

ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA EL DÍA CINCO DE MAYO DE DOS MIL DIEZ.

SEÑORES ASISTENTES

ALCALDE:

D. JOSÉ FÉLIX URIARTE URIARTE

CONCEJALES:

D. SILVESTRE PÉREZ DE ARRILUCEA SEGUROLA

D^a. MILAGROS LÓPEZ DE MUNAIN MENDIBIL

D. JOSÉ LUIS RUIZ DE SABANDO BERASATEGUI

D. JAVIER MENDAZA PÉREZ DE ARRILUCEA

D. FRANCISCO URIARTE ARCAUZ

SECRETARIA:

D^a. ISABEL MESANZA ABAJOS

En Ozaeta, en el Salón de sesiones del Ayuntamiento de Barrundia, siendo las trece horas del cinco de mayo de dos mil diez, se reúnen debidamente convocados en tiempo y forma los que arriba se expresan al objeto de celebrar la presente sesión extraordinaria, en primera convocatoria bajo la Presidencia del Sr. Alcalde, D. José Félix Uriarte Uriarte, y asistidos de la Secretaria, D^a Isabel Mesanza Abajos.

Excusa su asistencia la concejala D^{ña}. Susana López de Ullíbarri.

Abierta la sesión y declarada pública por la presidencia, una vez comprobada la existencia de quórum de asistencia necesario para que pueda ser iniciada, se procede a conocer los asuntos incluidos en el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1.-DECLARACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL DEBATE DEL PUNTO INCLUIDO EN EL ORDEN DEL DÍA.

El Sr. Alcalde expone que se ha convocado esta sesión extraordinaria sin mediar la convocatoria de la Comisión Informativa, dado que mañana día 6 de mayo, concluye el plazo para la presentación de alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental de la Línea a 400 KV, de doble trazado, desde la Subestación de Vitoria a Castejón-Muruarte.

Tras la explicación, el concejal D. Javier Mendaza se interesa por las razones, como ya manifestó la concejala D^{ña}. Susana López de Ullíbarri, de no haber incluido este punto en el Orden del Día de la sesión anterior, en cuyo caso no hubiera sido necesario celebrar esta sesión.

Le contesta el Sr. Alcalde que necesitaba recabar más información para fijar los motivos en que basar las alegaciones.

Sometida a votación la procedencia del debate de la inclusión de este punto, los asistentes por unanimidad, acuerdan la ratificación de la inclusión del Orden del Día de dicho asunto.

2.-OPOSICIÓN O REPAROS SI PROCEDE, AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA LINEA DE ALTA TENSIÓN VITORIA (LINEA CASTEJÓN-MURUARTE) Y DICASTILLO (LINEA MURUARTE-VITORIA).

El Sr. Alcalde expone que ha formulado una propuesta de acuerdo para formular las alegaciones a EIA de la red de alta tensión, procediendo a su lectura:

<<La Dirección de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno de Álava ha comunicado la tramitación de la solicitud de autorización administrativa con Evaluación de Impacto Ambiental de las instalaciones eléctricas denominadas “Entrada y Salida en la S.E. de Vitoria de la línea Castejón-Muruarte” y “Entrada y Salida en la S.E. de Dicastillo de la Línea Muruarte-Vitoria” en las Comunidades Autónomas de Navarra, País Vasco (Álava) y Castilla y León, cuyo petionario es Red Eléctrica de España, S.A.U.

Se remite el Estudio de Impacto Ambiental para que se informe en el plazo de treinta días, sobre la conformidad, oposición o reparos a las instalaciones eléctricas proyectadas.

Dado que el trazado elegido supone una afección importante a los valores ambientales y paisajísticos, esta Corporación municipal, acuerda:

1.- Requerir al Promotor de la actuación un análisis más detallado que justifique exhaustivamente la necesidad de construcción de la línea eléctrica proyectada, dada la dimensión de la citada infraestructura y su impacto socioeconómico y ambiental.

