



Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

www.alava.net

INFORME QUE EMITEN LOS SERVICIOS DE MEDIO AMBIENTE Y BIODIVERSIDAD Y SECRETARÍA TÉCNICA JURÍDICA DE MEDIO AMBIENTE DEL DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y EL SERVICIO DE MONTES DEL DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, EN RELACIÓN CON LA FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL QUE SE SIGUE EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, DEL PROYECTO “DE LAS LÍNEAS AÉREAS DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 400 Kv DOBLE CIRCUITO: ENTRADA Y SALIDA EN LA S.E. DE VITORIA DE LA LÍNEA CASTEJÓN/MURUARTE Y ENTRADA Y SALIDA EN LA SUBESTACIÓN DE DICASTILLO DE LA LÍNEA MURUARTE- VITORIA”

ÍNDICE.

1.- INTRODUCCIÓN.

2.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTALACIÓN PROPUESTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA LÍNEA DE TRANSPORTE ELÉCTRICO DE 400 kV

3.- ALTERNATIVAS DE CORREDORES Y DE PASILLOS CONSIDERADAS POR EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. ANÁLISIS DEL PASILLO SELECCIONADO COMO DE MENOR IMPACTO POR EL PROMOTOR DE LA ACTUACIÓN.

- Comparación de las alternativas de pasillos estudiadas por el Promotor en el Territorio Histórico de Álava.

4.- ALTERNATIVAS OMITIDAS EN LA EVALUACIÓN AMBIENTAL REALIZADA POR EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL: PASILLO PLANTEADO POR EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE COMO PRIMERA OPCIÓN.

5.- TOTAL OPOSICIÓN A LA ALTERNATIVA SELECCIONADA POR EL PROMOTOR POR PARTE DE LOS ÓRGANOS LEGISLATIVOS Y DE PARTICIPACIÓN DEL PAÍS VASCO Y DEL ESTADO.

6.- POSICIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS DE MEDIO AMBIENTE DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA, DEL GOBIERNO VASCO, DEL GOBIERNO DE NAVARRA Y DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.

- Diputación Foral de Álava: Informes emitidos el 6 de octubre de 2003 y el 20 de diciembre de 2007.
- Gobierno Vasco: Informe de 16 de enero de 2008 del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.
- Gobierno de Navarra: Informe de 1 de febrero de 2008 del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.
- Junta de Castilla y León: Informe de 28 de enero de 2008 de la Consejería de Medio Ambiente.

Ingurumen Saila

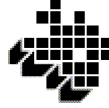
**Ingurumen eta Biodibertsitate
Zerbitzua**

Plaza Provincia, 5
01001 VITORIA-GASTEIZ

**Departamento
de Medio Ambiente**

**Servicio de Medio Ambiente
y Biodiversidad**

Tel 945 18 18 18
Fax 945 18 19 33
Email: mambiente@alava.net



7.- REQUERIMIENTOS DEL ÓRGANO AMBIENTAL COMPETENTE QUE HAN SIDO IGNORADOS O DESATENDIDOS POR EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL REALIZADO Y POR EL ANTEPROYECTO PRESENTADO.

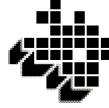
8.- VULNERACIÓN DE LA NORMATIVA Y LEGISLACIÓN VIGENTE.

- 8.1.- Vulneración de la Ley 16/94 de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, y de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- 8.2.- Vulneración de la Normativa en materia de Evaluación de Impacto Ambiental (Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.
- 8.3.- Vulneración de la Normativa y Planificación de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- 8.4.- Vulneración de la Planificación Ambiental seguida en Álava desde hace más de quince años.
- 8.5.- Vulneración de la Ley estatal básica de Montes 42/2003, modificada por la Ley 10/2006 y Norma Foral de Montes 11/2007 de 26 de marzo. Incompatibilidad con la Utilidad Pública de los Montes Catalogados de Utilidad Pública.
- 8.6.- Vulneración de la Ley 10/1998, de 8 de abril, de Desarrollo Rural del País Vasco:.
- 8.7.- Incompatibilidad del Proyecto con la protección medioambiental propugnada por los Planeamientos de los Municipios afectados.

9.- CARENCIAS, INCONGRUENCIAS Y FALTAS DE INFORMACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ANTEPROYECTO DE LA LÍNEA ÁREA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 400 KV DE DOBLE CIRCUITO E/S EN LA S.E. DE VITORIA DE LA LÍNEA CASTEJÓN-MURUARTE.

10.- ANÁLISIS COMPARATIVO DE IMPACTOS DEL PASILLO DESCARTADO POR EL PROMOTOR (PASILLO 1, Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana) Y DEL SELECCIONADO EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL COMO DE “MENOR IMPACTO” (PASILLO 38, Montaña Alavesa – Tierra Estella).

11.- CONCLUSIONES.



1.- INTRODUCCIÓN.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, del Medio Rural y Marino, comunica al Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava que en relación con el proyecto de referencia, y de acuerdo con el procedimiento regulado por el RD Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, que se inicia la fase de Información Pública del Proyecto, según lo establecido en el artículo 9 de la citada norma. A tales efectos se somete a Información Pública tanto el Documento de Anteproyecto de la línea de transporte eléctrico de referencia, como el Documento de Estudio de Impacto Ambiental. (*Fecha de entrada en el Registro General de la Diputación Foral de Álava 26 de marzo de 2010*).

Asimismo dichos Documentos se someten a Información Pública a los efectos previstos en el artículo 127 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Igualmente el Anteproyecto de la línea eléctrica de referencia se somete a Información Pública a los efectos urbanísticos y de ordenación del territorio establecidos en las disposiciones adicionales duodécima, segunda y tercera de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas (B.O.E. de 24-05-2003), al objeto de que por parte de esta Administración se emita informe favorable o desfavorable sobre la adaptación de las instalaciones eléctricas proyectadas al planeamiento urbanístico que resulte de aplicación.

En consecuencia el presente Informe se redacta por los Servicios de Medio Ambiente y Biodiversidad, de Montes y de Secretaría Técnica Jurídica de Medio Ambiente, de los Departamentos de Medio Ambiente y Agricultura de la Diputación Foral de Álava, a instancias de la Dirección de Medio Ambiente, una vez realizado el análisis medioambiental de la Documentación sometida a Información Pública por el Ministerio de Medio Ambiente, del Medio Rural y Marino.

2.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTALACIÓN PROPUESTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA LÍNEA DE TRANSPORTE ELÉCTRICO DE 400 KV.

El objeto del Anteproyecto analizado es definir las actuaciones necesarias para obtener la Autorización Administrativa para la instalación de "*Líneas aéreas de transporte de energía eléctrica a 400 kV de doble circuito; E/S en la S.E. de Vitoria de la L/Castejón – Muruarte y E/S en la S.E. de Dicastillo de la L/Muruarte – Vitoria*".

Cabe señalar que en relación con la documentación analizada en fases anteriores del procedimiento de Evaluación de Impacto de esta infraestructura, se ha añadido "ex novo" al Proyecto una línea que une la de Vitoria – Muruarte con una nueva subestación que se proyecta en las cercanías de la localidad navarra de Dicastillo, también incluida ahora en la evaluación de impacto ambiental.

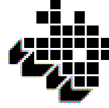


En este punto es importante destacar que no se encuentra en el Documento técnico remitido por el Promotor de la actuación una mínima justificación de la necesidad de construcción de la línea eléctrica proyectada. Hay que remitirse al Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) para encontrar cuál es la justificación del Proyecto.

Según recoge el EsIA, con esta actuación se pretende potenciar un eslabón fundamental del nuevo eje de transporte a nivel peninsular País Vasco – Navarra – Aragón - Centro/Levante, puesto que según se indica en este documento, la elevada envergadura de las peticiones de instalación de nueva generación provocan una saturación de los actuales corredores de 400 kV Valladolid/Palencia – Madrid y Aragón/ Cataluña – Levante, que hace que sean insuficientes para garantizar una flexibilidad y seguridad en la operación del sistema. Con la actuación planteada se posibilita el enlace directo de la subestación de Vitoria con las subestaciones de Castejón y Muruarte, la primera de ellas localizada en las inmediaciones de un complejo formado por cuatro grupos de generación de ciclo combinado, y la segunda en las inmediaciones de Pamplona, consiguiéndose el mallado de la ciudad de Pamplona y su entorno con la zona Suroriental del País Vasco, así como la evacuación de la creciente generación eólica de Navarra.

Si bien la información que contiene el Anteproyecto presentado por Red Eléctrica de España (REE) como Promotor de la actuación es poco detallada, extractamos a continuación las principales características de la instalación proyectada para la línea Entrada y Salida en la S.E. de Vitoria de la Línea Castejón – Muruarte:

- Presupuesto del Proyecto: 63.961.081 € (IVA, gastos generales y beneficio industrial NO incluidos).
- Longitud aproximada de la línea: 117,45 km
- Longitud media de distancia entre apoyos: 400-500 m.
- Estimación del número de apoyos (no se concretan en el Anteproyecto): 261.
- Características de los apoyos: se proyectan diferentes tipos de apoyos o torres eléctricas, con alturas de hasta 54 m. No obstante en la documentación cartográfica aportada por el Promotor (plano 059P001) se muestran apoyos tipo de hasta 71 m. de altura, y anchura de crucetas de 17,20 m. La base de la torre, de acuerdo a los datos aportados por la Memoria del Proyecto está compuesta por cuatro pies, con una separación entre ellos de alrededor de 13,40 m.
- Cimentaciones: la cimentación de los apoyos de la línea es del tipo de patas separadas. Estas cimentaciones tienen forma troncocónica con una base cilíndrica de 0,5 m de altura en la que se apoya la pata. La zona ocupada, considerando las excavaciones que se requieren, superarían los 300 m² de extensión.
- Servidumbres (extraído del EsIA): se rigen por lo estipulado en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de distribución, comercialización, suministros y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica. En su Artículo 158 se señala que:



La Servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica comprenderá:

- a. El vuelo sobre el predio sirviente.
- b. El establecimiento de postes, torres o apoyos fijos para la sustentación de los cables conductores de energía eléctrica e instalación de puestas a tierra de dichos postes, torres o apoyos fijos.
- c. El derecho de paso o acceso para atender al establecimiento, vigilancia, conservación, reparación de la línea eléctrica y corte de arbolado, si fuera necesario.
- d. La ocupación temporal de terrenos u otros bienes, en su caso, necesarios a los fines indicados en el párrafo c anterior.

- DEFICIENTE DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DEL PROYECTO. OMISIÓN DE ASPECTOS RELEVANTES EN LA EVALUACIÓN AMBIENTAL:

El Anteproyecto presentado no concreta ni el número de apoyos que se requiere ni por tanto su localización (*Véase apartado 9 de “Carencias, Incongruencias y Faltas de Información del Estudio de Impacto Ambiental”*).

Tampoco se definen aspectos esenciales a efectos de evaluación de impacto ambiental como es el requerimiento de accesos para la instalación de las enormes torres eléctricas y los tendidos, ni sus características de diseño, localización, movimientos de tierras, zonas de acopio, etc.

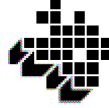
Estas carencias resultan inaceptables en el momento de la Información Pública del Proyecto y del Estudio de Impacto Ambiental, máxime considerando la alternativa de trazado seleccionada por el Promotor atravesando una zona de elevada calidad y fragilidad medioambiental, rodeada de espacios naturales protegidos, por lo que el acceso hasta los apoyos generaría unos impactos de magnitud muy relevante, muy superior incluso a la instalación de las grandes torres.

3.- ALTERNATIVAS DE CORREDORES Y DE PASILLOS CONSIDERADAS POR EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. ANÁLISIS DEL PASILLO SELECCIONADO COMO DE MENOR IMPACTO POR EL PROMOTOR DE LA ACTUACIÓN.

Se efectúa en el presente apartado una descripción de las diferentes franjas de terreno planteadas en el EsIA para la construcción de la línea eléctrica de 400 kV, de las alternativas que en dicho documento se consideran, y de la metodología seguida para descartar varias de estas alternativas y seleccionar finalmente la que en el EsIA se denomina Pasillo de menor impacto.

En el EsIA se indica que las tres franjas *medianamente favorables* para la implantación de una instalación industrial lineal de este tipo son:

- Franja situada en la zona Norte que discurre entre los Parques Naturales de Urbasa - Andia y Aizkorri: corredor Norte o de La Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana.
- Franja que discurre entre los Parques Naturales de Izki y Urbasa - Andia.
- Franja existente al Oeste del Parque Natural de Izki (por donde discurre el pasillo seleccionado en el EsIA).



Posteriormente en el EsIA se hace una definición de 28 tramos de diferentes longitudes. Uniendo diferentes tramos entre sí a lo largo de las tres franjas referidas anteriormente se completa el recorrido entre la subestación de Vitoria (en Ullibarri-Arazua) y el punto de entronque con la línea Castejón – Muruarte, en las cercanías de Tafalla. Las diferentes agrupaciones de tramos que se llevan a cabo en el EsIA concluyen en la conformación de 40 pasillos de trazado diferentes, de los que básicamente se puede decir que, con mínimas variaciones entre ellos, el 1 y el 2 utilizan el corredor Norte de La Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana, los comprendidos entre el 3 y el 12 lo hacen por el corredor situado entre los Parques Naturales de Izki y Urbasa – Andia, y del 13 al 40 lo hacen por el corredor que se dispone al Oeste del Parque Natural de Izki.

Una vez conformados los 40 pasillos diferentes (que como se ha indicado unen los puntos de inicio y fin de la línea básicamente por tres corredores), se hace en el EsIA un somero análisis de las siguientes alternativas:

- Alternativa 0.
- Alternativa de compactación de la línea de 220 KV Itxaso – Orkoien I y II.
- Alternativa Norte (Llanada Alavesa – Valle de la Barranca/Sakana).

Sin apenas justificación son desechadas las dos primeras alternativas, por indicarse que no se consiguen los objetivos que se persiguen.

Posteriormente, y como más adelante se explicará con mayor detenimiento (*véanse apartados 4, 9 y 10 de este Informe*), se desecha de partida la Alternativa Norte por la población urbana que se concentra en este pasillo (aunque en realidad no se afectaría al Suelo Urbano, ni al Suelo Urbanizable y el trazado discurre separado en más de 600 m de los pueblos) y por la elevada afección sobre la Red Natura 2000 (aunque los datos de afección son erróneos, ya que en el EsIA se ha medido mal la longitud de afección). En base a estas consideraciones que se apoyan en datos erróneos se desechan por tanto los pasillos 1 y 2. Se excluye por tanto del verdadero análisis comparativo de alternativas la alternativa que discurre junto a las autovías N-I y A-10 que unen Vitoria-Gasteiz con Pamplona.

Una vez desechadas estas opciones comienza en el EsIA el análisis comparativo de alternativas, en los que se confrontan entre sí los pros y contras de los pasillos 3 a 40, pero ya no se analizan los pasillos 1 y 2 que son los que se planteaban por el corredor Norte. Este análisis de alternativas concluye seleccionando Red Eléctrica de España el pasillo 38 como el de menor impacto.

- **Comparación de alternativas de pasillos estudiados por el Promotor en el Territorio Histórico de Álava.**

En el Territorio Histórico de Álava, desde el punto de partida en la subestación de Vitoria en Ullibarri-Arazua, se han estudiado y se han comparado ambientalmente 2 corredores alternativos diferentes, obviando en la evaluación ambiental realizada el corredor de la Llanada Alavesa-Valle de la Barranca como antes se ha señalado, pero que **en ambos casos atravesarían la Montaña Alavesa**, sin duda la comarca alavesa y del País Vasco que presenta una mayor naturalidad y riqueza ecológica y paisajística.



El denominado **PASILLO 38** según la documentación analizada que discurre por el corredor de la Montaña Alavesa situado al Oeste del Parque Natural de Izki, **es el que el Promotor considera menos impactante y por tanto es el finalmente seleccionado por éste para su construcción.**

Tras la salida de la subestación de Ullibarri-Arazua, la línea eléctrica discurre por la comarca de La Llanada, atravesando fértiles zonas agrícolas de los municipios de Vitoria-Gasteiz y Elburgo entre los núcleos de población de Lubiano, Junguitu, Arbulo, Matauko, Argomaniz, Oreitia, Alegría-Dulantzi, Elburgo, Hijona y Eguleta, que quedarían todos ellos muy próximos a la línea eléctrica, en algunos casos incluso a menos de 200 m de las viviendas.

Por este pasillo el gran tendido de transporte eléctrico atravesaría en Álava los Montes de Vitoria, afectando en casi 8 km a la zona propuesta Parque Natural de los Montes de Vitoria (Orden de 12 de febrero de 2010 de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca que da inicio al procedimiento de elaboración Plan de Ordenación de los Recursos Naturales), así como la parte elevada del Barranco de Okina-Sáseta y el Condado de Treviño (de Norte a Sur y cruzando en varias ocasiones el LIC del río Ayuda).

En el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria, entre las poblaciones de Hijona e Izarza, se atravesarían bosques de frondosas maduros en excelente estado de conservación que albergan una extraordinaria biodiversidad, y en su parte más alta se rodearía el excepcional bosque de hayas del Municipio de Vitoria-Gasteiz, catalogado LIC y Paisaje Sobresaliente de “Los Montes Altos de Vitoria”, quedando aislado por el Sur y el Este y muy afectado en su función conectora tanto desde el punto de vista ecológico como paisajístico, al situarse el gran tendido a modo de barrera por la zona borde más expuesta del espacio Red Natura 2000.

