

Informe sobre la aprobación de Costas

En relación al informe favorable emitido por la Dirección de Costas, quiero constatar con ustedes los siguientes hechos:

1º) Previamente al estudio del Informe, situémonos en el contexto que vamos a estudiar repasando los hechos acontecidos desde el año 2010 hasta la actualidad sobre el tema:

- a) En el año **2010** se aprobó el estudio informativo en el que la estación Centro-Concha y está ubicada de tal forma que el trazado no invade el dominio marítimo, aunque la línea se dirige hacia la estación de Matía-Antiguo y posteriormente a Bentaberri.
- b) En el **2012** se presentó el Proyecto Constructivo en el que la estación Centro-Concha se desplaza unos metros hacia el Centro, cambiando de orientación y el trazado de las vías penetraba en el Dominio Marítimo unos 660 m. en dirección hacia Matía.
- c) Después del cambio de Gobierno que se produjo ese mismo año (2012), el nuevo gobierno denunció que la necesaria adscripción del dominio invadido no estaba aprobada por Costas y paralizó la ejecución del proyecto constructivo.
- d) En el **2014** el G.V. realizó un estudio de demanda que partiendo del trazado del año 2010, presentado como la alternativa básica o escenario de referencia, se estudiaban otras tres alternativas. Dos muy similares que tienen la estación del Centro ubicada en el mismo lugar que en el proyecto de 2012, suprimiéndose en ambas la estación de Matía y variando entre ellas la ubicación de la estación Bentaberri. Mientras que la tercera alternativa va desde una estación en Morlans a la estación de Lugaritz, evitando de esta forma el acceso directo al centro. De las cuatro, las cifras son “similares” entre la alternativa básica del año 2010 y una de las alternativas que pasan por Bentaberri, aunque esta invada la Concha, que fue la que se eligió.
- e) En el **2015** se presenta el Estudio Informativo en el que se desarrolla el proyecto elegido (el actual) del estudio de demanda, que desde el Centro va a Bentaberri invadiendo el dominio marítimo en 330m.
- f) En el **2016** el G.V. presentó a Costas la solicitud de adscripción del dominio marítimo que se invade en el proyecto 2015 y para ello presentó una extensa documentación de la que destacamos dos documentos: “ALTERNATIVAS” en el que se describen las **distintas alternativas** que se han planteado y “Justificaciones” en el que se proponen las condiciones que ha de cumplir el proyecto y **se justifica** que el único proyecto que cumple las condiciones requeridas y es lo menos invasivo posible del dominio marítimo es el del estudio informativo del 2015, (2015-2016 a partir de ahora).

Toda esta información la tienen a su disposición en la nube mediante este enlace <https://drive.google.com/drive/folders/0B72CFCDIRO7wY3QxcmRtUklHcGM?usp=sharing>, en la que se encuentran las cinco carpetas con la documentación que se cita en los apartados a), d), e) y f), aunque del b) no tenemos el estudio constructivo del 2012 pero si hay una referencia de prensa y un plano de su diseño. Y además encontrará en este enlace otros tres documentos (además de este mismo) que completan la exposición del tema que estamos tratando.

2º) Así, para que Costas de la autorización de adscripción del dominio marítimo al G.V., debe de considerar que en la documentación que presentó el 2016 para su solicitud, f), se ha demostrado que **la única alternativa posible** es la del 2015, ya que si hubiese otras alternativas que no invadiesen el dominio marítimo, Costas está obligada a negar la autorización.

Y el problema para el G.V. es que en el Estudio Informativo del año 2010 (2010 a partir de ahora) habían definido una línea que no traspasa el límite del Dominio Público de la Concha, (ver en la nube “**01 El Dominio Público Marítimo Terrestre**” en el que se describe lo que se acaba de afirmar). Pero, entonces,...

¿Cómo han logrado que Costas haya emitido un informe favorable a la adscripción?

Bueno la única posibilidad de que la alternativa del 2010 no invalide el permiso de costas para el proyecto del 2015, es que este, presente unas ventajas muy importantes que no pueda ofrecer la del 2010, y para ver cómo ha planteado el G.V. esta cuestión vamos a consultar el documento “Justificación” enviado por el G.V. a Costas (que se encuentra en la carpeta “2016...” de la nube) en el que al final de su página 5 se describe que,...

3º) “La justificación del G.V. para invadir el dominio marítimo se basa en que el proyecto tiene que cumplir tres condiciones:

- a) Ubicación de las paradas en lugares de gran densidad de población y próximas a focos de atracción, al objeto de captar el mayor número posible de viajeros y viajeras.
- b) Necesidad de buscar la cobertura de roca suficiente para garantizar la excavación y el sostenimiento adecuado de la nueva infraestructura.
- c) Radios de trazado mínimos que garanticen la velocidad comercial del sistema metro.”