2.- Trasladar al órgano ambiental competente (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino) la preocupación de este ayuntamiento por el impacto en la población y en el medio natural de la ejecución de dicha infraestructura y, consecuentemente, manifestar nuestro acuerdo con lo expresado en el Estudio de Impacto Ambiental de la L/400 kV de E/S en la S.E. de Vitoria de la L/Castejón-Muruarte, acerca del impacto que conllevaría la ejecución del trazado por el tramo denominado en el mismo como V. Se cita textualmente:

“Se ha realizado un análisis específico para la Alternativa norte (Llanada Alavesa-Valle de La Barranca/Sakana) y a partir del mismo se ha decidido obviar en la comparación de pasillos que se incluye a continuación los corredores 1 y 2 que discurren por la Llanada Alavesa y el valle de La Barranca/Sakana, por considerar no admisibles desde el punto de vista social y ambiental aquellas alternativas en las que entra el tramo V. Esta determinación se ha tomado al considerar que los dos problemas que se han

examinado de forma detallada (la densidad de población residente en las cercanías y el urbanismo correlacionado y la afección sobre la Red Natura 2000) resultan condicionantes de primerísimo orden y prevalecen sobre la necesidad de desarrollar la infraestructura en proyecto”.

3.- Ratificar el contenido de las alegaciones formuladas por este Ayuntamiento en el año 2007, en el trámite de consultas previas, en el que se solicitaba, que teniendo en cuenta la gran envergadura del proyecto y la importante repercusión ambiental, se debía optar por aquella alternativa del trazado menos lesivo o con niveles de afección mas reducidos y ello siempre que estuviera justificada suficientemente la conveniencia y oportunidad de instalar esta línea de transporte.>>

Tras la lectura, comenta que desea aclarar algunos extremos respecto a este asunto. Las alegaciones que se plantean son frente al anteproyecto de ejecución de la línea que atraviesa la Montaña Alavesa, y quiere dejar claro que, ante las opiniones que se vienen manifestando, precisamente como consecuencia del rechazo a este proyecto y que parecen apuntar hacia un trazado alternativo, como sería el del corredor de la N-1, declara que sin ninguna duda, se opone a esta alternativa. Es decir, no deseamos que se opte por el trazado de la N-1. En este momento lo que procede y lo que se trata es de oponerse al anteproyecto presentado cuyo trazado se dirige por la Montaña Alavesa.

Seguidamente, interviene el concejal D. Javier Mendaza manifestando que va a exponer diferentes aspectos.

En primer lugar, comenta que existe otra alternativa al trazado que atraviese la Montaña Alavesa y al del corredor de la N-1, como es la “alternativa 0”.

Propone la modificación de la propuesta que ha presentado el Alcalde, porque se adecuaría con la postura hecha pública en el día de ayer por el PNV.

Y además, propone que se apoye el texto de alegaciones que están suscribiendo particulares, ACOA, UAGA y la Plataforma contra la Alta Tensión.

Prosigue aludiendo al informe emitido por la Diputación Foral de Álava para la elaboración de alegaciones, realizando las siguientes valoraciones que son leídas y que textualmente dicen:

<<En sus 72 folios no dedica ni una línea al modelo energético, cuando durante toda la legislatura ha sido uno de los temas principales de debate en las Juntas Generales de Álava, hasta el punto de plantear la redacción de un plan energético propio para Álava.

La práctica totalidad del informe se realiza para demostrar el menor impacto y la viabilidad de una alternativa por el corredor de la N-1 (Llanada Alavesa) y Sakana en Navarra, algo que ya hizo en la respuesta a las Consultas Previas en 2007, y además planteando un ilusorio trazado que no se corresponde con la legislación sobre servidumbres tanto de la autovía como de la vía férrea, empleando la tercera parte del informe a hacer una comparativa entre los pasillos de la Llanada y Montaña alavesa que no es de recibo ni por el procedimiento ni por el fondo de la propuesta.