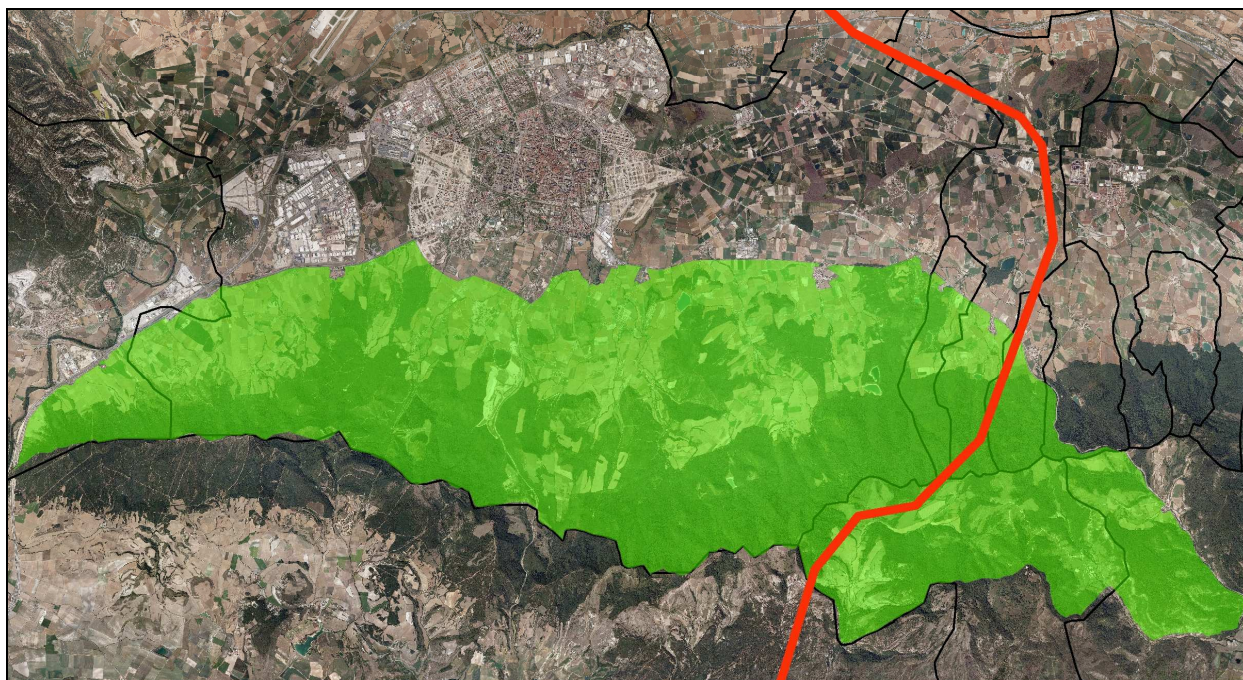


Figura 1.- Alineación contemplada por el Promotor (en rojo) atravesando el ámbito propuesto como Parque Natural de los Montes de Vitoria (en verde).



Tras atravesar Treviño y cruzar el LIC del Río Ayuda, las torres eléctricas rodearían la zona cubierta de bosques maduros de frondosas que existen en la parte basal del monte Jaundel, situado al Norte del Municipio de Lagrán, la cabecera del corredor fluvial del LIC del Río Ega-Berrón siguiendo el fondo del valle y el Corredor Ecológico entre Lagrán-Bernedo-Angostina en un recorrido de unos 10 km. A continuación cruzaría la Sierra de Cantabria entre Angostina y Marañón, por una zona clave para el mantenimiento en un buen estado de conservación de especies de avifauna amenazadas, para la conectividad ecológica y para la conservación del LIC y ZEPA de las Sierras Meridionales de Álava.

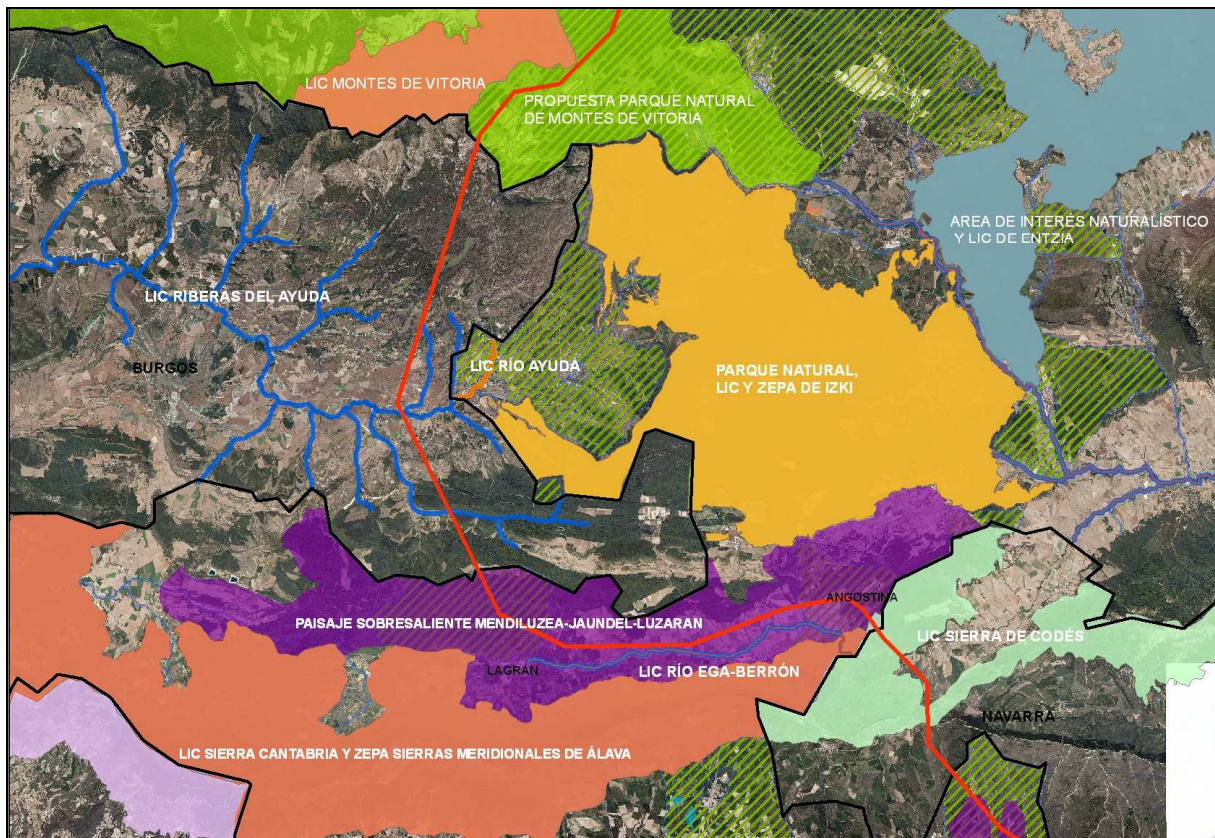


Figura 2.- Ámbitos de protección ecológico-paisajísticos atravesados por el corredor eléctrico contemplado por el Promotor (en rojo).

En el siguiente tramo, ya en Navarra, atravesaría el LIC de la Sierra de Codés, junto a la Reserva Natural de Cabredo-Marañón (Peñalabeja).

Finalmente, el tendido discurriría al Sur del Parque Eólico de Codés volviendo a introducirse en Álava afectando al entorno del Pinar de Dueñas (Área de Interés Naturalístico según las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco y autentico reducto de pinar de pino carrasco espontáneo que encuentra en esta zona su límite nor-occidental en la Península Ibérica) y al Norte el pueblo amurallado de Labraza, Paisaje Singular catalogado del Territorio Histórico de Álava. El casco histórico de Labraza ostenta además la calificación de Bien Cultural con la categoría de Conjunto Monumental y en 2008 se le concedió el premio mundial del Círculo Internacional de Ciudades Amuralladas.

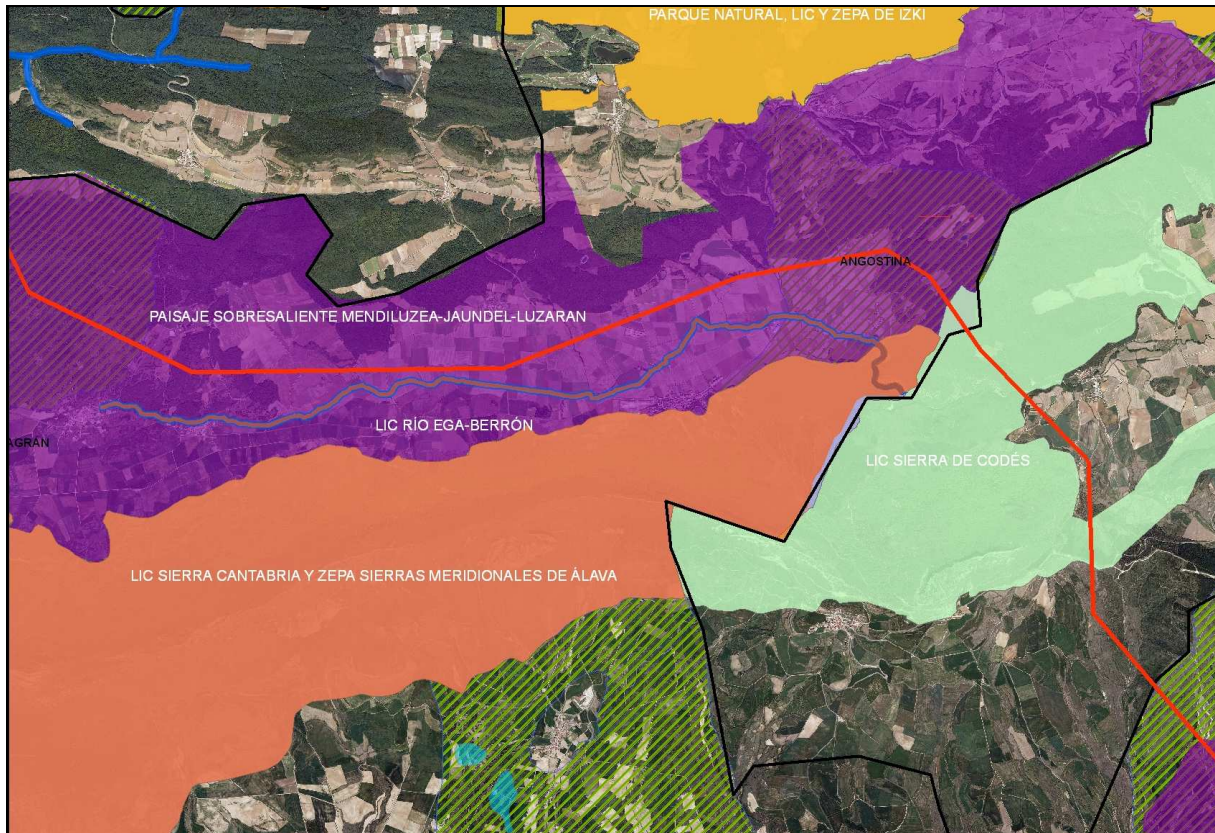
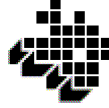


Figura 3.- Alineación contemplada por el Promotor (en rojo) atravesando LICs, ZEPAs y Paisajes Sobresalientes del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava en el entorno de Lagrán, Bernedo, la Sierra de Cantabria y Oyón.

La mayor parte del recorrido del denominado **Pasillo 38** en Álava afecta a Paisajes catalogados como Sobresalientes según el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico (aprobado por Acuerdo 829/2005, del Consejo de Diputados de 27 de septiembre). Se trata de un paisaje rural muy armónico y natural, inalterado por infraestructuras como la que se proyecta (hay ausencia total de grandes líneas o carreteras), cubierto por bosques autóctonos maduros en excelente estado de conservación y con zonas agrícolas entremezcladas y pequeños pueblos con construcciones de piedra. **El Promotor apuesta por tanto, generando unos impactos que son críticos e inasumibles (como veremos más adelante), por abrir un nuevo corredor eléctrico por una zona protegida por sus valores ecológicos y paisajísticos, corredor que no se contempla en ninguna planificación aprobada en Álava o en la Comunidad Autónoma del País Vasco.**



4.- ALTERNATIVAS NO CONSIDERADAS POR EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL: PASILLO PLANTEADO POR EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE COMO PRIMERA OPCIÓN.

El Ministerio de Medio Ambiente, como Órgano Ambiental competente en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que se sigue del Proyecto, en su “Informe de Determinación de la Amplitud y Nivel de Detalle del Estudio de Impacto ambiental y de Traslado de Consultas Previas” emitido con fecha 27 de marzo de 2008 por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, señalaba y exigía al Promotor, entre otros aspectos, lo siguiente (*Página 1, punto 2*):

“La mayor parte de los organismos que han emitido respuesta en fase de consultas previas, rechazan las alternativas planteadas por el Promotor e inciden en la posibilidad de realizar el tendido a través de la Llanada Alavesa – Barranca Navarra, así como a lo largo del Corredor o Eje del Ebro. Estas opciones serán barajadas en primer lugar en el estudio de impacto ambiental.”

En efecto, y coincidiendo con lo indicado por el Ministerio de Medio Ambiente, todos los Órganos Ambientales tanto del Gobierno de Navarra, como de la Junta de Castilla y León, como del Gobierno Vasco y también de la Diputación Foral de Álava, señalan en sus correspondientes Informes emitidos en la fase de Consultas Previas, la necesidad de estudiar detenidamente en el Análisis de Alternativas y de seleccionar un trazado para la línea de transporte eléctrico **prioritariamente por el corredor de Infraestructuras que en Álava discurre junto a la N-I y que luego continúa por la Barranca Navarra**¹

Pues bien, en un apartado previo al Análisis comparativo de Alternativas (*apartado 7.4.3. del EsIA*), el Promotor descarta expresamente entre los pasillos a estudiar el corredor de infraestructuras de La Llanada Alavesa – Barranca Navarra, y no lo hace por razones técnicas, lo elimina por los siguientes dos motivos: Densidad de Población (superior en el entorno de la N-I que en La Montaña Alavesa) y Afección sobre Red Natura 2000 (8,5 km en el entorno de la N-I según el criterio del EsIA por “supuestamente” 2 km en la Comarca de la Montaña).²

Con la exclusión que se realiza de este corredor, denominado también “Pasillo Norte”, el EsIA elude contrastar y comparar esta alternativa con el resto de opciones contempladas y que en todos los casos son claramente más impactantes al discurrir por una zona inalterada y de excepcional valor ecológico y paisajístico como es la Montaña Alavesa. Se evita por tanto la comparación de aspectos e impactos sobre componentes ambientales que son claves como la fauna silvestre, la vegetación y hábitats protegidos por la Unión Europea, la naturalidad y grado de alteración del medio afectable, la afección a Montes de Utilidad Pública, la incidencia sobre la ordenación territorial y planificación ambiental vigente, la afección a paisajes catalogados Sobresalientes y Singulares, la afección a Corredores Ecológicos, etc. En definitiva se ignora tanto lo exigido por el Ministerio de Medio Ambiente, como las consideraciones de los Órganos Ambientales de las tres Comunidades Autónomas afectadas.

¹ Las consideraciones al respecto de los cinco Órganos Ambientales se extractan en los apartados 6 y 7 de este Informe.

² Estos datos de kilómetros de afección a Red Natura se demuestra posteriormente que están equivocados.



Cuestionamos a continuación los dos criterios utilizados en el EsIA para descartar de partida el corredor que el Órgano Ambiental competente en el presente procedimiento de evaluación ambiental exige se considere como prioritario en el Análisis de Alternativas, frente a la solución adoptada (nuevo corredor no previsto por la Planificación y Ordenación Territorial vigente):

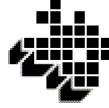
- Densidad de población y afección a la expansión urbanística e industrial de los Municipios.

En efecto, se viene a justificar sorprendentemente en el EsIA, sin un análisis ambiental detenido, sin aportar datos concretos de ningún tipo y obviando aspectos ambientales claves, que el pasillo que determina la autovía N-I por el que es técnicamente viable introducir un tendido eléctrico (este aspecto no es cuestionado por el EsIA y no es de hecho motivo para que sea desestimado), es descartado de partida sin proceder a una evaluación ambiental de rigor debido a las limitaciones que ocasionaría introducir la línea eléctrica sobre la expansión urbanística e industrial de los municipios (*páginas 662 y 663 del EsIA*), afirmación que en modo alguno está soportada y justificada por el EsIA. Todo ello además a pesar de que el corredor Norte de La Llanada – La Barranca que en las fases previas a la Evaluación de Impacto Ambiental se consideraba como viable técnicamente, y que de hecho en ningún caso se demuestra que no lo sea, discurre por zonas más alejadas de los núcleos de población que el Pasillo 38 seleccionado, tratándose de zonas de Suelo No Urbanizable que ningún Plan Territorial o Parcial de Desarrollo aprobado ni en Álava ni en Navarra considera que sean suelos a reclasificar.

En primer lugar cabe decir que resulta inexplicable que para discriminar el pasillo que discurre por el Norte (Llanada-Barranca) se considere el criterio de “Densidad de Población”, forzando a los efectos de calcular dicha densidad una banda delimitada apriorísticamente de hasta 1.800 m de anchura (que casualmente incluye los principales pueblos cercanos a la autovía de Vitoria-Pamplona), sumando además todas las alternativas, de manera que así por la Llanada y Barranca se incluyen muchos más pueblos de los que realmente se afectarían, en lugar del habitual criterio de “Distancia a zonas habitadas”. Este criterio comúnmente utilizado hubiera desvelado que el Pasillo 38 seleccionado por el Promotor se sitúa a menos de 250 m de poblaciones como Junguitu, Oreitia, Hijona o Egileta. Por el contrario el Corredor de La Llanada-Barranca prácticamente en todas las poblaciones podría mantener una distancia superior a los 500 m.

Con ello se penaliza enormemente a la alternativa Norte, puesto que se incluyen como afectadas varias poblaciones que podrían llegar a estar a una distancia de 900 m de una línea que por ella se trazase. En cambio, al analizar las afecciones generadas por el Pasillo 38 en poblaciones de la Montaña, se incluyen en el EsIA núcleos de población situados a 250 m, no del borde exterior de un corredor de 400 m de anchura, sino de la alineación eléctrica del anteproyecto, pero este hecho no supone para el redactor del EsIA un factor limitante a la hora de seleccionar el pasillo finalmente adoptado. Es absolutamente inadmisibles que se utilicen distintos criterios para una y otra alternativa a los efectos de determinar qué pueblos resultarían afectados, todo ello con el objetivo de realizar una evaluación sesgada y arbitraria.

Es más, si se utilizase la misma metodología y criterios empleados por REE y el redactor del EsIA para descartar el corredor Norte, mediante la cual resultan ser 24 los núcleos afectados por el tendido (así se recoge en las *páginas 661 y 662 del EsIA*), y aplicándolo a la franja que discurre por la Montaña Alavesa-Treviño-Tierra Estella, cosa que



no se hace en ningún punto del EsIA, serían también 24 los núcleos de población afectados en todo o en parte por la línea. Por lo tanto, ni siquiera utilizando los baremos establecidos por Red Eléctrica se logra justificar la decisión de no considerar ejecutable el trazado que discurre por el Norte y por ello esta metodología sólo ha sido representada en planos del EsIA para el corredor de la Llanada-La Barranca/Sakana.