Y a partir de la página 7 hasta la 13 en la que finalizan la argumentación afirman que, por estos condicionantes de servicio, geológicos y técnicos, la **única ubicación posible** de la estación es la diseñada en el proyecto actual (2015) y esa ubicación implica inexorablemente que tenga que producirse la invasión del dominio marítimo a lo largo de unos 300 m. Pero, entonces:

¿Qué condición(es) no cumple satisfactoriamente el proyecto del 2010?

4º) Consultando los planos de ambos proyectos, en principio parece, que no hay razones ni geológicas, ni técnicas, ni por la ubicación de los cañones de acceso a las paradas que decanten de una forma clara y definitiva a la alternativa del 2015 sobre la del 2010.

Ya que tanto el trazado como la ubicación de la estación Centro-Concha tienen la correspondiente cobertura de roca a menor profundidad en el 2010 que en el 2015 y además con menos desniveles, de forma que las pendientes de las vías en torno a la estación son más suaves en el 2010 que las del 2015, siendo los radios de las curvas iguales en ambos proyectos y con amplitudes más o menos similares (menores de 90º), aunque si hay diferencias en las velocidades que se toman en ellas siendo más rápidas en el 2015.

Y sobre la ubicación de las paradas que según el documento Justificación enviado por el G.V. a Costas tiene que “acercar la estación de Centro-La Concha al centro de San Sebastián de manera que los cañones de acceso permitan dar cobertura tanto al corazón del centro de la ciudad como a la Playa de la Concha”.

Pero si estudiamos los planos de los dos proyectos, resulta que las bocas de los cañones de acceso están muy cerca entre sí, así:

- a) La boca de la plaza de Zaragoza del proyecto 2010 está a unos 50 m. de la boca programada en el 2015, enfrente del Hotel Londres, es decir a media manzana, (desde la esquina del Hotel hasta la altura de la puerta), y a la misma o menor distancia de acceso a la playa de la Concha.

- b) Mientras que la otra boca se encuentra en Urbieta esquina San Martín (en el 2010) y Loyola esquina San Martín (en 2015) es decir que hay unos 100 m. entre ellas y es difícil justificar que en Urbieta-San Martín se haya salido del corazón del centro de la ciudad.

Luego si los condicionantes de servicio, geológicos y técnicos son cuando menos discutibles, ya que cada proyecto tiene aspectos favorables y otros desfavorables mientras que en otros las diferencias puede ser consideradas irrelevantes, (les recomiendo leer el documento **“02 Crítica al documento Justificación”** para entender con más rigor y profundidad todo lo que acabo de plantear). Cabe preguntarse,...

¿Cómo ha argumentado el G.V. para convencer a Costas de que de un informe favorable al proyecto 2015 y por tanto a la invasión del dominio marítimo?

6°) Simplemente, ocultando a Costas la existencia de la alternativa del 2010 manipulando la información en la documentación enviada a Costas sobre las posibles “ALTERNATIVAS” de la siguiente manera:

- a) Cogieron como fuente de información el estudio de demanda (del G.V. año 2014) en el que el escenario de referencia es el proyecto del 2010 y como hemos descrito se estudiaban varias alternativas, entre ellas la del 2015 que fue la que finalmente se eligió.
- b) Con esa información confeccionaron el documento “ALTERNATIVAS” donde describen cada una de las alternativas estudiadas de forma gráfica y en lenguaje escrito, presentando una tabla de datos en las que se compara la previsible demanda que va a tener cada una. De forma que,...
- c) Todas las representaciones gráficas de las líneas que pasan por el Centro tienen la estación Centro-Concha ubicada en el mismo sitio, el actual, ya que la gráfica del 2010 que aparecía en el estudio de demanda ha sido sustituida por la gráfica del 2012.
- d) Luego manipularon la tabla del estudio de demanda (2014) suprimiendo algunas filas (de ceros), alterando el orden de las columnas, cambiando el nombre de las cabeceras y sustituyendo una columna por otra nueva. Identificando la columna que en el documento original correspondía al proyecto del 2010, con el proyecto del 2012, es decir como si esos datos fuesen propios del proyecto del 2012.
- e) Pero cometieron los errores propios del que copia y pega de un documento a otro en el que quieres falsificar los datos del original y metieron la pata con las descripciones escritas que no las adecuaron a la ficción descrita y las dejaron tal y como están en el estudio de demanda, afirmando que la estación Centro-La Concha de las alternativas estaban desplazadas respecto a las del 2012 (es decir a la del 2010, como se refiere en el estudio de Demanda en el que actúa de escenario de referencia), entrando en contradicción con las imágenes gráficas.