Bajo el epígrafe de “Aceptación social” recoge textualmente que: “la nula aceptación del pasillo elegido por el Promotor ha quedado bien clara en el amplio consenso de rechazo social logrado por todo tipo de administraciones y agentes locales afectados por el proyecto”. Una mentira que enmascara la indefendible postura del Departamento de Medio Ambiente, ya que a iniciativa de esta Plataforma más de 220 cargos electos locales –entre ellos 42 alcaldes y

alcaldesas-, 50 concejos y 30 pueblos de Treviño han suscrito un acuerdo oponiéndose a cualquiera de las alternativas presentadas y no sólo al proyecto que discurre por la Montaña Alavesa; además de la exitosa encuesta popular celebrada en 24 ayuntamientos el pasado 31 de enero con la participación de 2.313 personas –el 55% del censo- con el resultado de un 98% en contra del proyecto.

Es incomprensible que un Departamento de Medio Ambiente en vez de optar por la Alternativa 0 o el Corredor del Ebro –ya construido-, apueste por trasladar el problema a otra zona con una afección ambiental de igual magnitud en zonas como el parque natural de Aitzgorri-Aratz o el de Urbasa-Andia; y no como de forma mucho más razonable el Ministerio de Medio Ambiente del gobierno central que en la respuesta a las consultas previas en 2007 apostaba por el estudio prioritario de estas alternativa.>>

Concluye que ayer en la declaración que hizo pública el PNV se apuesta por otra alternativa que no sea la de la Montaña Alavesa ni la de la N-1. Por ello propone el siguiente texto alternativo de alegaciones:

<<ALEGACIONES

1.- Necesidad de las instalaciones: el proyecto presentado a exposición pública no justifica de forma fehaciente la necesidad de las instalaciones; ni las necesidades de suministro, ni el aseguramiento del abastecimiento justifican una infraestructura de estas características, máxime cuando por el corredor del Ebro discurren en paralelo dos redes de 400 y 220 kV respectivamente que conectan en La Serna con la red de reciente construcción Castejón-Muruarte. La remisión a la creación de un nuevo eje País Vasco-Navarra-Aragón-Centro/Levante para evitar la supuesta saturación de los corredores Valladolid/Palencia-Madrid y Aragón/Cataluña-Levante, no puede servir en ningún caso como habilitante para justificar el pasillo elegido a cientos de kilómetros de los problemas detectados. Las afecciones sobre la zona afectada no pueden quedar subsumidas bajo un genérico interés general de la obra.

2.- Legitimación del proyecto: tanto el órgano sustantivo como el órgano ambiental además de valorar la legalidad del proyecto, deberían tener en cuenta la legitimidad del mismo. Este proyecto cuenta con la oposición expresa de más de 220 cargos electos locales de las zonas afectadas que suscribieron un manifiesto pidiendo su retirada, así como de las Juntas Generales de Álava y del propio Parlamento de la CAPV: todo ello sin olvidar los resultados de la encuesta popular celebrada el pasado 31 de enero donde participaron más de la mitad del censo de los 24 Ayuntamientos donde se celebró alcanzando el rechazo al proyecto un porcentaje del 98 %.

3.- Realidad de la zona afectada: tanto la Montaña Alavesa como Tierra Estella son zonas que por su vocación rural, titularidad pública de los montes o integración de sus actividades con el entorno durante siglos, han conservado no sólo un paisaje privilegiado o un rico patrimonio cultural, sino también un entramado productivo y un perfil sociológico de la población, radicalmente incompatible con actuaciones como la prevista en este proyecto. Además de ser un territorio referencial para toda la comunidad como espacio de ocio y disfrute y referencial por su rico patrimonio histórico y cultural.

4.- Previsiones de desarrollo futuro: la vocación de las comarcas afectadas y de sus gentes es mantener su desarrollo futuro en los actuales parámetros con un impulso a las actividades relacionadas con el mantenimiento del medio y la potenciación del turismo sostenible, como así viene recogido en toda la normativa relacionada con la ordenación del territorio de las distintas comunidades que atraviesa la línea. Una infraestructura de alta densidad como la proyectada es incompatible con los proyectos de desarrollo futuro para las zonas afectadas y supondría de facto la abolición de la normativa al respecto actualmente vigente.