Igualmente tampoco se acaba de entender por qué se adoptan distancias a núcleos de población de hasta 900 m para desestimar el corredor Norte, (pero sólo para este corredor y no para los demás) si luego el propio EsIA señala que ni los campos eléctricos ni magnéticos generados por la línea de alta tensión pueden provocar riesgos para la salud pública.

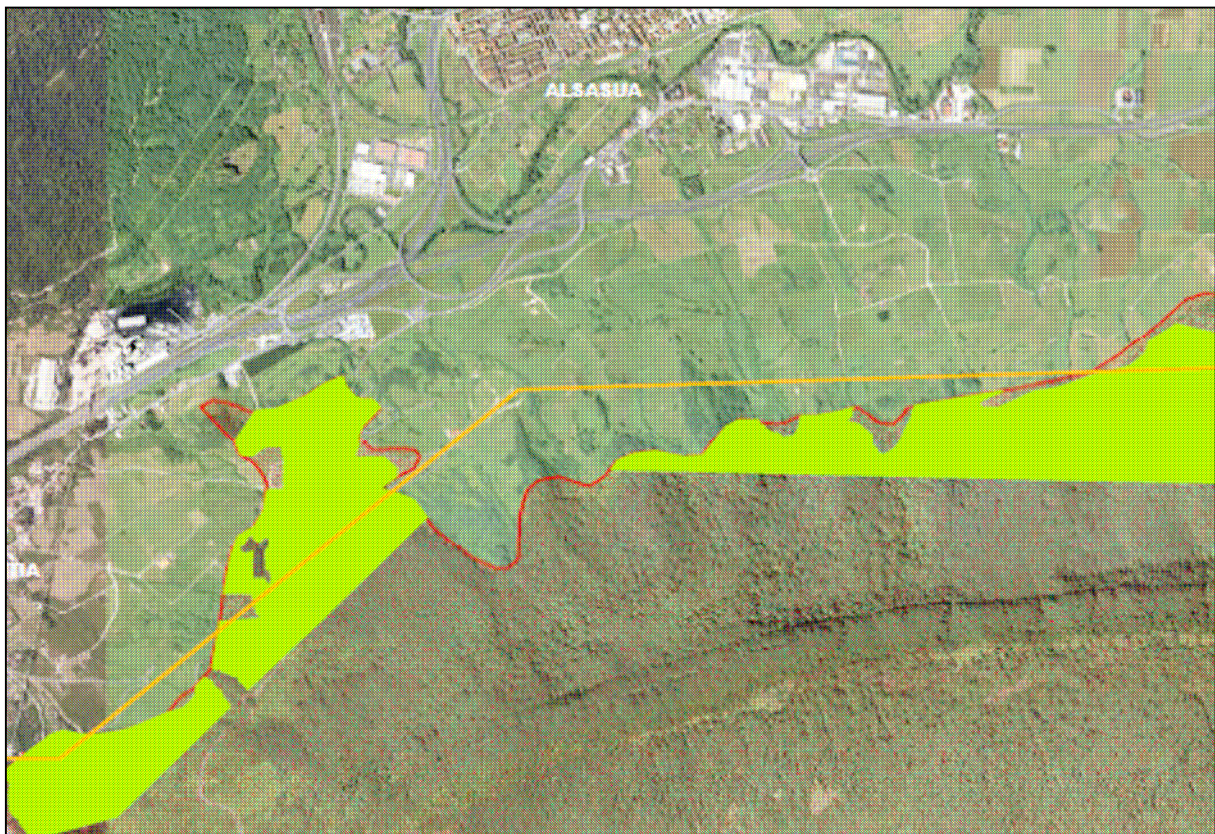
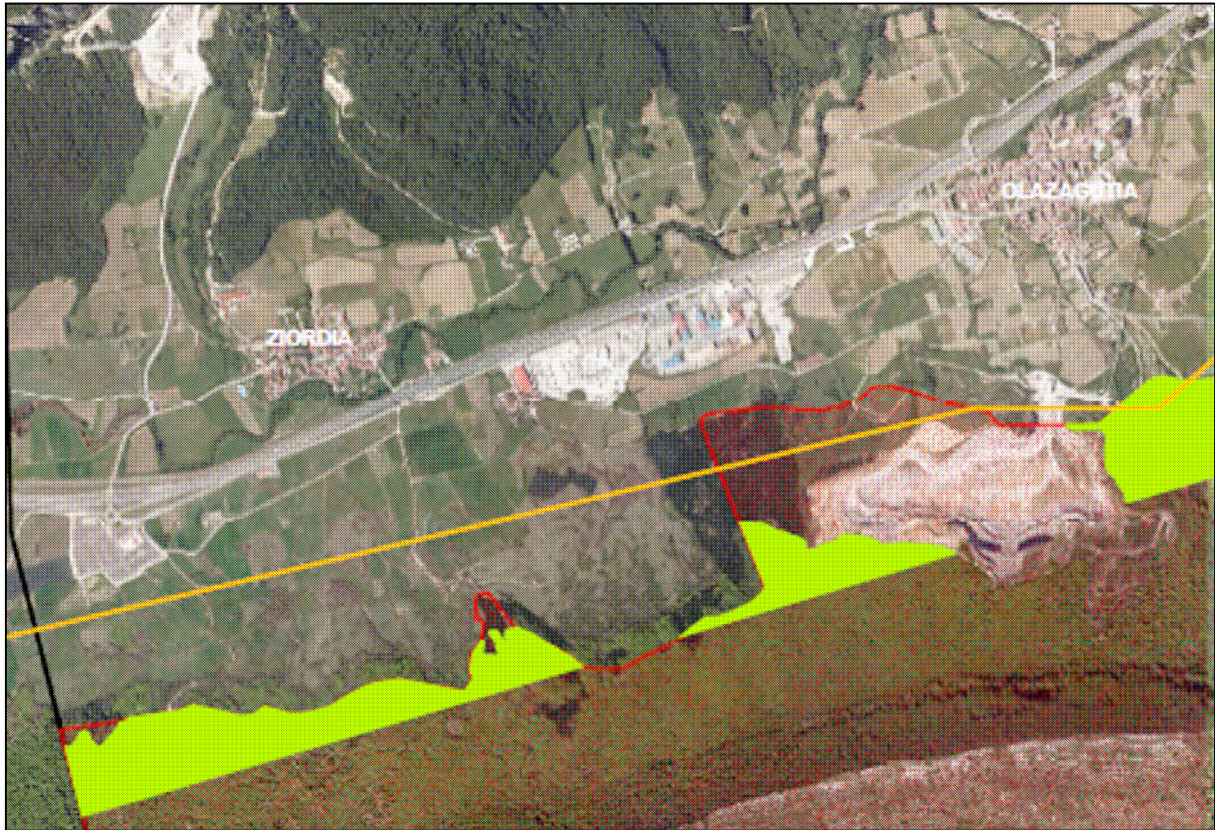
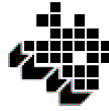
En todo caso sucede de forma singular en el asunto que nos ocupa, que un documento ambiental como se supone debe ser un EsIA viene a determinar, utilizando el criterio discriminatorio de “Densidad de Población”, que siempre es preferible introducir una línea de transporte eléctrico alterando un paisaje sobresaliente, por una zona poco poblada y protegida por la planificación ambiental y por la propia normativa de los municipios (caso de la Montaña Alavesa y de la zona propuesta Parque Natural de los Montes de Vitoria), antes que introducirla por un corredor de infraestructuras establecido a tal efecto por la normativa en el País Vasco y considerado un “*Corredor ya consolidado*” en el Informe de Consultas Previas del Departamento de Desarrollo Rural y de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra. Imaginemos como la aplicación de este mismo criterio en el resto del Estado implicaría que los tendidos eléctricos discurrieran por los entornos de mayor valor del territorio, incluso por los Parques Naturales y Parques Nacionales, frente a los entornos más humanizados y demandantes de energía eléctrica.

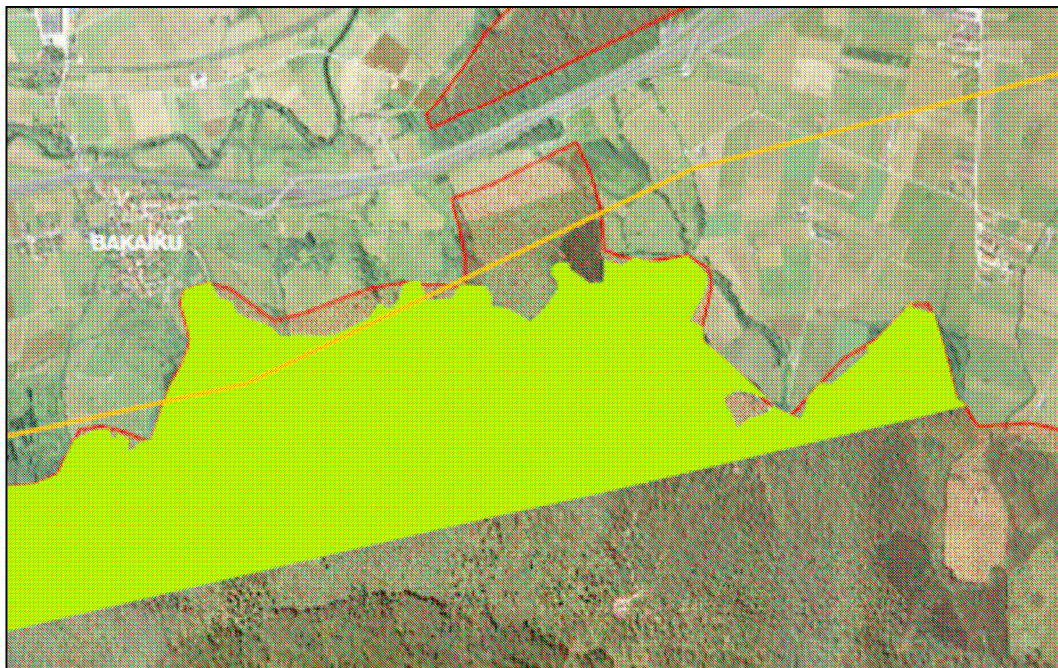
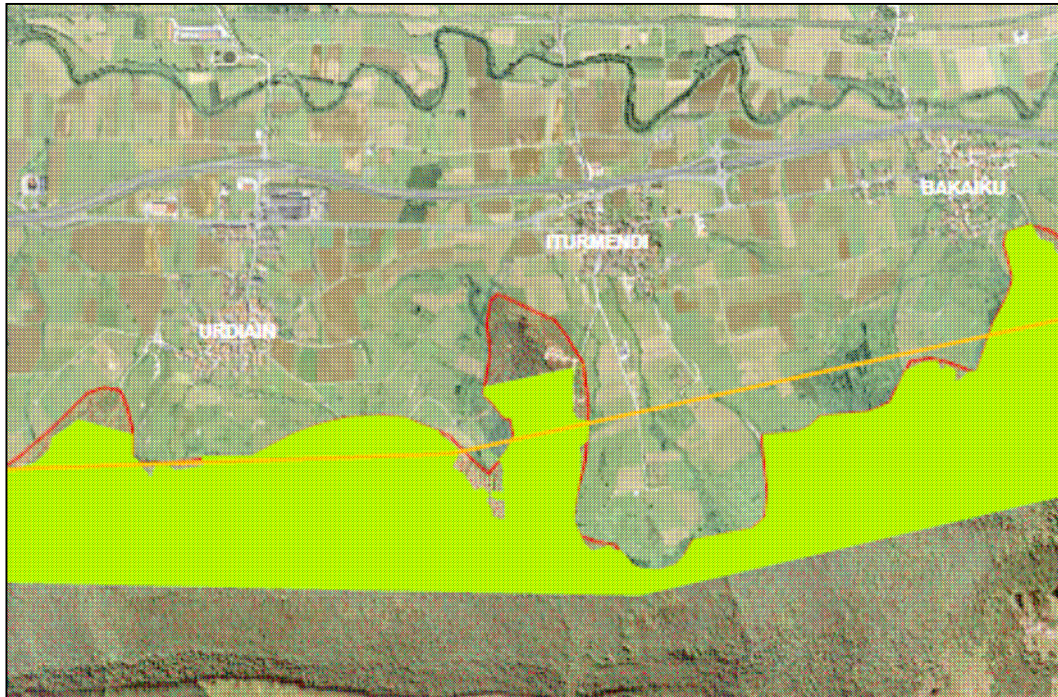
Se apuesta por tanto en el EsIA elaborado por el Promotor, de forma injusta social y ambientalmente, por castigar a las zonas rurales, con bajas demandas energéticas y con paisajes tradicionales de alta calidad e inalterados por infraestructuras del tipo de la proyectada, frente a las zonas ya alteradas y fuertemente demandantes de la propia energía eléctrica que transportan las líneas de alta tensión, todo ello en oposición frontal a la Ordenación del Territorio y a la planificación aprobada en Álava para la protección del medio ambiente, los paisajes y la biodiversidad.

- Afección a la Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos.

En lo relativo a la afección a la Red Natura 2000, cabe señalar que en realidad los 8,5 km que estima el EsIA que la línea eléctrica afectaría al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de Sierra de Urbasa - Andia, se han medido sin considerar que algunas partes del ancho pasillo contemplado podrían acoger en realidad al tendido sin afectar a dicha Red ecológica, ya que el pasillo o corredor trazado por el Promotor en esta zona va por el borde del LIC (en algunos tramos por una zona marginal del mismo), a caballo entre el límite de las zonas protegidas y las zonas no protegidas y más alteradas dada su proximidad a la base del valle donde se sitúan zonas industriales, otras infraestructuras, autovía, etc. Sin duda este corredor que plantea el Promotor para introducir la línea puede estrecharse en esta zona, ciñéndose al ámbito que no es LIC y colocándose los apoyos fuera del Espacio Red Natura. De esta forma la afección sobre zonas de interés del LIC sería inferior a 4 km en lugar de los 8,5 km que calcula el EsIA sobredimensionando la afección.

Todo ello se demuestra en las ortofotos siguientes:





Figuras 4, 5, 6 y 7- Se señala (en naranja) una posible opción de trazado de la línea eléctrica, definida por un especialista en la redacción de Proyectos de tendidos eléctricos, por el pasillo Norte o de La Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana que minimiza las afecciones sobre el LIC de Sierra de Urbasa – Andía (en rojo punteado) y sobre Hábitats de Interés de la Directiva 92/43/CEE y vegetación arbolada autóctona de interés (en verde). Se refleja cartográficamente esta parte del trazado por ser el ámbito más conflictivo del pasillo, ya que Red Eléctrica de España utiliza la longitud de afección al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de Sierra de Urbasa – Andía en este tramo como elemento clave para desechar de manera preliminar el corredor Norte³.

³ Destacar que de ninguna manera es el objeto del presente Informe plantear una alternativa de trazado al Promotor de la actuación, si no demostrar que la alternativa Norte es técnicamente viable, que tiene una menor afección medioambiental, y que el ser descartada de manera preliminar en el EsIA sin antes haberla analizado mínimamente con detalle supone una evidente desvirtualización del procedimiento de evaluación ambiental.



Por el contrario en La Montaña Alavesa a los 2 km de afección en el LIC de Codés (según se reconoce en el EsIA) deben sumarse los 1.500 m que la línea eléctrica discurre junto al LIC del Río Ega, los hasta 4 cruces que se producen en Treviño en el LIC del río Ayuda, los 4,3 km en los que las grandes torres eléctricas se situarían junto al LIC de los Montes Altos de Vitoria, los más de 19 km que el tendido bordearía la ZEPA, LIC y Parque Natural de Izki, y los más de 11 km que pasaría por el estrecho pasillo que hay entre la ZEPA de Izki y la ZEPA de las Sierras Meridionales de Álava.

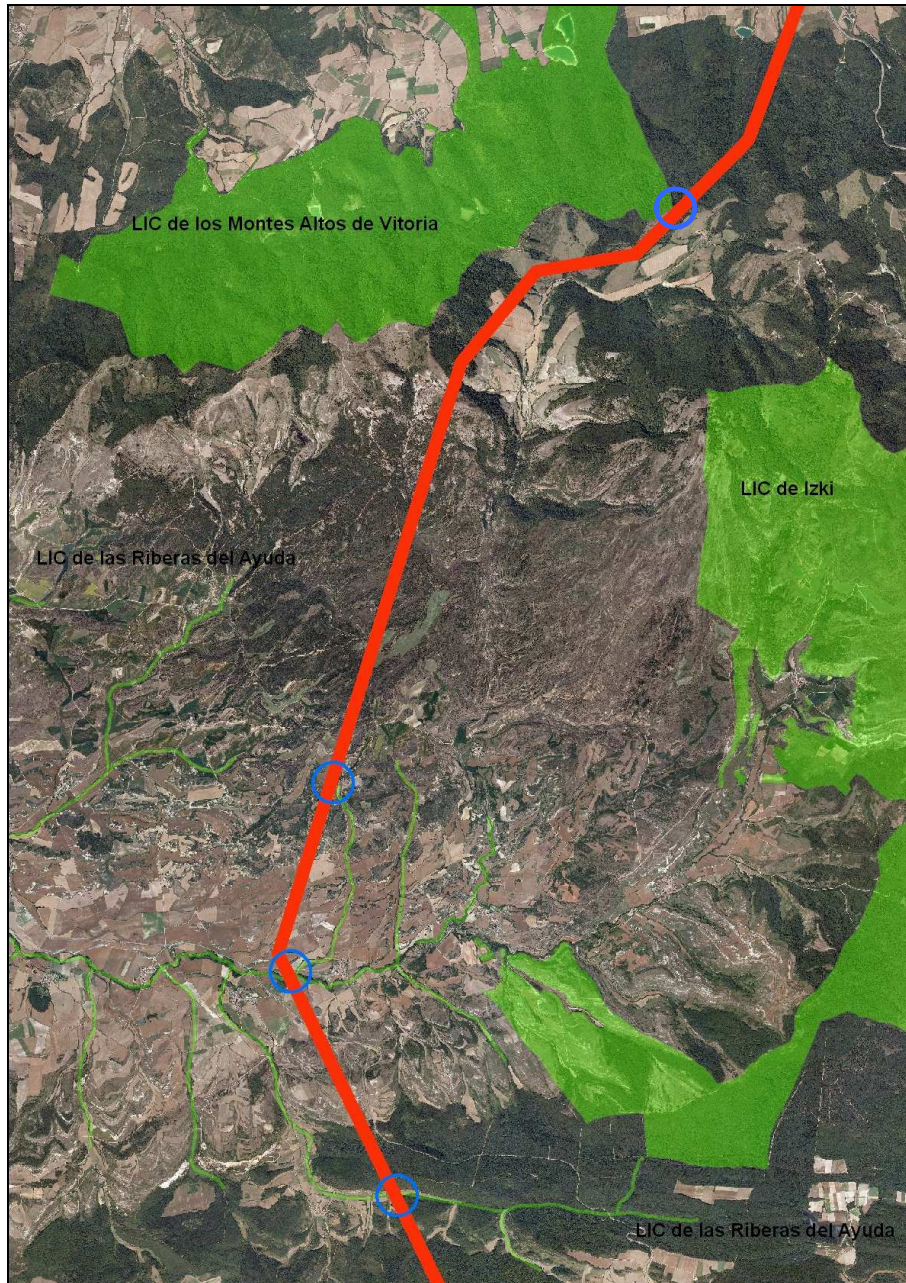
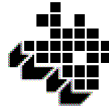


Figura 8.- Alineación contemplada por el Promotor (en rojo) atravesando el LIC de las Riberas del Ayuda (puntos de corte o afección en azul) y colindando con el LIC de los Montes Altos de Vitoria (en verde).



