que resulta imprescindible para dar cobertura jurídica al metro de Donostialdea. Tampoco ha sido aprobado definitivamente el Plan Territorial Parcial. Ambos planes deben ser sometidos a la correspondiente evaluación ambiental estratégica.

5.
Para que nos disipen las dudas más que razonables sobre la declaración de impacto ambiental (DIA) del Proyecto de la pasante del Metro, correspondiente a la Resolución de 8 de marzo de 2012, que se formuló con carácter favorable. Esa DIA habría perdido su vigencia, cesando en la producción de los efectos al no haber comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cuatro años.

Satorralaia ha presentado alegaciones y un recurso de alzada solicitando la nulidad de la Resolución de 21 de enero de 2016, por la que se aprueba definitivamente el Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo del Metro de Donostialdea. Organiza charlas en Koldo Mitxelena Kulturunea y asambleas informativas en los diferentes barrios de Donostia. También ha realizado un buzoneo de 80.000 hojas informativas en la ciudad. Realiza concentraciones semanales y distintas actividades a pie de calle. Ha convocado dos manifestaciones exitosas. Igualmente, ha invitado a la ciudadanía a colocar banderolas en las ventanas/balcones de sus viviendas para manifestar su oposición al proyecto y ha

promovido un manifiesto por la paralización de la

pasante, al que se han adherido cerca de 70 personas de reconocido prestigio en diferentes ámbitos sectoriales.

Asimismo, ha impulsado un proyecto de consulta ciudadana acogándose a la Norma Foral 1/2010, de 8 de julio, sobre participación ciudadana. La próxima semana entregaremos más de 9.000 firmas de donostiarras en la Diputación Foral de Gipuzkoa. Firmas de nueve mil ciudadanas y ciudadanos que también entregaremos a su Departamento solicitando la paralización del metro y la

puesta en marcha de un proceso participativo que culmine con una consulta ciudadana sobre la pasante en Donostia.

Belén Martínez participa en la Plataforma Satorralaia

<https://eh.lahaine.org/carta-abierta-a-la-consejera>