5.- Impactos inasumibles: la magnitud de los diferentes impactos y las sinergias negativas que alcanzarían entre todos ellos deben ser calificados sin ningún género de dudas como inasumibles. El impacto ambiental tanto sobre el paisaje como la avifauna o la masa forestal sería desolador, como lo prueban la cantidad de espacios protegidos que se encuentran en la zona

afectada. El impacto sobre el sector primario con la ocupación de tierra agraria y la afección sobre la producción en muchos casos con denominación de origen sería desmesurado. La afección sobre otras actividades económicas como el turismo devastador, además del impacto económico por las limitaciones en una amplia franja de terreno para el desarrollo residencial o industrial. Especial mención, por la cercanía de la línea a un buen número de poblaciones, al impacto sobre la salud derivado de la polución electromagnética, ya que el proyecto presentado no respeta las indicaciones de la Unión Europea que según el principio de precaución establece una distancia de seguridad de 1 metro cada 1.000 voltios, para este caso una banda de 400 metros a cada lado de la línea de separación entre la alineación de cables y el núcleo habitado más cercano.

6.- Modelo energético: además de los aspectos relacionados con el medio ambiente y la energía, como la responsabilidad del sector energético en el cambio climático y las indicaciones al respecto del Protocolo de Kyoto, a nivel internacional los criterios de futuro tienen como pilares la descentralización, la reducción del tamaño, la eficiencia y la seguridad. Este último aspecto adquiere cada día mayor importancia ante las nuevas necesidades de la sociedad de la información por la actual vulnerabilidad del sistema, grandes apagones en extensas zonas en distintos países han demostrado que la centralización del sistema y las grandes redes de suministro -como el proyecto que nos ocupa de línea de 400.000 voltios-, son apuestas del pasado que responden sólo a los intereses de explotación de la cuenta de resultados de las empresas que los explotan, pero van en contra de la eficiencia, la descentralización o la seguridad del suministro. Por otro lado, la propia promotora del proyecto, REE S.A., recoge en su último Informe sobre el Sistema eléctrico español de 2009, que la demanda se ha reducido un 4'6 % el último año, mientras que la potencia instalada se ha incrementado en un 3 %, siendo la demanda muy inferior a la oferta incluso en los picos máximos de demanda, además los intercambios internacionales tienen un saldo neto exportador de 8.398 GWh. La apuesta por un modelo energético descentralizado, eficiente, seguro y respetuoso con el medio ambiente va exactamente en la dirección contraria al proyecto que presenta REE S.A. para su autorización.

7.- Retirada proyecto y "alternativa 0": la primera opción a valorar es la "alternativa cero", ya que ni las necesidades de suministro, ni el aseguramiento del abastecimiento justifican una infraestructura de estas características, máxime cuando por el corredor del Ebro discurren en paralelo dos redes de 400 y 220 kV respectivamente que conectan en La Serna con la red de reciente construcción Castejón-Muruarte. A ello habría que añadir la previsión gubernamental de cierre de la central nuclear de Garoña para 2013 con la consiguiente disminución de carga sobre las redes ya existentes en dicho corredor del Ebro.

Por todo lo expuesto, solicito del Órgano Sustantivo que en la remisión del expediente al Órgano Ambiental tenga en cuenta las alegaciones expuestas e informe negativamente sobre la solicitud de autorización administrativa por falta de justificación del proyecto e inadecuación de la alternativa sometida a exposición pública, y al Órgano Ambiental que emita declaración de Impacto Ambiental Negativa.>>

Son alegaciones, añade que ha apoyado la población alavesa. Cree que aunque este anteproyecto no afecta al término municipal de Barrundia, y aunque el Alcalde siempre señala que el Ayuntamiento no debe posicionarse en temas de contenido político, hay que posicionarse y no dejar el <marrón> a otros.

Llama la atención que el posicionamiento del PNV por la preocupación de los valores medioambientales es mas correcto en el caso de la línea de alta tensión, que en el caso del TAV, que le daba igual. Si ahora con el trazado de la línea se advierten niveles de afección medioambientales, en el otro caso también.

En definitiva, propone que el Ayuntamiento se adhiera a las alegaciones populares.

Concluida la intervención del Sr. Mendaza, toma la palabra el Sr. Alcalde. Le responde que ha expuesto valoraciones sin respaldo de informes técnicos, aunque no las pone en duda; ha hecho referencias a cambios de opinión del PNV,

cuando en su propuesta no aparece ninguna alusión al partido; y por último, sobre las alusiones al TAV, es un asunto que en este momento no se trata.