Por tanto se demuestra que el impacto directo sobre la Red Natura es muy superior en “La Montaña” que en el corredor de la N-I/ Autovía Vitoria-Pamplona, y que además estos impactos se producen en zonas críticas por ser zonas clave de conectividad ecológica y paisajística entre espacios protegidos, en lugar de un ámbito de borde de un LIC como es el de Sierra de Urbasa - Andia, que limita con zonas muy alteradas por otras líneas eléctricas, ejes viarios, zonas industriales, etc. El EsIA pasa por alto estos aspectos, ignorando las gravísimas implicaciones sobre la conectividad y el desarrollo de los procesos ecológicos esenciales que el trazado por la Montaña conllevaría. Asimismo, según se desarrolla en apartados posteriores hay que considerar que los efectos negativos son superiores en espacios culminares como los de Montes de Vitoria, Treviño, Monte Jaundel, Sierra de Codés y zona de cabecera de Labraza, que en zonas de borde de LIC que se sitúan en ámbitos de valle antropizado (caso del LIC afectado en Urbasa).

En este punto es importante señalar que es incomprensible la valoración efectuada en el EsIA al desprestigiar a las ZEPAs frente a los LICs, dos tipologías de espacios protegidos con objetivos diferentes según se recoge en las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE, y al no considerar las gravísimas afecciones que la línea aérea provocará sobre las primeras. Sobre este aspecto se profundiza en el apartado 9.4 del presente Informe.

Además, y para mayor gravedad, en la Documentación presentada por el Promotor, el pasillo establecido por el que podría discurrir la línea en el entorno de la N-I y la autovía A-10 Vitoria-Pamplona se ha variado en cuanto a su posición inicialmente considerada, trazándose ahora inexplicablemente a una cota superior de la ladera, introduciéndose hacia el LIC Sierra de Urbasa – Andia sin ningún tipo de justificación, modificándose por tanto el trazado que en realidad se consideró en las fases preliminares del procedimiento de EsIA, para provocar que ahora el impacto sobre el LIC sea mayor.

En efecto, localizando los apoyos dentro del corredor pero fuera del LIC Sierra de Urbasa – Andia, respetando el trazado del pasillo que fue sometido a Consultas Previas, y procediéndose con un estudio detenido del trazado para búsqueda de la mejor ubicación de la alineación, el impacto sobre la Red Natura sería muy inferior al que se induciría en las alternativas que se proyectan por la Montaña Alavesa, e incluso podría ser en el LIC Sierra de Urbasa – Andia prácticamente insignificante a efectos de ocupación directa.

Además se utiliza un argumento para descartar este pasillo (y para no compararlo con los demás) que si se aplicase en todos los casos descartaría prácticamente la totalidad de los trazados que se realizan en el Estado, ya que en Documentos de la propia empresa Red Eléctrica Española se señala que la media de afección a Red Natura en la construcción de este tipo de líneas de transporte eléctrico es en los últimos años de 12,45 km por cada 100 km (la empresa viene a considerar que esta afección es un logro frente a situaciones de años anteriores en los que el porcentaje de afección era superior), tramo de ocupación en Red Natura que es inferior por tanto a los 8,5 km que “supuestamente” se afectarían según el EsIA en el corredor señalado por la Barranca y que sirven para que el corredor de la N-I/Autovía A-10 sea descartado de partida. Valga para corroborar esta argumentación los 16,15 km de afección directa en Red Natura de la línea de alta tensión Trives – Aparecida (Orense y Zamora) o la longitud aún superior de la que entronca Segovia con Galapagar (Madrid).

Por otra parte, resulta inaceptable que a los efectos de valorar los impactos sobre la Red Natura 2000 no se estudie el impacto sobre los corredores ecológicos determinados por la planificación ambiental en Álava. Este impacto sería crítico en el caso de unas alternativas como son precisamente las que se proponen por la Montaña Alavesa, que van



“zigzagueando” entre espacios Red Natura y afectando de forma inasumible a los corredores ecológicos que se sitúan entre el LIC de los Montes Altos de Vitoria, el LIC y ZEPA de Izki, el LIC del Río Ayuda, el LIC del Río Ega-Berrón y el LIC y ZEPA de las Sierras Meridionales de Álava y también del LIC Codés (este último ya en Navarra), y que pondrían en serio riesgo los procesos ecológicos de estos Espacios Naturales Protegidos.

Finalmente señalar que el pasillo del Norte en la zona de la Barranca en ningún caso afecta al Parque Natural de Urbasa (su límite discurre por la divisoria de Urbasa, separado del límite del LIC que se sitúa a media ladera), tal y como erróneamente se da a entender en el apartado 7.4.3.1. del EsIA (*página 662*) . Por el contrario el Pasillo 38 que discurre por la Montaña Alavesa atraviesa de Norte a Sur el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria, generando unos impactos que serían críticos en este valioso espacio natural protegido ya desde el momento del inicio de la Declaración de Parque Natural⁴.

5.- TOTAL OPOSICIÓN A LA ALTERNATIVA SELECCIONADA POR EL PROMOTOR DE LOS ÓRGANOS LEGISLATIVOS Y DE PARTICIPACIÓN DEL PAÍS VASCO Y DEL ESTADO.

Las Cámaras Participativas y de Representación del País Vasco y también del Estado han manifestado con toda rotundidad su oposición al trazado de línea de transporte eléctrico que discurriría por la comarca del País Vasco de mayor riqueza en biodiversidad y naturalidad, la Comarca de la Montaña, instando a respetar la planificación medioambiental y de ordenación territorial vigente en la Comunidad Autónoma:

- **PARLAMENTO VASCO:** 16 de abril de 2008. Proposición no de Ley del Parlamento Vasco mostrando su oposición al proyecto de línea eléctrica de 400 kV Vitoria-L/Castejón-Muruarte e instando al Gobierno Vasco a mostrar su oposición al citado proyecto en todas las fases del procedimiento administrativo.
- **JUNTAS GENERALES DE ÁLAVA** (Parlamento Provincial que elige el Gobierno de la Diputación Foral de Álava): 12 de mayo de 2008. Moción 12/2008 de las Juntas Generales de Álava (JJGG) sobre la línea eléctrica Vitoria L/Castejón-Muruarte. Las JJGG manifiestan su total oposición al proyecto.
- **JUNTAS GENERALES DE ÁLAVA:** 26 de octubre de 2009. Moción 23/2009 de las JJGG de Álava relativa al proyecto de REE para la nueva línea de 400 kV que discurre por la Montaña Alavesa. Las JJGG instan al Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España a que modifique el trazado de la línea que atraviesa la comarca de la Montaña Alavesa.
- **PARLAMENTO VASCO:** 10 de noviembre de 2009. Proposición no de Ley del Parlamento Vasco que vuelve a mostrar su oposición al proyecto de línea eléctrica de 400 kV Vitoria-L/Castejón-Muruarte e insiste en su instancia al Gobierno Vasco para que muestre su oposición al citado proyecto en todas las fases del procedimiento administrativo.

⁴ En un apartado posterior se analiza el impacto sobre la propuesta de Parque Natural de los Montes de Vitoria y en particular sobre las determinaciones de la Orden de 12 de febrero de 2010 de la Consejera del Gobierno Vasco de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, Orden que da inicio a la tramitación de la Declaración de Parque Natural.



- **CUADRILLA DE CAMPEZO-MONTAÑA ALAVESA** (Órgano representativo con participación de los Ayuntamientos de la Comarca). 26 de febrero de 2008. Acuerdo de la Cuadrilla de Campezo-Montaña Alavesa de oposición a las alternativas que afectan a la Comarca de la Montaña. El Acuerdo es adoptado también en 2008 por los plenos de los **SEIS AYUNTAMIENTOS DE LA MONTAÑA ALAVESA**: Arraia-Maeztu (17 de enero), Bernedo (21 de enero), Campezo (16 de enero), Lagrán (5 de febrero), Peñacerrada (7 de febrero) y Valle de Arana (23 de enero). Los plenos de los Ayuntamientos de **Elburgo y Alegría-Dulantzi, municipios de la Comarca de La Llanada Alavesa** también adaptan los mismos Acuerdos en oposición al trazado propuesto por REE a través del ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria y a través de la Montaña Alavesa.

Especial mención ha de hacerse del pronunciamiento del Congreso de los Diputados, según se expone a continuación textualmente:

- **CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**. 24 de febrero de 2010:

1.- El Congreso de los Diputados muestra su oposición al proyecto de línea eléctrica 400 kV Vitoria-L/Castejón-Muruarte en el trazado actualmente propuesto, por su grave impacto sobre áreas de gran sensibilidad medioambiental.

2.- El Congreso de los Diputados apoya los informes sobre el impacto medioambiental realizados tanto por el Gobierno Vasco como por la Diputación Foral de Álava, que se pronuncian desfavorablemente sobre todas las alternativas de trazado presentadas (refiriéndose a las que afectan a la Montaña Alavesa), por ser inasumibles ambientalmente y entrar en conflicto con la ordenación de usos del suelo y la planificación territorial vigentes en Álava.

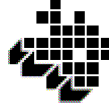
3.- El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a utilizar los corredores de infraestructuras y servicios existentes, evitando en todo caso cualquier afección a los espacios naturales próximos a dichos corredores.

Este proyecto de línea eléctrica por tanto, en su trazado propuesto por la Montaña Alavesa, es de todos los presentados en los últimos años en el Estado Español, el que mayor oposición ha recibido de todos los Órganos o Cámaras de Representación tanto de las administraciones afectadas más próximas (Ayuntamientos, Provincia de Álava y Comunidad Autónoma del País Vasco) como del propio Estado.

En este sentido cabe añadir además que Red Eléctrica de España desatiende un aspecto fundamental que la propia empresa establece en su "Informe de Responsabilidad Corporativa", que en su Punto Primero establece lo siguiente:

"Integración Ambiental y Social de Proyectos": REE tiene un programa de participación ambiental y social cuyo objetivo es fomentar la participación de todas las personas interesadas y dar respuesta a las demandas de información generadas en el entorno con el fin de que los proyectos de la compañía se lleven a cabo con el máximo consenso posible. Estos programas persiguen las siguientes metas (entre otras):

- Promover el máximo consenso institucional y social para llevar a cabo los proyectos de la compañía.



6.- POSICIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS DE MEDIO AMBIENTE DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA, DEL GOBIERNO VASCO, DEL GOBIERNO DE NAVARRA Y DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.

Los Órganos Ambientales de todas las Administraciones directamente afectadas: Territorio Histórico de Álava, Comunidad Foral Navarra, Comunidad Autónoma del País Vasco y Comunidad Autónoma de Castilla y León, han informado en la fase de Consultas Previas instando y/o señalando la necesidad de respetar la planificación vigente en los diferentes territorios y de desarrollar un trazado de línea eléctrica que discurra por el entorno del corredor de infraestructuras de la N-I y autovía de Vitoria-Pamplona. Se reproducen a continuación las conclusiones principales de los respectivos informes emitidos por los Departamentos de Medio Ambiente de los diferentes Gobiernos:

- Diputación Foral de Álava: Informes emitidos el 6 de octubre de 2003 y el 20 de diciembre de 2007.

Los dos corredores B y C que se proponen por la Montaña Alavesa en cualquiera de sus opciones alternativas son a los efectos ambientales totalmente inasumibles para el Territorio Histórico de Álava por lo que debe descartarse definitivamente. Se extractan conclusiones de dichos informes:

“.....la Comarca de la Montaña Alavesa, zona que se atravesaría por el tendido eléctrico en cualquiera de las soluciones alternativas propuestas, es la comarca que presenta de todo el Territorio Histórico de Álava, y también de la Comunidad Autónoma del País Vasco, un mayor grado de naturalidad y calidad ecológica y paisajística. Esta extensa zona se sitúa al este de Álava, entre dos importantes cadenas montañosas como son al Norte los Montes de Iturrieta (o Montes de Vitoria cuando el cordal se dirige hacia el oeste) y la Sierra de Cantabria que cierra la zona por el Sur”.

“Toda esta zona ha quedado protegida de grandes infraestructuras que pudieran afectar a su alto grado de naturalidad, ello es debido a varios factores: por un lado a las características geomorfológicas del territorio, en general con una baja capacidad de acogida para las actuaciones urbanizadoras, y también a su posición entre dos grandes corredores de fácil accesibilidad que han absorbido los desarrollos urbanísticos de la región y sus infraestructuras asociadas, se trata del Corredor de La Llanada Alavesa-Barranca Navarra al Norte de los Montes de Vitoria e Iturrieta y del Corredor o Eje del Ebro que se sitúa al Sur de la Sierra de Cantabria. Así en los dos grandes corredores citados, y en todo caso fuera del ámbito de la Comarca que describimos, se condensan los grandes centros de consumo energético de la región como son las poblaciones más habitadas y los polígonos industriales, así como también, y en coherencia con una ordenación territorial racional, sus infraestructuras lineales asociadas (líneas eléctricas, gasoductos, oleoductos, líneas telefónicas, ferrocarriles y autovías) que discurren por el fondo de estos pasillos de infraestructuras sin apenas afectar a los ámbitos de montaña de mayor calidad y fragilidad medioambiental.”



“...la Ordenación Territorial vigente en el Territorio Histórico de Álava y en el País Vasco potencia en el ámbito de esta zona (refiriéndose a la Montaña Alavesa) la conservación y protección medioambiental y paisajística, frente a los grandes desarrollos urbanísticos y otro tipo de actuaciones e infraestructuras alteradoras del medio, calificando la mayor parte de este territorio (particularmente el ámbito afectable por los corredores eléctricos planteados) como Zona de Protección Territorial por sus reconocidas cualidades topográficas, naturales, agrarias y/o forestales (artículo 15 de la Normativa del Plan Territorial Parcial de Álava Central).”

“El gran tendido de transporte eléctrico que ahora se proyecta fuera de los dos grandes corredores de infraestructuras de la región (el de La Llanada-Barranca y el del Ebro) sería, en su caso, la primera infraestructura lineal de grandes dimensiones que saliéndose de los corredores establecidos a nivel regional atravesaría la Montaña Alavesa, rompiendo con la ordenación territorial, medioambiental y urbanística vigente en la zona.”

“Dado que existen en Álava “corredores de infraestructuras” claramente delimitados, la introducción de un gran tendido de alta tensión, con torres de celosía de 46 m de altura y plataformas de 10x10 m por la Montaña Alavesa, entraría en conflicto con la ordenación de usos del suelo y planificación territorial vigentes, así como con las estrategias y criterios básicos seguidos en el Territorio Histórico de Álava para la preservación de la biodiversidad y la protección de los valores naturales y el paisaje (en coherencia asimismo con estrategias de conservación de la naturaleza a nivel estatal y europeo).”

- **Gobierno Vasco: Informe de 16 de enero de 2008 del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.**

...se considera necesario que el estudio de alternativas incluya uno o varios trazados que eviten el paso por la comarca de la Montaña Alavesa. Se sugiere el paso de la línea eléctrica por un área más antropizada, como pueda ser el corredor de la Llanada, en un trazado que discurra a lo largo del eje formado por las carreteras N-1, A-10 y AP-15, o como propone la Diputación Foral de Álava, aprovechando el trazado de la N-1 y del ferrocarril entre Vitoria-Gasteiz y Navarra.

- **Gobierno de Navarra: Informe de 1 de febrero de 2008 del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.**

Se propone desde este Departamento del Gobierno de Navarra que cualquier solución alternativa utilice el corredor ya consolidado que siguen las líneas de 220 kV que entre Navarra y el País Vasco van a través de la Barranca:

“A la vista de lo expuesto se propone valorar la alternativa de conectar el País Vasco y Navarra asegurando la recogida de la futura generación de energía y garantizando el mejor servicio a la creciente demanda del consumo de energía en la zona, con la realización de una nueva línea D/C de 400 kV que utilice en su trazado el corredor ya consolidado de una de las dos mencionadas líneas de 220 kV de Orcoyen-Itxaso 1 ó 2 (por Lizarrusti o por Etxegarate). Habría que valorar la posibilidad de que el circuito suprimido o repotenciado (Itxaso-Orcoyen 1 ó 2) fuera a su vez cargado en la otra línea de Orcoyen-Itxaso que actualmente soporta un solo circuito.”



- **Junta de Castilla y León: Informe de 28 de enero de 2008 de la Consejería de Medio Ambiente.**

Se apuesta igualmente estudiar trazados que eviten afectar a un territorio carente de grandes infraestructuras y con una elevada calidad paisajística y ambiental:

“En el examen de alternativas del EsIA se debería sopesar la posibilidad de realizar el trazado de una alternativa aprovechando los corredores creados por otras infraestructuras con objeto de concentrar lo máximo posible las mismas. Con ello se evita dispersar infraestructuras por el territorio con la consiguiente afección ambiental. Este hecho se pone de manifiesto en el terreno afectado objeto del presente informe, por ser un territorio carente de grandes infraestructuras, lo que confiere al lugar una alta calidad paisajística y ambiental. Por ello se propone la posibilidad de realizar un trazado alternativo por las inmediaciones de la autovía que une Vitoria con Pamplona al comprobar que la distancia de dicho trazado sería muy similar a las ahora propuestas.”