Y lo digo porque esto es lo que se deduce del estudio y análisis comparativo de los dos documentos, tal y como se expone detalladamente en el tercer documento **“03 Crítica al documento ALTERNATIVAS”** que completa este informe.

7°) Y, claro, toda esta burda maniobra de ocultación de la alternativa del 2010 por parte del G.V. fue denunciada en una alegación que se presentó en Costas en la que se describía con todo tipo de detalle la manipulación de la información descrita, poniendo a su disposición la documentación oficial necesaria (el estudio informativo del 2010, el del 2015 y el estudio de demanda del 2014) para verificarlo. Pidiendo a Costas que desestimase la petición de

adscripción del G.V. ya que **el hecho es que el propio G.V. tiene una alternativa que cumple las condiciones que exige y no invade el dominio marítimo (la del 2010).**

Pero, entonces,...

¿Qué ha pasado para que Costas haya informado favorablemente a los intereses del G.V.?

8º) Pues no lo sabemos, hemos consultado en Costas de Donostia que nos han informado como ha discurrido el procedimiento, ellos se han limitado a recibir las alegaciones mandándolas a Costas de Madrid. Estos, a su vez se lo han mandado al G.V. para que respondan al contenido de las alegaciones. El G.V. les ha remitido sus contestaciones a las alegaciones. Y con esa documentación, añadida a la que han recabado en otras instituciones y técnicos consultados, ellos (Madrid) han elaborado el informe. Que ha sido favorable al G.V. y que en una de las consideraciones que hacen se dice que el G.V. afirma que "La afección al DPMT (dominio marítimo) es de 3.312 m², que son 807 m² menos que en el propuesto en 2010", cuando en el proyecto del 2010 no se invade el dominio marítimo. Es decir,...

SIGUEN NEGANDO LA EXISTENCIA DE LA ALTERNATIVA ¿¿¿???

Conclusiones

En mi opinión, todo esto no hace más que corroborar la corrupción política que tenemos instaurada en nuestras instituciones, así:

1º) Esta exhibición por parte del G.V. del uso descarado de la mentira y la manipulación de la información para saltarse y eludir las leyes, es inconcebible en una democracia homologada (en Europa los políticos dimiten por haber copiado y/o falseado tesis cuando eran estudiantes en la universidad).

2º) Además, este tipo de exhibiciones provoca una desconfianza enorme de los ciudadanos respecto la veracidad de la información que emiten sus representantes políticos, sobre todo si además no se pueden comprobar.

3º) Y dado que en la alegación enviada a Madrid se daba con todo detalle la manipulación y la ocultación del G.V., que ocurran estos hechos solo pueden provocar en los ciudadanos la sospecha de la aparente connivencia, (del Gobierno de Madrid y el Vasco en este caso), entre los distintos poderes políticos para que se produzca este fraude de ley.

4º) Ahondando más en la distancia que impone el poder político respecto a los ciudadanos que representan. Lo que provoca en los ciudadanos la sensación de impotencia ante las arbitrariedades del poder político.

Y ante esta situación los ciudadanos tenemos dos alternativas:

A) Abandonar nuestra acción de participación política en los ya de por sí restrictivos cauces establecidos, es decir para que nos vamos a tomar el trabajo de conseguir la documentación necesaria, estudiarla y realizar los informes y alegaciones o críticas que creamos pertinentes, si en definitiva hacen lo que quieren con ellos, sin tenernos en cuenta y faltándonos el respeto. A

no ser que lo puedan utilizar para favorecer sus intereses, entonces si se mostraran cercanos e interesados (en ocasiones, suelen ser adalides de la participación ciudadana).

B) O seguir insistiendo e impulsando esa necesidad de regeneración democrática que tenemos todos los ciudadanos incluidos nuestros representantes políticos de los que estoy seguro que también quieren dignificar más su profesión, es decir como un bien común y necesario para toda la sociedad.

Y es por esto, y al hilo del caso, que voy a participar **en la manifestación convocada para el 15 de julio a las 12^h desde la estación de Amara hasta los relojes de la Concha**, cuyo objetivo es reivindicar que se paralice el proyecto de la pasante del metro por Donostia para **INICIAR UN PROCESO VERDADERO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA** en la que podamos debatir sobre la mejor solución del transporte público para Donostialdea, según los términos que propuso hace ya mucho tiempo la consejera del anterior G.V.

Y, permítanme una pregunta: **Ustedes,...**

¿Qué van a hacer?