Con la propuesta de alegaciones presentada, lo que se pide es que se haga un estudio más detallado sobre la necesidad de la instalación de la línea eléctrica proyectada.

Se ha aludido también a una alternativa al trazado, que se ha dado en denominar alternativa BLOK, a la que en este momento no quería referirse porque precisamente, y ahora lo adelanta, es un punto que está incluido en la convocatoria de la Comisión a celebrar el lunes, por lo que se hablará en esa sesión.

Termina ratificándose en el contenido de la propuesta presentada sin ninguna variación.

En réplica, el concejal D. Javier Mendaza cree que al final se está optando por una propuesta que califica de pusilánime, cuando se debiera demostrar una postura clara por parte del Ayuntamiento. Si no estamos de acuerdo con la opción de que la línea atraviese la Montaña alavesa y ni tampoco que discurra por el corredor de la N-1, lo que procede es aprobar la que se está suscribiendo por los particulares.

Responde el Sr. Alcalde que ya ha explicado las razones para mantener la propuesta y por lo tanto no las va a reproducir de nuevo, reiterando su contenido.

Acto seguido, el Sr. Alcalde somete a votación en primer lugar, la propuesta alternativa, que resulta rechazada, por dos votos a favor de los concejales D. Javier Mendaza y D. Francisco Uriarte; y cuatro votos en contra de los concejales del grupo municipal EAJ-PNV.

Después se somete a votación la propuesta presentada por el Sr. Alcalde, obteniendo cuatro votos a favor de los concejales del grupo municipal EAJ-PNV y dos abstenciones de los concejales D. Javier Mendaza y D. Francisco Uriarte.

Por consiguiente, el Sr. Alcalde declara aprobado por mayoría absoluta, el acuerdo:

Formular las siguientes alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental de las instalaciones eléctricas Vitoria a Castejón-Muruarte.

1.- Requerir al Promotor de la actuación un análisis más detallado que justifique exhaustivamente la necesidad de construcción de la línea eléctrica proyectada, dada la dimensión de la citada infraestructura y su impacto socioeconómico y ambiental.

2.- Trasladar al órgano ambiental competente (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino) la preocupación de este ayuntamiento por el impacto en la población y en el medio natural de la ejecución de dicha infraestructura y, consecuentemente, manifestar nuestro acuerdo con lo expresado en el Estudio de Impacto Ambiental de la L/400 kV de E/S en la S.E. de Vitoria de la L/Castejón-

Muruarte, acerca del impacto que conllevaría la ejecución del trazado por el tramo denominado en el mismo como V. Se cita textualmente:

“Se ha realizado un análisis específico para la Alternativa norte (Llanada Alavesa-Valle de La Barranca/Sakana) y a partir del mismo se ha decidido obviar en la comparación de pasillos que se incluye a continuación los corredores 1 y 2 que discurren por la Llanada Alavesa y el valle de La Barranca/Sakana, por considerar no admisibles desde el punto de vista social y ambiental aquellas alternativas en las que entra el tramo V. Esta determinación se ha tomado al considerar que los dos problemas que se han examinado de forma detallada (la densidad de población residente en las cercanías y el urbanismo correlacionado y la afección sobre la Red Natura 2000) resultan condicionantes de primerísimo orden y prevalecen sobre la necesidad de desarrollar la infraestructura en proyecto”.

3.- Ratificar el contenido de las alegaciones formuladas por este Ayuntamiento en el año 2007, en el trámite de consultas previas, en el que se solicitaba, que teniendo en cuenta la gran envergadura del proyecto y la importante repercusión ambiental, se debía optar por aquella alternativa del trazado menos lesivo o con niveles de afección mas reducidos y ello siempre que estuviera justificada suficientemente la conveniencia y oportunidad de instalar esta línea de transporte.

Y no habiendo más asuntos que tratar el Sr. Presidente levantó la sesión siendo las trece horas cuarenta minutos, de lo que yo, la Secretaria, doy fe.