7.- REQUERIMIENTOS DEL ÓRGANO AMBIENTAL COMPETENTE QUE HAN SIDO IGNORADOS O DESATENDIDOS POR EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y POR EL ANTEPROYECTO PRESENTADO POR EL PROMOTOR

Mención destacada merece la desatención en aspectos claves que el Estudio de Impacto Ambiental y el propio Anteproyecto presentado hacen del Informe del Ministerio de Medio Ambiente sobre “Traslado de Consultas y sobre la Determinación de la Amplitud y Nivel de Detalle de la Información que ha de constar en el Estudio de Impacto Ambiental”.

Tal y como ya hemos adelantado en el apartado 4 de este Informe, el Ministerio de Medio Ambiente, como Órgano Ambiental competente en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que se sigue del Proyecto, instó en el citado Informe de 27 de marzo de 2008 a considerar los corredores de La Llanada-Barranca y del Eje del Ebro como primeras opciones a contemplar en el preceptivo análisis de alternativas (Punto 2 del Informe de 27 de marzo de 2008 de la Dirección de Calidad y Evaluación Ambiental). Pues bien, en el Estudio de Impacto Ambiental se ha desatendido esta demanda del Órgano Ambiental del Ministerio y ha descartado de partida el Corredor de “La Llanada Alavesa – Barranca Navarra”, sin someterlo a un análisis comparativo exhaustivo con las otras alternativas que afectan a “La Montaña” (sin duda más impactantes) y ni siquiera ha estudiado, ni tampoco ha contrastado con las otras alternativas, el Corredor del Eje del Ebro.

Además, no se evalúa la incidencia de la construcción de esta línea eléctrica sobre el potencial ecoturístico y sobre los recursos económicos de una Comarca como es Montaña Alavesa, cuya singularidad fundamental a nivel del País Vasco y elemento diferenciador es su riqueza en naturalidad y biodiversidad. Así esta Comarca apuesta en su planificación futura por la protección precisamente del medio natural y de la agricultura de calidad como valores económicos fundamentales. Se ignora por tanto la demanda del Ministerio de Medio Ambiente de evaluar la incidencia sobre la socioeconomía del área afectada y sobre el turismo y la agricultura como recursos económicos en expansión (*Punto 3 del Informe de 27 de marzo de 2008 de la Dirección de Calidad y Evaluación Ambiental*).



Igualmente se ignora en el EsIA la incidencia del proyecto con los diferentes planeamientos urbanísticos, sin considerar que el tendido eléctrico es incompatible con las Normas Subsidiarias y Planeamientos Vigentes puesto que se afecta a las zonas calificadas y categorizadas con la mayor protección medioambiental según dichos planeamientos municipales.

Finalmente tampoco se ha atendido la instancia que hace el Ministerio de Medio Ambiente de evaluar la incidencia y compatibilidad del proyecto con los Planes de Ordenación Territorial. En este sentido se insiste en que las alternativas seleccionadas por la Montaña Alavesa son incompatibles con el Plan Territorial Parcial de Álava Central y con las Directrices de Ordenación del Territorio que establecen como corredor de infraestructuras entre Álava y Navarra el entorno de la N-1 (*estos aspectos se desarrollan con mayor detalle en el apartado 8 siguiente*).

Estimamos que desatender los requerimientos del Órgano Ambiental, establecidos en el Informe de Traslado de Consultas Previas, requerimientos que además son también demanda de todos los Órganos Ambientales de las Administraciones directamente afectadas, significa una **vulneración del Real Decreto Legislativo 1/2008, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental (artículo 9.5.)**⁵

8.- VULNERACIÓN DE LA NORMATIVA Y LEGISLACIÓN VIGENTE.

Son muy relevantes las leyes autonómicas y estatales que se vulnerarían con la aprobación de un trazado para el tendido eléctrico de 400 kV que atravesase la Montaña Alavesa, según las alternativas contempladas por el Promotor. Se exponen a continuación:

8.1.- Vulneración de la Ley 16/94 de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, y de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

La **Orden de 12 de febrero de 2010, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca**, inicia el procedimiento de elaboración y aprobación del **Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del área de los Montes de Vitoria**. La elaboración de la propuesta de Declaración de Parque Natural fue presentada por la Diputación Foral de Álava, recogiendo los trabajos y estudios ambientales que fueron iniciados hace ya más de 3 años.

En dicha Orden del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco se señala expresamente lo siguiente: *“...el área de los Montes de Vitoria es una de las zonas de mayor singularidad e interés ambiental de Álava y presenta un gran potencial natural con buen estado de conservación, cumpliéndose así con varios de los criterios orientativos recogidos en el artículo 10 de la Ley 16/1994 de Conservación de la Naturaleza que le hacen merecedor de su inclusión en la Red de Espacios Naturales Protegidos.”*

⁵ En el apartado siguiente de este Informe se señalan otros aspectos en los que se considera que se vulnera la normativa vigente en materia de Evaluación de Impacto Ambiental.



De forma injustificable e inasumible a efectos ambientales, la alternativa considerada en el Estudio de Impacto Ambiental como de menor impacto para la construcción de la Línea de 400 kV de Vitoria hasta la línea de Castejón-Muruarte, atraviesa en casi 7,8 km de Norte a Sur el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria, por una zona además clave de conexión ecológica entre este ámbito y el Parque Natural, LIC y ZEPA de Izki, todo ello además sin que este aspecto fundamental se mencione en el Documento de EsIA, a pesar de que el equipo redactor de dicho Estudio solicitara expresamente la delimitación del ámbito y la correspondiente información a la Diputación Foral de Álava que puntualmente les fue remitida.

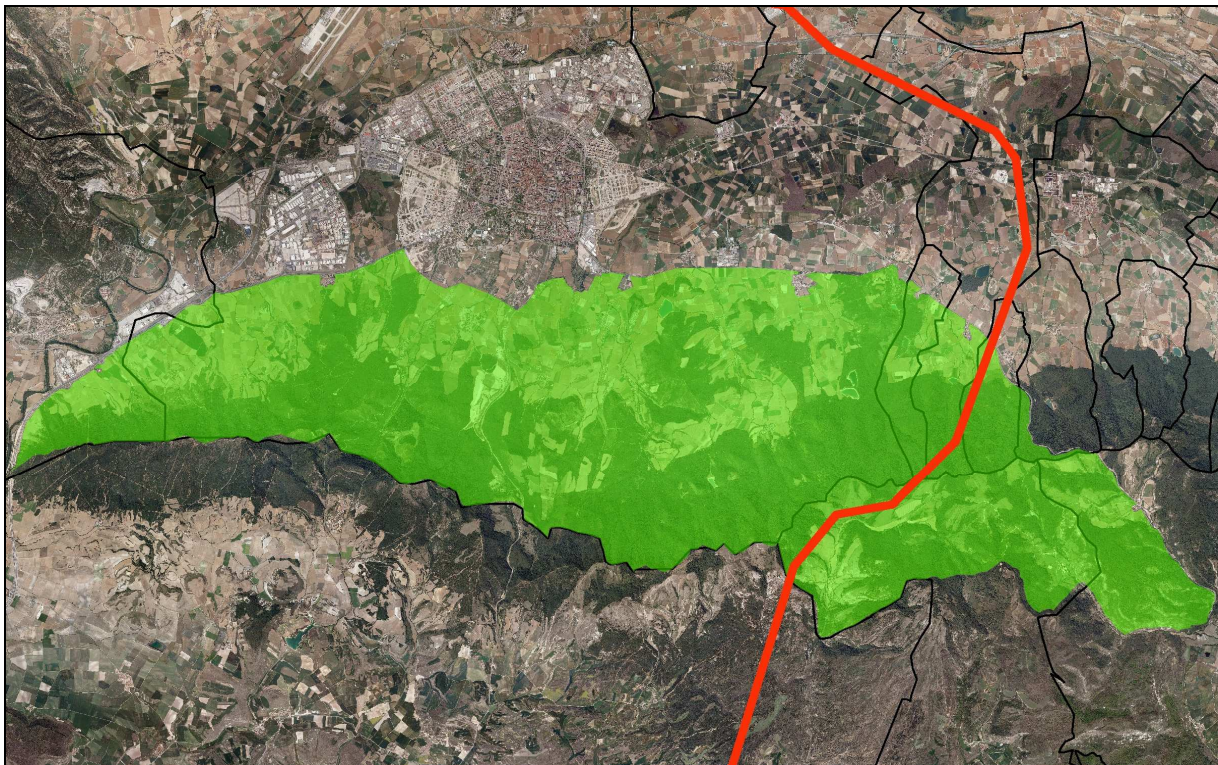
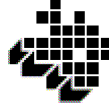


Figura 9.- Corredor eléctrico contemplado por el Promotor (en rojo) atravesando en uno de sus núcleos centrales el ámbito propuesto como Parque Natural de los Montes de Vitoria (en verde).

A juicio de este Órgano Ambiental de la Diputación Foral de Álava, las actuaciones que se proyectan para la construcción de la línea eléctrica de 400 kV Vitoria- L/Castejón-Muruarte, tendrían una incidencia negativa de enorme trascendencia en el ámbito de la zona propuesta Espacio Natural Protegido de los Montes de Vitoria, de acuerdo con la Ley 16/94 y comprometerían el mantenimiento y preservación de los valores naturalísticos y de biodiversidad que dicho espacio alberga y le hacen merecedor de su calificación como Espacio Natural Protegido, y los impactos que se derivarían significarían una transformación muy negativa y una pérdida muy relevante irreversible para ciertos componentes del medio de los valores y méritos naturalísticos de la realidad física y biológica de dicho ámbito. **La tramitación de cualquier autorización, licencia o concesión de la línea eléctrica de 400 kV en cuestión debe por tanto suspenderse en el ámbito concreto de la zona propuesta Parque Natural de los Montes de Vitoria. En caso de que el procedimiento continúe se estaría vulnerando la siguiente legislación:**



- **Artículo 9.1. de la Ley 16/94, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco:**
“Iniciado el procedimiento de aprobación de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, no podrán realizarse actos que supongan una transformación sensible de la realidad física y biológica que pueda llegar a hacer imposible o dificultar de forma importante la consecución de los objetivos de dicho Plan.”
- **Artículo 9.2. de la Ley 16/94, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco:**
“Adoptado el acuerdo de inicio del procedimiento, mediante orden del Consejero de Agricultura y Pesca que se publicará en el Boletín Oficial del País Vasco, no podrá otorgarse ninguna autorización, licencia o concesión que habilite para la realización de actos de transformación de la realidad física o biológica sin informe favorable del órgano foral competente para la gestión del Plan. Este informe sólo podrá ser negativo cuando quede acreditado en el expediente tramitado al efecto que dicho acto puede hacer imposible o dificultar de forma importante la consecución de los objetivos del Plan.”
- **Artículo 22.1 de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.**
“Durante la tramitación de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales o delimitado un espacio natural protegido y mientras éste no disponga del correspondiente planeamiento regulador, no podrán realizarse actos que supongan una transformación sensible de la realidad física y biológica que pueda llegar a hacer imposible o dificultar de forma importante la consecución de los objetivos de dicho Plan.”
- **Artículo 22.2 la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.**
“Iniciado el procedimiento de aprobación de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y hasta que ésta se produzca no podrá otorgarse ninguna autorización, licencia o concesión que habilite para la realización de actos de transformación de la realidad física, geológica y biológica, sin informe favorable de la Administración actuante.”

En este sentido hay que destacar que la propia **Orden, de 12 de febrero de 2010, del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco** viene a subrayar la obligatoriedad de dar cumplimiento a los artículos anteriormente señalados, y en consecuencia a la paralización de cualquier procedimiento autorizador en el que esté inmerso la línea de 400 kV en cuestión, al menos en el ámbito propuesto Espacio Natural Protegido de los Montes de Vitoria:

- **Artículo 3 de dicha Orden del Gobierno Vasco.-** *“De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 16/1994, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, desde la entrada en vigor de la presente disposición no podrán realizarse actos que supongan una transformación sensible de la realidad física y biológica que pueda llegar a hacer imposible o dificultar de forma importante la consecución de los objetivos de dicho Plan. A tal efecto, no podrá otorgarse ninguna autorización, licencia o concesión que habilite para la realización de actos de transformación de la realidad física o biológica sin informe favorable del Órgano Foral competente.”*



8.2.- Vulneración de la Normativa en materia de Evaluación de Impacto Ambiental (Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos).

La no consideración del corredor Norte (Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana) dentro del análisis comparativo de alternativas del EsIA **supone una evidente desvirtualización del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental**, incumpléndose los siguientes Artículos del Real Decreto Legislativo 1/2008:

- **Artículo 7.1.-** *“El EsIA contendrá, al menos, los siguientes datos (entre otros):*
 - *Descripción general del Proyecto y exigencias previsibles en el tiempo, en relación con la utilización del suelo y de otros recursos naturales.*

El Proyecto presentado no incluye la ubicación de los apoyos de la línea, ni de los caminos de acceso a los mismos, ni la ubicación concreta de las calles de seguridad. Se plantea una línea aérea de alta tensión sin conocer dónde quedarán ubicadas las aproximadamente 260 torres de entre 50 y 71 m de altura que la soportarán. Estas faltas flagrantes de información del Proyecto hacen imposible realizar una valoración del consumo de recursos naturales, de utilización del suelo y, en consecuencia, un estudio y evaluación de las afecciones generadas sobre el medio que sea acorde con la envergadura de la infraestructura planteada.

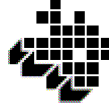
- *“Una exposición de las principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales”.*

Como se viene argumentando a lo largo del presente Informe, el Promotor de la actuación ha eludido realizar en su EsIA un completo análisis de la alternativa del corredor Norte (Llanada Alavesa – La Barranca), no justificando por tanto, los motivos de su no consideración, y no realizando un estudio comparativo a los efectos ambientales con el resto de alternativas de pasillo que se han adoptado.

- **Artículo 9.1.-** *“El Órgano Sustantivo someterá el EsIA (...) al trámite de Información Pública (...). Dicho trámite se evacuará en aquellas fases del procedimiento en las que estén aún abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y la definición del proyecto.*

El desechar el Promotor de la actuación apriorísticamente la alternativa Norte antes de proceder a su estudio y análisis en el EsIA, y cuando prácticamente la totalidad de administraciones con competencia ambiental dentro del ámbito de afección del Proyecto han solicitado su consideración y análisis por ser la menos agresiva con el medio, es un claro incumplimiento de este Artículo 9.1., puesto que el trámite de Información Pública y de Consulta a las Administraciones afectadas se ha evacuado cuando el Promotor de la actuación ya ha descartado una alternativa posible de trazado para la línea eléctrica.

Según hemos expuesto anteriormente la no consideración de los requerimientos del Ministerio de Medio Ambiente, establecidos en el Informe de Traslado de Consultar Previas, requerimientos que además son también demanda de todos los Órganos Ambientales de las Administraciones directamente afectadas, significa una **vulneración del Real Decreto Legislativo 1/2008, artículo 9.5.**



8.3.- Vulneración de la Normativa y Planificación de Ordenación del Territorio.

A juicio de esta Diputación la introducción de un gran tendido como el que se proyecta a través de cualquiera de los corredores que se plantean por el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria y por la comarca de La Montaña Alavesa entraría en conflicto con la ordenación de usos del suelo y con la planificación territorial vigentes en Álava.

En efecto, la comarca de La Montaña Alavesa de acuerdo con los Instrumentos de Planificación y de Ordenación Territorial de Álava y del País Vasco, refiriéndonos al Plan Territorial Parcial (PTP) de Álava Central y a las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco, es una biorregión que queda localizada entre el Corredor o Eje del Ebro que se sitúa al Sur de esta Comarca y de la Sierra de Cantabria y el Corredor de La Llanada Alavesa o de la N-I que luego continúa en Navarra por la Barranca, corredor que se sitúa al Norte de “La Montaña”.

En estos dos grandes corredores de infraestructuras, y en todo caso fuera del ámbito de la Comarca de La Montaña, se condensan los grandes centros de consumo energético de la región (zona amplia que abarca La Rioja, Álava y parte de Navarra) como son las poblaciones más habitadas y los polígonos industriales, así como también, y en coherencia con una ordenación territorial racional, sus infraestructuras lineales asociadas (tendidos de alta tensión de transporte eléctrico, gasoductos, oleoductos, líneas telefónicas, ferrocarriles y autovías) que discurren por el fondo de estos pasillos de infraestructuras sin apenas afectar a los ámbitos de montaña de mayor calidad y fragilidad medioambiental. **Se trata de un modelo territorial coherente social y ambientalmente ordenado por los diferentes instrumentos urbanísticos y de ordenación territorial, que ahora podría romperse con la incursión de una gran línea de transporte eléctrico que atravesase, por primera vez el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria y a continuación toda la Comarca de La Montaña.**

- Vulneración de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (aprobadas mediante Decreto 28/1997, de 11 de Febrero. BOPV nº29 de 11 de febrero de 1997).

Las Directrices de Ordenación del Territorio, siendo el instrumento de ordenación territorial de mayor rango del País Vasco, marcan en torno al corredor de la N-I la principal vía de flujos de transporte viario, eléctrico, etc., entre Vitoria-Gasteiz, Salvatierra-Agurain y el límite con Navarra, en continuidad con los desarrollos urbanísticos, infraestructurales e industriales que continúan en el territorio vecino de la Comunidad Foral de Navarra a través de la Barranca.

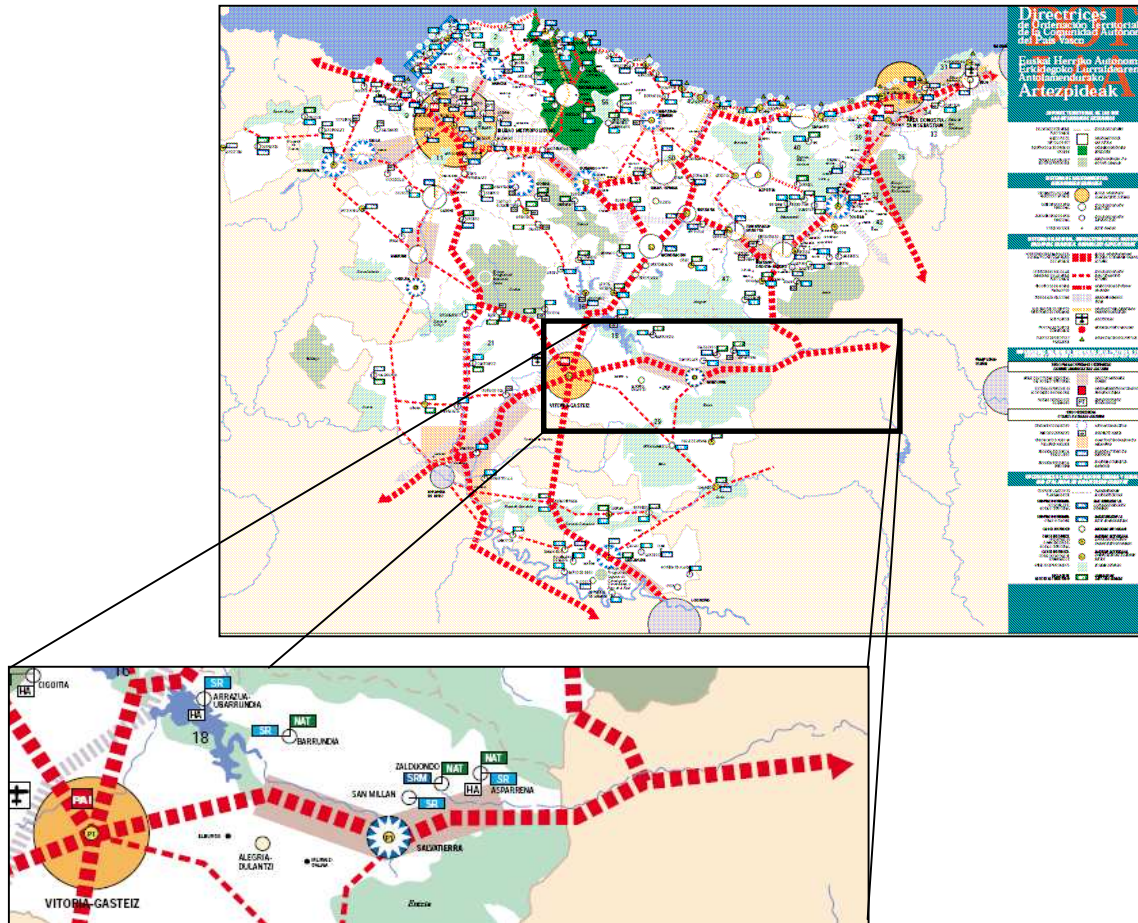


Figura 10.- Mapa de las Directrices de Ordenación del Territorio. Flecha roja: Interconexiones básicas del sistema polinuclear de capitales, localización de las principales infraestructuras de conexión.

- Vulneración del Plan Territorial Parcial (PTP) de Álava Central (aprobado mediante Decreto 277/2004, del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, de 28 de diciembre, BOPV nº 32 de 16 de febrero de 2005).

El PTP de Álava Central potencia en el ámbito de La Montaña Alavesa la conservación y protección medioambiental y paisajística, frente a los grandes desarrollos urbanísticos y otro tipo de actuaciones e infraestructuras alteradoras del medio. Así, la mayor parte de este territorio, y en particular el ámbito afectable por los corredores eléctricos que plantea Red Eléctrica de España, se **califica o categoriza como Zona de Protección Territorial** por sus reconocidas cualidades topográficas, naturales, agrarias y/o forestales, de acuerdo con el **artículo 15 de la Normativa del Plan Territorial Parcial de Álava Central**.

El gran tendido de transporte eléctrico que ahora se proyecta fuera de los dos grandes corredores de infraestructuras de la región (el de la N-I y el del Eje del Ebro), significaría una vulneración del modelo territorial propugnado por el PTP de Álava Central.



Véase a continuación en el mapa de “Estructura Territorial” del PTP de Álava Central como el pasillo que determina la autovía N-I a través de La Llanada Alavesa se señala como “Banda de Flujos de Distribución Territorial”, indicándose el ámbito apropiado, a través de un ancho pasillo que discurre junto a las principales zonas industriales del territorio, para la introducción de las infraestructuras lineales tanto viarias como de otro tipo. Por el contrario la Comarca de La Montaña queda calificada prácticamente en su totalidad con la Categoría de “Zona de Protección Territorial” y por tanto protegida frente a fuertes desarrollos urbanísticos e infraestructurales.

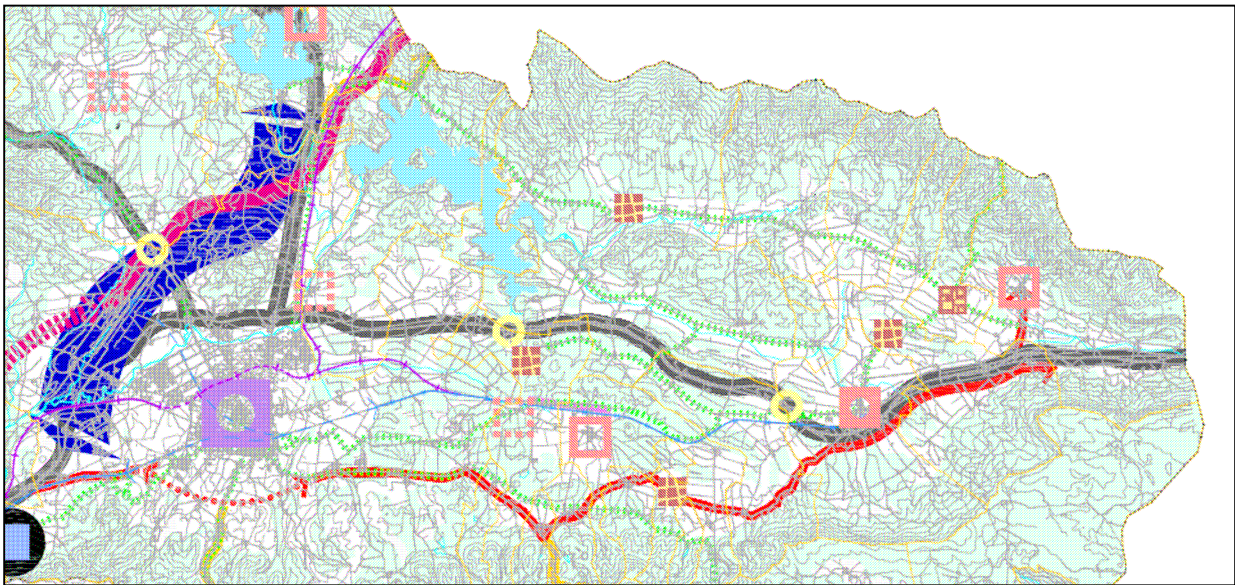


Figura 11.- Mapa de Estructura Territorial del PTP. Línea gris gruesa: banda de flujos de distribución territorial, conexiones interurbanas de escala regional.

- Vulneración de la Ley 4/1990 de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco. (BOPV nº 131, de 3 de julio de 1990).

La vulneración del Modelo Territorial propugnado por el PTP de Álava Central y por las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco por la actuación sectorial que nos ocupa, lleva aparejado a su vez una vulneración de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

- **Artículo 5.-** *Son funciones de las Directrices de Ordenación Territorial (entre otras):*
 - b) Construir un marco de referencia en cuanto a la ordenación y al uso de los espacios y del territorio para la formulación y ejecución de las políticas sectoriales de las distintas Administraciones Públicas que hayan de actuar sobre el territorio de la Comunidad Autónoma (...), a fin de garantizar una adecuada coordinación y compatibilización de todas ellas.*
- **Artículo 6.-** Las Directrices de Ordenación Territorial, como instrumento de ordenación conjunta de la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se ajustarán a las funciones señaladas en el artículo anterior y contendrán, al menos, las siguientes determinaciones (entre otras):



3.- La delimitación y definición precisa de las áreas o zonas que deban ser objeto de especial protección con el fin de preservar sus valores ecológicos, culturales o económicos y asegurar, en su caso, la explotación racional de los recursos naturales existentes en las mismas, de acuerdo con la legislación específica en cada caso aplicable.

- **Artículo 12.-** Los Planes Territoriales Parciales contendrán las siguientes determinaciones (entre otras):

a) Definición de los objetivos de la ordenación a partir del análisis del estado actual del territorio, de la situación socioeconómica y de sus posibilidades de evolución.

b) Señalamiento de los espacios aptos para servir de soporte a las grandes infraestructuras, según sus características.

8.4.- Vulneración de la Planificación ambiental seguida en Álava desde hace más de quince años.

Tal y como se ha señalado en Informes anteriores la **Comarca de la Montaña Alavesa**, zona que se atravesaría por el tendido eléctrico según la alternativa seleccionada por el Promotor, **es la comarca que presenta de todo el Territorio Histórico de Álava, y también de la Comunidad Autónoma del País Vasco, un mayor grado de naturalidad y calidad ecológica y paisajística.**

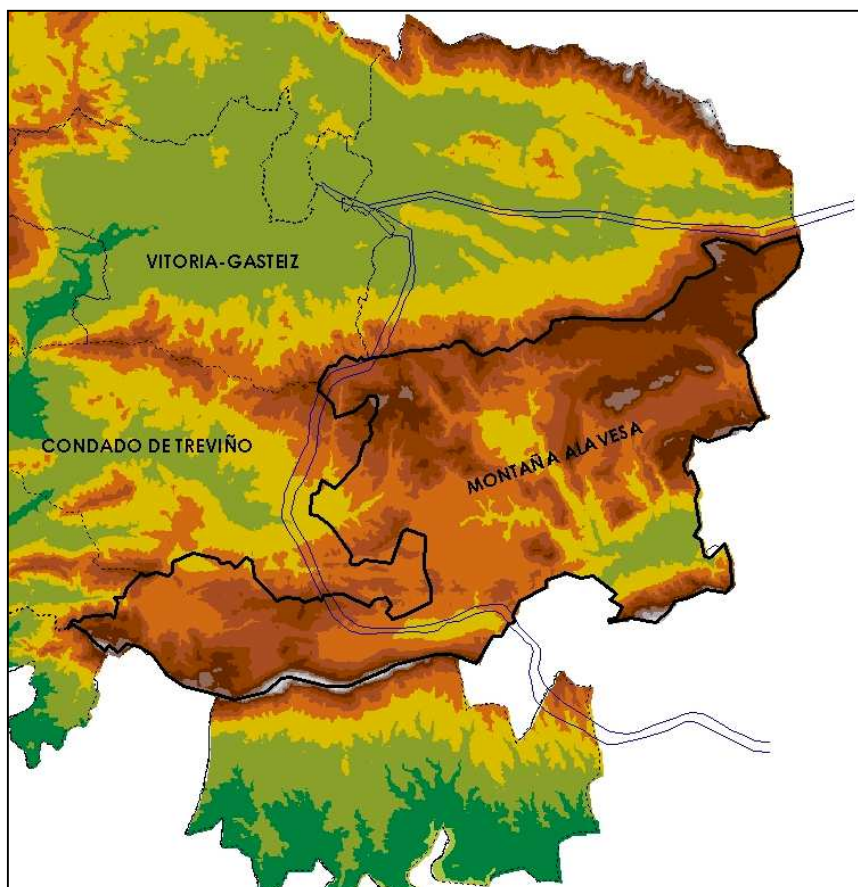


Figura 11.- Superposición de los Corredores Eléctricos sobre el mapa geomorfológico. Se aprecia como por la Montaña Alavesa el Tendido de la Línea de Transporte eléctrico debería superar desniveles muy importantes, a diferencia del trazado que pudiera plantearse siguiendo la N-I por La Llanada.



El extraordinario capital natural y de biodiversidad que alberga ha propiciado que este territorio, haya sido uno de los más “mimados” por todas las políticas de planificación territorial, sectorial y en particular por la planificación medioambiental seguida en Álava y en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Así, se trata de la parte del País Vasco que concentra los principales y mejor conservados espacios Red Natura 2000 de la Comunidad Autónoma (varios de ellos catalogados a la vez LIC, ZEPA y Parque Natural), y la mayor parte del territorio está catalogado como Paisaje Sobresaliente según el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes aprobado por la Diputación Foral de Álava. Sus bosques y roquedos albergan una rica y muy diversa presencia de especies de aves rapaces y avifauna forestal y partes importantes del ámbito están calificadas como Zona de Especial Protección para las Aves y como Área de Interés Especial para especies como el Águila perdicera o el Quebrantahuesos catalogadas en el País Vasco como “En Peligro de Extinción”. Además los principales arroyos que drenan la comarca constituyen Lugares catalogados de Importancia Internacional por la Unión Europea y en ellos habitan especies de mamíferos como el visón europeo y la nutria, catalogados “En Peligro de Extinción”, y que cuentan con Planes Específicos de Gestión que protegen estos ámbitos fluviales frente a proyectos o actuaciones que pudieran afectarles.

La importancia de mantener los procesos ecológicos entre todos los espacios que en La Montaña albergan especiales méritos ambientales, así como con los espacios de calidad de los territorios adyacentes, ha impulsado la apuesta seguida por la Diputación Foral hacia una Red Ecológica Funcional que considere los espacios de conectividad ecológica y paisajística. Así, el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava ha delimitado una Red de Corredores Ecológicos en el Territorio Histórico de Álava a los efectos de garantizar a futuro el mantenimiento de los procesos ecológicos entre espacios protegidos de “La Montaña Alavesa” como son los Montes de Vitoria (LIC y ámbito propuesto Parque Natural), el LIC, ZEPA y Parque Natural de Izki, el LIC del río Ayuda, el LIC y ZEPA de la Sierra de Cantabria y de las Sierras Meridionales de Álava o el LIC del Río Ega-Berrón. Igualmente estos corredores se han definido a los efectos de asegurar la permeabilidad con los espacios naturales de la comunidades vecinas: zonas de bosques de frondosas en Treviño así como en este territorio el LIC del Ayuda y el Barranco de Sáseta, y también en la vecina Navarra procurando la conexión entre la Sierra de Cantabria (LIC y ZEPA) con el LIC de la Sierra de Codés, que en realidad es la continuación en Navarra de una misma Sierra.

El conjunto de espacios que constituyen los Espacios Protegidos en Álava y de sus Corredores Ecológicos constituyen la **Red Ecológica Funcional de este Territorio Histórico**. Desde hace años la Diputación Foral de Álava apuesta por una integración efectiva y transversal en las políticas y planes sectoriales y urbanísticos de los objetivos de protección de los valores y méritos naturales y paisajísticos de su Red Ecológica Funcional. Esta política de protección ambiental es además coherente con el modelo de Ordenación Territorial vigente en Álava y en el País Vasco.

La importancia de esta red de espacios de elevados méritos naturalísticos y paisajísticos del territorio Alavés, ha sido reconocida por el Gobierno Español, hasta el punto de que el Ministerio de Vivienda ha calificado el “Anillo de las Tierras Altas y Red Ecológica Funcional en Álava Central” (siendo una pieza fundamental en dicho Anillo y en dicha Red precisamente La Montaña Alavesa), como **la mejor práctica española para ser presentada en el Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Sostenibilidad que la ONU celebrará este año 2010 en Dubai**. Así, el grupo de expertos de la Secretaría del Grupo de Buenas Prácticas del Comité UN-Habitat en España ha valorado la Red Ecológica Funcional



de Álava con la máxima calificación como práctica ejemplar. Sin duda este es un respaldo a una política de conservación, ordenación y gestión de nuestros recursos y paisajes naturales y culturales que es juzgada como modélica en el plano nacional e internacional, y que ahora con el proyecto de REE de línea aérea de 400 kV se vería afectada de forma muy grave e injustificada.

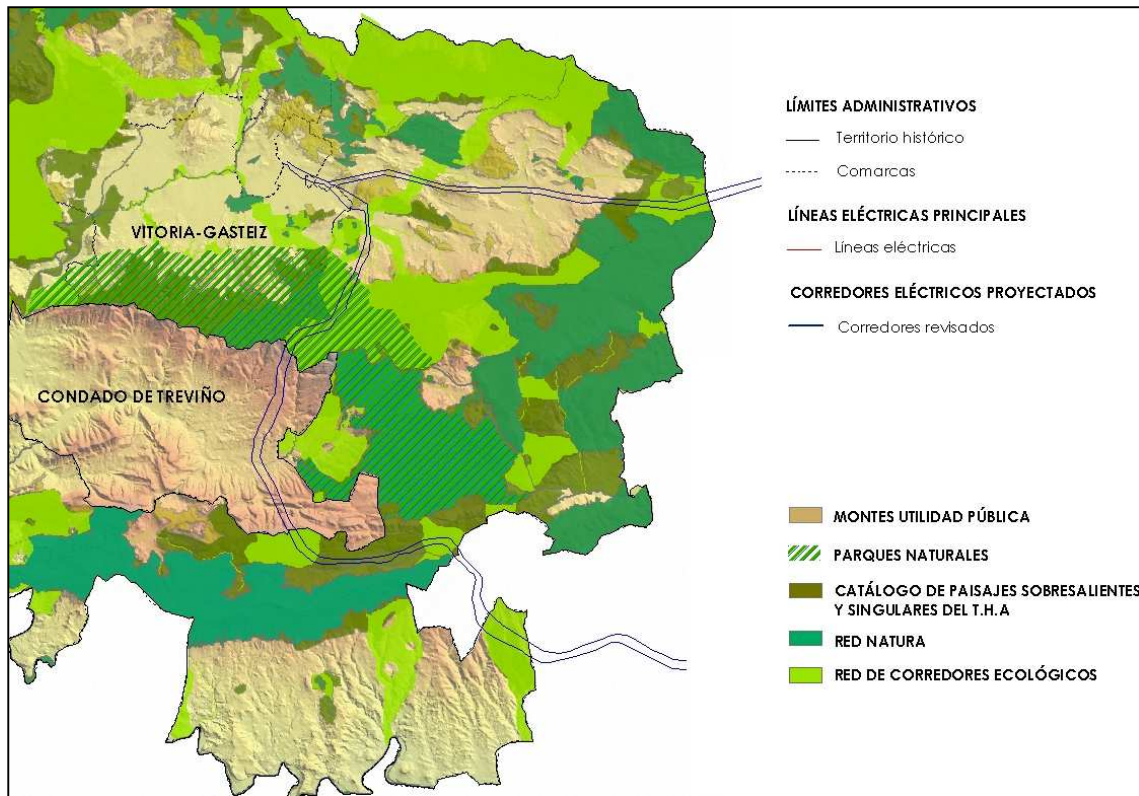
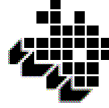


Figura 12.- Red Ecológica Funcional de Álava: se aprecia como la mayor parte de la comarca de Montaña Alavesa, así como el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria, forman parte de esta Red de cuya protección dependerá el mantenimiento de los procesos ecológicos entre Espacios Red Natura 2000.

En efecto, el trazado seleccionado por el Promotor para llevar el gran tendido de transporte eléctrico desde la subestación de Ullibarri-Arazua hasta la línea de 400 kV Castejón-Muruarte, a través del ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria y de la Montaña Alavesa, se opone frontalmente a la planificación ambiental seguida en Álava, afectando de forma crítica e inasumible a zonas claves de la Red Ecológica Funcional por la que viene apostando este Territorio. El tendido, si se optara por la alternativa de La Montaña, iría serpenteando entre espacios Red Natura y ocupando directamente zonas propuestas Parque Natural, afectando a sus zonas de conexión, calificadas por la planificación ambiental como “Corredores Ecológicos” e incidiendo de forma drásticamente negativa a los procesos ecológicos esenciales entre estos espacios LIC y ZEPA.

La línea de 400 kV partiría en dos el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria, afectando a superficies de bosques de hayas y robles en excelente estado de conservación que, además de ser zonas clave dentro del ámbito propuesto Parque Natural, están también calificados como Corredores Ecológicos claves entre los espacios Red Natura



del LIC de Montes Altos de Vitoria y del LIC, ZEPA y Parque Natural de Izki. El impacto sobre las aves dadas las características de la infraestructura en la ZEPA de Izki (bordeado en casi 19 km) y en la ZEPA de las Sierras Meridionales de Álava (rodeada en más de 17 km) sería muy grave dado que estas zonas han sido protegidas precisamente por albergar especies amenazadas particularmente sensibles a la colisión con tendidos eléctricos (grandes rapaces rupícolas y necrófagas, especies forestales, etc.).

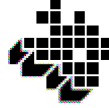
La línea de transporte eléctrico afectaría también al LIC de los Montes Altos de Vitoria y al ámbito del futuro Parque Natural de forma inasumible puesto que este espacio quedaría fragmentado por el tendido aislándolo también paisajísticamente y supondría una drástica barrera a efectos de permeabilidad ecológica. En una zona como son los Montes de Vitoria, con una gran riqueza, variedad y densidad de especies rapaces forestales, los impactos sobre este grupo de aves serían críticos. En esta zona además se estaría afectando a una de las Rutas Migratorias más importantes de Álava, precisamente por una de las áreas de paso más importante de los Montes de Vitoria.

También afectaría a zonas de Treviño que son de gran importancia para la conservación de los procesos ecológicos del espacio Red Natura de Izki, y posteriormente se situaría como barrera tanto desde el punto de vista ecológico como paisajístico entre Izki y el LIC y ZEPA de la Sierra de Cantabria, generando impactos directos (por pérdida de ejemplares debido a muertes por colisión y también sobre la permeabilidad ecológica) en la cabecera del valle del río Ega, otro Corredor catalogado clave para la conservación del Parque Natural y de los espacios Red Natura 2000 adyacentes. Igualmente sería inasumible el efecto sobre las poblaciones de especies de rapaces catalogadas “Amenazadas” que nidifican en la ZEPA de las Sierras Meridionales de Álava.

En definitiva, la aprobación del proyecto a través de la Montaña, según el recorrido considerado de forma sorprendente e injustificada como de “menor impacto”, resultaría totalmente incoherente con la apuesta de la Diputación Foral de Álava por la Red Ecológica Funcional. La aprobación y ejecución del proyecto sería por tanto absolutamente opuesta a la política de conservación, ordenación y gestión de los méritos naturales seguida en este Territorio Histórico durante años, política que ha merecido recientemente el reconocimiento del grupo de expertos del Comité Español de la Organización de Naciones Unidas UN-Habitat y del Gobierno Español al ser presentada dicha Red Ecológica Funcional como la mejor práctica española en el Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Sostenibilidad que celebra la ONU.

8.5.- Vulneración de la Ley estatal básica de Montes 42/2003, modificada por la Ley 10/2006 y de la Norma Foral 11/2007 de 26 de marzo.

Se ha vulnerado el Real Decreto 1.955/2000 de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución comercialización, suministro y procedimiento de instalaciones de energía eléctrica al no haberse dado traslado a la Administración Forestal alavesa, ejercida por el Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Alava del expediente según se exige en el artículo 127 del mencionado Real Decreto.



El citado artículo indica que *“Por la Administración competente para la tramitación se dará traslado a las distintas Administraciones, organismos o, en su caso, empresas de servicios de interés general en la parte que la instalación pueda afectar a bienes y derechos a su cargo”*.

El anteproyecto de línea afecta en su trazado a un importante número de montes catalogados como de U.P. El Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Álava, es el Órgano Forestal en Álava, ejerciendo la citada competencia con carácter exclusivo en aplicación de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de relaciones entre las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos

Al objeto de que se corrija este defecto, con fecha 13 de abril de 2010, el Director de Agricultura dirige escrito a la Subdelegación del Gobierno en Álava para que a los efectos previstos en el Real Decreto 1955/2000, sea considerado el Departamento de Agricultura como Administración afectada.

Dado que el Departamento de Agricultura no ha recibido información alguna en este procedimiento, se ignora asimismo si se ha dado inicio conjuntamente al procedimiento de declaración de Utilidad Pública del proyecto, según la posibilidad apuntada por el artículo 143.2 del precitado Real Decreto.

De haberse iniciado el procedimiento señalar que, en él también ha de darse audiencia al Departamento de Agricultura según el artículo 146 del mismo Real Decreto.

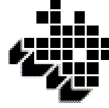
En previsión de que dicho trámite de declaración de utilidad pública se haya iniciado sin conocimiento de la Administración Forestal alavesa, y teniendo en cuenta el impacto inadmisibles de la alternativa de trazado de la línea eléctrica de 400 kV entre Vitoria y Muruarte de Reta seleccionada por el EsIA, ha de comunicarse al Ministerio de Industria y Energía que la Administración Forestal alavesa considera que la Utilidad Pública de la línea proyectada ES INCOMPATIBLE CON LA UTILIDAD PÚBLICA de los montes afectados, por lo que habrán de estudiarse otras alternativas menos lesivas para el patrimonio forestal catalogado.

Tal propuesta de incompatibilidad se realiza a los efectos previstos en el artículo 18.4 de la Ley de Montes 43/2003, modificada por Ley 10/2006 que literalmente dice:

Quando un monte catalogado se halle afectado por un expediente se cual pueda derivarse otra declaración de demanialidad distinta de la forestal, y sin perjuicio de lo que, en su caso, disponga la declaración de impacto ambiental, las Administraciones competentes buscarán cauces de cooperación al objeto de determinar cuál de tales declaraciones debe prevalecer.

En el supuesto de discrepancia entre las Administraciones, resolverá, según la Administración que haya tramitado el expediente, el Consejo de Ministros o el órgano que la comunidad autónoma determine. En el caso de que ambas fueran compatibles, la administración que haya gestionado el expediente tramitará, en pieza separada, un expediente de concurrencia, para armonizar el doble carácter demanial.

Quando se trate de montes afectados por obras o actuaciones de interés general del Estado, resolverá el Consejo de Ministros, oída la comunidad autónoma afectada.



Asimismo el artículo 26.3 de la Norma Foral de Montes 11/2007 de 26 de marzo contempla el procedimiento a seguir en el caso de concurrencia de utilidades públicas en un monte catalogado en el caso en el que el Departamento competente en materia de Montes de la Diputación Foral de Álava declare la incompatibilidad de ambas utilidades públicas.

Al obviarse en el EsIA la figura de Monte Catalogado y no darse audiencia a la Administración Forestal se está ignorando la figura de protección que supone el Catálogo de Montes de Utilidad Pública y la legislación que sustenta este régimen de protección.

8.6.- Vulneración de la Ley 10/1998, de 8 de abril, de Desarrollo Rural del País Vasco: Incompatibilidad con la Utilidad Pública de los Montes Catalogados de Utilidad Pública.

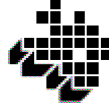
El trazado de la línea de 400 kV seleccionado generaría gravísimos efectos sobre los planteamientos de desarrollo rural, tanto consolidados como previstos a futuro, en el ámbito de la comarca de Montaña Alavesa. Nuestras observaciones al respecto se articularán a partir del concepto de desarrollo rural establecido en la **Ley 10/1998, de 8 de abril, de Desarrollo Rural** del País Vasco, que lo define como el

“Proceso dirigido a mantener y consolidar las comunidades rurales, que fomente la conservación de la cultura y formas de vida que le son propias y mejore la calidad de vida de sus habitantes”.

En este sentido, la comarca de Montaña Alavesa ha venido siendo objeto de **múltiples intervenciones desde el inicio de los años noventa**. Con el desarrollo de los primeros programas 5.b-1 y Leader-1 se comenzaron a visualizar las primeras iniciativas de desarrollo, dando lugar a un cambio en la forma de pensar de los habitantes locales. Estos comenzaron a vislumbrar la posibilidad de que existiera un futuro en la comarca, fuera de las actividades agroforestales tradicionales, en claro declive, dadas la falta de condiciones para la competitividad de las mismas en la zona. Pensemos que el arranque de las actuales políticas de desarrollo rural coinciden con el ingreso de España en la entonces Comunidad Económica Europea y la entrada de nuestra agricultura en un contexto productivo globalizado.

Esta intervención tuvo una continuidad durante el período 1994-99, en el que se aplicaron los programas 5b-2 y Leader-2, reforzados en los siguientes periodos de programación de desarrollo rural 2000-2006 y 2007-2013. Estas actuaciones estuvieron siempre orientadas a lograr una revitalización económica y social avalada por la conservación del paisaje, la naturaleza y el medio ambiente propios de la comarca, caracterizada entonces por un bajo nivel de renta agrícola y una clara tendencia al despoblamiento.

La actividad económica principal desarrollada tradicionalmente en la comarca ha sido la agroganadera y, ante la situación crítica que viene atravesando la misma, **se apostó fuertemente por el sector turístico** como el motor de desarrollo fundamental de la comarca. Esta apuesta se ha ido materializando en el impulso a proyectos que dinamicen y activen la economía de la comarca, a partir de la creación de una imagen de marca vinculada al paisaje y a un entorno natural mínimamente antropizado, máximo atractivo del que dispone esta zona. Varios de estos proyectos constituyen una realidad hoy en día (instalaciones de agroturismo y turismo rural, campos de golf, centro BTT, rutas de senderismo...) y otros, como la diversificación de actividades agrarias vinculadas a un turismo didáctico y gastronómico (truficultura). Todos ellos han sido puestos en marcha gracias a un importante



esfuerzo inversor, público y privado, con **criterios de sostenibilidad**, que garanticen la permanencia económica de los recursos turísticos, pero dándoles una impronta que los diferencie en términos de integración social y ambiental.

Todo este proceso de recuperación y revitalización del medio rural ha generado una evolución positiva en la comarca que, a partir del análisis de la información estadística disponible, se puede concluir que se ha materializado en una **corrección del proceso de despoblamiento** que comenzó a sufrir en la segunda mitad de la década de los noventa, contando en la actualidad con más habitantes de los que tenía en el año 1996. Asimismo, se constata una **transformación del peso relativo de los sectores de actividad** que, ante la disminución del Valor Añadido Bruto del sector primario entre los años 1996 y 2005, ha respondido con un crecimiento equivalente del sector servicios en ese periodo.

El proyecto de instalación de la línea de alta tensión a través de la comarca implicaría la eliminación definitiva e irreversible del valor de su entorno natural, que ha constituido la base fundamental a partir de la que se ha articulado su proceso de recuperación y revitalización. Se **neutralizarían así los efectos derivados de las intervenciones en el ámbito de desarrollo rural** aplicadas en la comarca en las dos últimas décadas, obviando la trascendencia del mantenimiento del paisaje como un recurso de sostenimiento y consolidación de las áreas rurales y de la conservación de éstas como elementos estructurantes del territorio, aspectos que, asimismo, son objeto de valoración en este informe.

Choca frontalmente también la intervención propuesta con los objetivos generales que define la mencionada la **Ley 10/1998, de 8 de abril, de Desarrollo Rural**, entre otros:

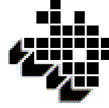
- frenar los procesos de despoblamiento y abandono
- preservar las señas de identidad del medio rural
- incrementar la competitividad de las empresas y estructuras económicas de las zonas rurales,
- favorecer una cultura social que perciba los valores del medio rural

Este planteamiento se materializa asimismo en una serie de objetivos que incorpora el propio Programa de Desarrollo Rural Comarcal de Montaña Alavesa, entre los que se encuentran el fijar y mantener la población, aumentar el número de turistas y visitantes, convertir montaña alavesa en destino de turismo de naturaleza y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, que se han venido persiguiendo, como ya se ha comentado, a través de distintas intervenciones.

La evolución demográfica de la zona, como ya se ha señalado, se ha estabilizado e incluso **evoluciona positivamente**, debido en gran medida a las intervenciones derivadas de las políticas de desarrollo rural aplicadas.

En este sentido, se estima pertinente incidir especialmente en este objetivo poblacional, por considerar determinante para la comarca de Montaña Alavesa el mantenimiento y desarrollo de municipios y núcleos de población dispersa que constituyen, por sí mismos, elementos vertebradores y de equilibrio del territorio, cuya evolución demográfica debería estar orientada hacia su consolidación y desarrollo.

Esta evolución se vería seriamente comprometida por la intervención propuesta que, en el caso de invertir la tendencia positiva de crecimiento poblacional que deriva de la



apuesta realizada en los programas de desarrollo rural de esta comarca, supondría un alto riesgo para la consolidación y el crecimiento de esos núcleos, muchos de ellos al límite de su funcionalidad como aglutinadores de servicios y fijadores de población. La pérdida de un mínimo crítico de población que garantice el mantenimiento de una actividad y de los servicios inherentes a la misma implicaría la desaparición de estos pilares, con la consiguiente desestructuración de su área de influencia. No olvidemos además que una posible desertificación de la comarca tendría graves consecuencias sobre el mantenimiento del patrimonio natural y cultural presente en la zona, ya que son los habitantes del medio rural el elemento imprescindible para la conservación y preservación del mismo.

Las metas antes citadas en relación a la Ley 10/1998, de 8 de abril, de Desarrollo Rural son difícilmente compatibles con una infraestructura que privaría a la zona de una de las señas de identidad que le ha permitido ir consolidando una posición de referencia entre los destinos de turismo de naturaleza. Esta **imagen de marca** de la comarca de La Montaña es precisamente un cierto "aislamiento cercano", una oferta de espacios muy poco antropizados, unidos a una relativa cercanía a entornos urbanos bien comunicados.

Vinculados a este carácter identitario del paisaje de la comarca como espacio de calidad ambiental y con capacidad de transmitir sensaciones de un cierto aislamiento, se encuentran los objetivos de desarrollo rural sobre los que se viene trabajando en la zona. Dichos objetivos están permeabilizando adecuadamente hacia una **cultura social** local que percibe cada vez mejor los valores que le permiten construir su identidad y su imagen turística; evidenciando la trascendencia del mantenimiento del paisaje natural como elemento de base de un territorio libre de impactos a ofertar de forma sostenible desde la comarca a la sociedad. Se trata de la imagen de marca sobre la que se asienta el "producto turístico" a ofertar desde la movilización de los diferentes "recursos turísticos" (ambientales, culturales...) presentes en Montaña.

El **paisaje, "percibido como inalterado"** de Montaña Alavesa constituye pues un recurso esencial para la zona. Su puesta en valor y el respeto hacia él conforman un elemento dinamizador determinante para el desarrollo rural y su destrucción supone un punto de no retorno sobre un elemento que no podrá volver a utilizarse en las condiciones que han dado lugar al estado de situación actual de la comarca que viene siendo definido en este informe.

El mantenimiento del paisaje supone por lo tanto la conservación de un recurso con funciones sociales (identitarias, económicas y ambientales), además de un mecanismo de desarrollo óptimo y casi podría decirse "único" para este medio rural en concreto. Por ello, la implantación de la infraestructura propuesta afectaría negativamente a las características propias del paisaje rural y pondrá en peligro la subsistencia de la Montaña Alavesa.

8.7.- Incompatibilidad del Proyecto con la protección medioambiental propugnada por los Planeamientos de los Municipios afectados.

La infraestructura industrial lineal que REE plantea a través de la Montaña Alavesa entra en contradicción con el planeamiento municipal de gran parte de los municipios por los que atraviesa (Normas Subsidiarias o Planes Generales de Ordenación Urbana).



Las características de las diferentes zonas del territorio por las que cruzaría la línea eléctrica en cuanto a topografía, aptitud edáfica, cubierta vegetal, calidad paisajística, etc. hace que desde hace muchos años los propios Ayuntamientos afectados hayan apostado por incluir estos ámbitos de sus municipios en categorías de ordenación del Suelo No Urbanizable con una clara vocación protectora y conservadora.

Por ello los usos propiciados y admisibles en estos ámbitos, así como los prohibidos según las ordenanzas municipales, están dirigidos en gran parte del recorrido de la línea de 400 kV a proteger precisamente estos suelos de las acciones constructivas y a favorecer en ellos el mantenimiento de los usos agropecuarios y forestales tradicionales, junto a los de protección y conservación de los ámbitos de gran interés ecológico y paisajístico que atravesaría la nueva instalación.

En este sentido se puede afirmar que la construcción de una infraestructura como la proyectada por REE entra en clara contradicción y es incompatible con los objetivos de protección con los que los Ayuntamientos alaveses del ámbito afectable llevan trabajando a lo largo de las últimas décadas.

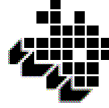
Se indican a continuación las longitudes de suelos protegidos por los diferentes planeamientos locales en los que la construcción de la línea de alta tensión sería incompatible con los objetivos de conservación y con la vocación de usos otorgada a cada zona según las normas de ordenación municipales:

- Alegría – Dulantzi.

- 1.645 m atravesados por la línea en zonas de Especial Protección según sus Normas Subsidiarias vigentes.
- 1.010 m atravesados de ámbitos de especial calidad paisajística del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava en los que las propias ordenanzas municipales hacen preceptivo un Informe del Órgano Foral competente en materia de paisaje con carácter previo a la realización de cualquier uso constructivo.
- 1.563 m atravesados de Montes de Utilidad Pública.
- 1.313 m atravesados de ámbitos territoriales incluidos en la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava por la importancia del papel que desempeñan favoreciendo procesos de conexión ecológica. Al igual que lo señalado para el caso de los Paisajes Singulares y Sobresalientes, la realización de cualquier uso constructivo en estas zonas precisa de un Informe de valoración ambiental a emitir por el Órgano Foral competente en materia de Medio Ambiente.

- Elburgo:

- 800 m atravesados por la línea de zonas Forestales de Protección Absoluta que deben preservarse de cualquier actuación urbanizatoria y edificatoria.
- 2.590 m de montes del Catálogo de Utilidad Pública atravesados por la línea.



-
- 1.405 m de paisajes catalogados según el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava atravesados por la línea de alta tensión.
 - 2.226 m cruzados por la línea de 400 kV en zonas de especial importancia por su función ecológica según la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava
 - Iruraiz-Gauna:
 - 350 m afectados de zonas de Protección Forestal y 50 m del Área de Interés Naturalístico de los Montes de Vitoria.
 - 330 m de suelos incluidos en la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava por su función conectora.
 - 290 m de Montes de Utilidad Pública.
 - 306 m atravesados de ámbitos catalogados por su calidad visual en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava.
 - Lagrán:
 - 2.250 m de zonas de Especial Protección y 1.350 m de zonas Forestales.
 - La totalidad del termino municipal de Lagrán está catalogado en el del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava, con la misma normativa que la señalada para el municipio de Alegría-Dulantzi (aproximadamente 5.200 m)
 - 3.870 m de Montes de Utilidad Pública atravesados por la línea de alta tensión.
 - 2.890 m de ámbitos catalogados por el especial papel que desempeñan favoreciendo procesos de conectividad ecológica.
 - Bernedo:
 - 3.560 m de zonas de Especial Protección Silvopastoral y Forestal a restaurar.
 - 12.351 m catalogados por su calidad visual en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava.
 - 6.454 m cruzados por la línea de 400 kV en zonas de especial importancia por su función ecológica según la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava.
 - 1.415 m atravesados de montes incluidos en el Catálogo de Utilidad Pública.

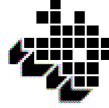


- Oyón:
 - 3.140 m afectados de zonas Forestales.
 - 3.984 m cruzados por la línea eléctrica de suelos incluidos en la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava por su función conectora.
 - 346 m atravesados de Montes de Utilidad Pública.
 - 1.748 m cruzados de ámbitos catalogados por la especial calidad visual de sus paisajes en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava.

9.- CARENCIAS, INCONGRUENCIAS Y FALTAS DE INFORMACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ANTEPROYECTO DE LA LÍNEA ÁREA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 400 KV DE DOBLE CIRCUITO E/S EN LA S.E. DE VITORIA DE LA L/CASTEJÓN-MURUARTE.

Se efectúa en el presente apartado un análisis valorativo del contenido del Estudio de Impacto Ambiental del Anteproyecto de línea eléctrica elaborado por el Promotor. Como conclusión principal del presente análisis se puede afirmar que, tal y como se irá desarrollando a continuación, el documento ambiental de referencia presenta una serie de carencias, incongruencias, y faltas de información muy relevantes con el objeto, según nuestra opinión, de llevar a cabo una evaluación ambiental sesgada y dirigida a la justificación de una alternativa de trazado previamente escogida por el Promotor, obviando uno de los principios básicos recogidos en la normativa europea y estatal de impacto ambiental, según el cual **la información pública de los proyectos se llevará a cabo cuando aún estén abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, extensión y definición de la actuación** (Artículo 9.1. del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos).

En el Estudio de Impacto se desestiman algunas de las opciones técnicamente viables que permitirían la consecución de los objetivos con los que se plantea inicialmente el Proyecto y que inducirían menores afecciones medioambientales, según la consideración de todos los Órganos Ambientales de las diferentes Administraciones que han participado en la fase de Consultas del procedimiento de EsIA. Se desestiman de hecho los principales corredores de infraestructuras de la región de manera prácticamente injustificada y sin llegar tan siquiera a valorar comparativamente estas alternativas con los pasillos analizados y seleccionados sorprendentemente como de "menor impacto" a través de la Montaña Alavesa y Tierra Estella. **Todo ello hace que el citado Estudio de Impacto Ambiental pierda su funcionalidad y credibilidad, siendo preciso, según nuestra consideración, que se redacte un nuevo documento ambiental que de manera no sesgada e imparcial analice seriamente todas las posibles alternativas que permitan el enlace directo de la subestación de Vitoria con la de Murarte de Reta.**



Se señalan a continuación las carencias, incongruencias y faltas de información que contiene el EsIA y que nos hacen afirmar lo anteriormente subrayado

1.- En relación con la escasa justificación de la necesidad de llevar a cabo la actuación planteada.

Tal y como se ha señalado en el apartado 3 del presente Informe merece una mención especial el hecho de que en la Documentación técnica remitida no se incluye la más mínima justificación sobre la necesidad de llevar a cabo una actuación valorada en 63.961.081 € (IVA, gastos generales y beneficio industrial NO incluidos).

Dicha justificación se recoge en cambio en el EsIA, pero de manera excesivamente generalista, sin aportar datos concretos ni argumentos tangibles que prueben la insuficiencia del sistema de transporte eléctrico actual.

Se señala en el EsIA que con la conexión eléctrica de Vitoria y Pamplona se obtendrá una mayor fiabilidad del suministro de la demanda en ambas zonas en situaciones de contingencia, pero no se indica cuándo, cómo, dónde y por qué han podido ocurrir dichas situaciones. Únicamente se señalan los objetivos que persigue el proyecto, pero no se demuestra con datos precisos la necesidad de construir la gran línea de transporte eléctrico que se plantea.

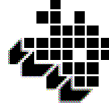
Asimismo se señala que el nuevo eje de 400 kV es necesario para facilitar la evacuación de energía actual y la incorporación al sistema eléctrico de la nueva generación prevista, tanto con ciclos combinados como con parques eólicos. En cambio no se detallan en el EsIA cuáles serán esas nuevas plantas energéticas previstas y la previsión de producción que deberá incorporarse al sistema, información ésta clave para poder afirmar que la nueva línea se plantea para dar cabida a las mismas.

Dada la envergadura de la actuación proyectada y su incidencia en el medio físico-biológico se considera necesario que la empresa promotora exponga con el debido detalle en el propio documento de Anteproyecto, las razones por las que se justifica la necesidad de la construcción de esta línea de transporte eléctrico.

2.- En relación con la desestimación de la alternativa Norte (Llanada Alavesa – Valle de la Barranca/Sakana) y su no consideración en el análisis comparativo que se realiza en el Estudio de Impacto Ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental no ha efectuado un mínimo análisis ambiental comparativo de la alternativa de pasillo Norte (Llanada alavesa – Valle de la Barranca/Sakana), con el resto de alternativas consideradas.

En efecto, antes de llevar a cabo el Análisis comparativo de alternativas (*punto 7.4.4.* del EsIA), se descarta la alternativa que, tal y como se viene señalando en el cuerpo de este Informe (apartado 6), es considerada como la más adecuada a los efectos ambientales y de ordenación territorial por la práctica totalidad de las administraciones consultadas en las fases previas del presente procedimiento de evaluación ambiental.



De manera intencionada el redactor del EsIA ha querido sobrevalorar preliminarmente los impactos sobre los núcleos urbanos que, evidentemente, puede generar una línea de alta tensión en el corredor de La Llanada – La Barranca, aplicando diferentes criterios que los adoptados para el caso de las afecciones inducidas en la Montaña Alavesa, con el objetivo todo ello de desechar la alternativa Norte antes siquiera de valorar los impactos ambientales por ella generados.

La no consideración de la alternativa Norte en el EsIA de manera detallada y comparativa con el resto de pasillos analizados supone una evidente desvirtualización del procedimiento de evaluación ambiental, puesto que por motivos que no se acaban de justificar en el Anteproyecto de línea eléctrica ni en su Estudio de Impacto Ambiental, se desecha de manera preliminar, sin una justificación mínimamente convincente, una alternativa técnicamente viable, que de hecho es el corredor de infraestructuras entre Navarra y Álava, siendo sin duda menos agresiva a los efectos ambientales que la adoptada por el Promotor de la actuación, tal y como se argumenta en varios apartados de este Informe.

3.- En relación con las relevantes faltas de información sobre las actuaciones propias del Proyecto en las que incurre el Estudio de Impacto Ambiental.

El EsIA del Anteproyecto de línea eléctrica presenta unas relevantes faltas de información que a juicio de los Servicios Técnicos firmantes impiden llevar a cabo una correcta evaluación de los previsible efectos de la actuación sobre diversos componentes del medio.

En primer lugar es paradójico comprobar como en un proyecto de línea eléctrica de alta tensión de unos 118 km, en los que la media de distancia entre torres será de 400-500 m. (lo que hace un total de aproximadamente 262 torres de celosía que pueden llegar hasta 71 m. de altura dispuestas en un ámbito territorial de gran calidad ecológica y paisajística), no se recoge ni en el Documento técnico de línea eléctrica ni en su EsIA la ubicación concreta de estas estructuras. Esta falta de información imposibilita la realización de un detallado análisis de la afección provocada por una actuación de gran envergadura sobre la flora, la fauna, el paisaje, el suelo, etc.

La no inclusión de la ubicación de los apoyos de la línea ni en el Proyecto ni en su EsIA, provoca que tampoco se conozcan los kilómetros de pistas que es necesario abrir en el monte para acceder a las torres de celosía. La apertura de estas pistas de acceso es reconocida en el EsIA como uno de los principales impactos entre los que generan estas obras, pero no se aporta información al respecto del número y longitud de los viales que será preciso abrir por áreas de bosque muy inaccesibles debido a las fuertes pendientes. Esto provoca que la valoración que se realiza en el EsIA del impacto sobre los suelos, geomorfología, vegetación, etc. no pueda ajustarse a la realidad de la actuación.

Asimismo, aunque en el EsIA se señalen las longitudes de calles de trabajo que se prevén abrir en las diferentes alineaciones, tampoco se encuentra en dicho documento información cartográfica que recoja los ámbitos concretos en los que se plantea la eliminación de la cubierta vegetal.



4.- En relación con el escaso análisis de las afecciones que provocaría por la línea aérea de alta tensión en Zonas de Especial Protección para las Aves, en ámbitos de especial importancia para la avifauna, y sobre especies de aves protegidas existentes en el entorno de afección del proyecto.

Tal y como se ha señalado anteriormente, el redactor del EsIA ha adoptado como uno de los criterios que de manera preliminar han excluido del análisis de alternativas al corredor Norte la afección sobre la Red Natura 2000. Pero curiosamente se ha obviado que no sólo los Lugares de Importancia Comunitaria - LICs – conforman dicha Red Ecológica Europea, si no que las Zonas de Especial Protección para las Aves – ZEPAs – también son parte integrante de esta Red Ecológica coherente.

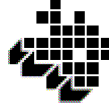
Conviene recordar este aspecto porque el único criterio ambiental utilizado en el EsIA para evitar realizar el análisis del corredor de La Llanada – La Barranca ha sido la afección a una longitud determinada del LIC de Sierra de Urbasa-Andia, pero no se señala nada de las severas afecciones ambientales que el trazado finalmente escogido puede provocar sobre las ZEPAs de las Sierras Meridionales de Álava (código del lugar ES0000246) y de Izki (código del lugar ES2110019). La línea de alta tensión según el trazado recogido en el Proyecto analizado, circunda a lo largo de 17 km la primera de las ZEPAs mencionada y de 19 km la segunda. En cambio, la alternativa Norte no afecta a ninguna ZEPA, quedando la más cercana a una distancia de 25 km.

En este punto cabe recordar que la figura de ZEPA responde a la presencia y abundancia de las especies más amenazadas a nivel Europeo (Directiva Aves 79/409/CEE) mientras que la declaración de la figura de LIC responde a la presencia y extensión de hábitats de interés y/o prioritarios, con independencia de que en el espacio podamos encontrar o no especies de flora y fauna amenazada (mamíferos, anfibios, reptiles, aves, insectos, etc.) (Directiva Hábitats 92/43/CEE)

La ausencia de un análisis riguroso de la afección a las ZEPAs en la que incurre el EsIA es de gran relevancia, puesto que de todos es sabido que una de las afecciones ambientales más significativas que provocan este tipo de instalaciones aéreas son los accidentes por colisión de aves, especialmente en sus hilos de tierra, que son de menor diámetro y están dispuestos en una posición dominante en la línea, tal y como además se señala de manera casi literal en el propio EsIA (*páginas 674, 792, 795, 799, 803, por mencionar solo algunas citas*). Este riesgo se puede ver parcialmente mitigado con la instalación de hilos de tierra de mayor diámetro y/o mediante su señalización con balizas salvapájaros preformadas de dimensiones y con cadencias adecuadas. A pesar de ello, las experiencias de campo realizadas en tendidos de transporte han demostrado que incluso con una correcta señalización de los hilos de tierra solo se reduce entre un 50 y un 70 % la mortalidad por colisión inducida entre las especies amenazadas⁶.

El riesgo de colisión inducido por un tendido aéreo de cable desnudo depende de sus características técnicas (que en este caso no van a variar por el corredor finalmente elegido), pero también, y sobre todo, por el trazado seleccionado y por el tipo de especies y las poblaciones de aves afectadas. Así, el riesgo de colisión es sensiblemente superior en collados, puertos, líneas de cresterío, grandes vanos que atraviesan barrancos y espacios abiertos (zonas esteparias). El riesgo se incrementa sensiblemente entre las aves esteparias y grandes aves veleras, y entre las especies migratorias, así como entre aquéllas que vuelan

⁶ Ferrer, M. y G.Janss. 1999. Aves y Líneas eléctricas: colisión, electrocución y nidificación. Quercus.



en grupos y/o a escasa altura y especialmente entre las nocturnas. Todas estas características en cuanto a emplazamientos quebrados y a la presencia de aves veleras (grandes rapaces rupícolas) y esteparias, son precisamente las que caracterizan a la Montaña Alavesa y a la zona de Navarra afectada.

En este sentido es paradójico comprobar como dentro de los criterios empleados por el redactor del EsIA para llevar el análisis comparativo de alternativas se señala literalmente: *el ámbito es atravesado por varias rutas migratorias empleadas en muchos casos por aves invernantes procedentes de Centroeuropa, aunque este es un aspecto que por su amplitud no se ha tenido en cuenta en la caracterización de los tramos*. Aún más sorprendente es la falta de consideración de los movimientos migratorios, en el análisis realizado por el EsIA, si se tiene en cuenta que el ámbito situado entre el Puerto de Okina y el de Izarza (justamente por donde pasaría el tendido en el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria), es uno de los lugares de paso más importantes de toda la cornisa cantábrica para diferentes especies de aves, registrándose en el año 2009 12.622 observaciones de Paloma torcaz, y 800 de Avefría, por citar sólo las más abundantes⁷. Este puerto también es utilizado en el paso postnupcial y prenupcial por individuos de Águila pescadora y de Aguilucho lagunero.

En evidente relación con este asunto, no puede olvidarse que el tramo concreto del Puerto de Okina y el de Izarza, en cuya zona culminar se proyecta la línea eléctrica a lo largo de unos 3.500 m, se registra una media de 83 días de niebla al año, el techo de nubes por debajo de los 800 metros en las primeras horas de la mañana asciende a 160 días al año y el número anual de días con precipitaciones es de 103. Con estas condiciones meteorológicas, sumadas al viento frecuente en estas zonas de cumbrera, son muy habituales en la zona situaciones de baja visibilidad, aumentando aún más el riesgo de colisión de las aves contra los tendidos aéreos. El EsIA no da ninguna importancia a todos estos aspectos.

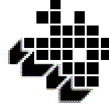
Pero no sólo el EsIA carece de un análisis adecuado de las repercusiones de la infraestructura industrial sobre los Espacios Red Natura, y en especial sobre las ZEPAs, si no que la valoración de impactos que realiza sobre la avifauna potencialmente afectable del entorno se basa en metodologías de estudio inapropiadas y con faltas de rigor evidentes, tal y como se demuestra a continuación.

Señala en múltiples ocasiones el redactor del EsIA que uno de los factores determinantes a la hora de desechar la opción de plantear la línea por el corredor Norte ha sido la presencia en las proximidades del pueblo alavés de Andoín de águila real, tal y como se señaló en el Informe emitido por esta Diputación Foral en las fases preliminares del procedimiento de Evaluación Ambiental. El EsIA omite en cambio señalar que en el mismo Informe ya se apuntaba lo siguiente para el corredor de la Montaña Alavesa: *a nivel faunístico el tendido pasaría por una de las áreas más interesantes del País Vasco, en la que están presentes, entre otras, especies amenazadas tan singulares como el Águila real, el Alimoche y el Halcón peregrino, siendo además una zona muy interesante para la nidificación del Buitre leonado.*"

El ejemplo del Águila real utilizado por el EsIA para desechar el corredor del Norte no podría haber sido más desafortunado y demuestra una absoluta falta de información. El corredor de La Llanada-Sakana afectaría a 2 parejas de Águila real (Andoin y Olo), mientras que la alternativa propuesta y seleccionada por el EsIA afectaría a 9 territorios conocidos de Águila real⁸: 5 parejas en Álava y 4 parejas en Navarra, 5 de ellas (todas las alavesas)

⁷ Sáez de Buruaga, M. Muestreo de la migración postnupcial de palomas y malvices. Consultora de Recursos Naturales, Vitoria-Gasteiz. 2009.

⁸ Del Moral, J.C. 2010. Censo de Águila real (*Aquila chrysaetos*) en España. SEO/BirdLife (En prensa).



enclavadas dentro de ZEPAs y 2 de las navarras en LIC. Todo ello sí que representa una importante afección a la especie y a la Red Natura 2000 y un flagrante incumplimiento de la Directiva Aves (*Directiva 79/409/CEE*).

Asimismo, el ejemplo del Pico mediano para rechazar el trazado por el Valle del Arakil es hilarante, puesto que en su lugar se propone un corredor por Campezo, que circunda durante 19 km la ZEPA del bosque de Izki, lo que afectaría al principal núcleo de población de la especie en toda la Península ibérica. La población de Pico mediano en Arakil es testimonial (1-2 parejas, de las que no se tienen noticias desde hace más de 10 años y que ni siquiera están incluidas en ZEPA)⁹, mientras que la población reproductora en la ZEPA de Izki y bosques aledaños (varios de ellos en la zona de Izarza-Okina directamente afectada por el trazado propuesto) se estima en más de 450 parejas reproductoras¹⁰.

Tanto en la definición del pasillo de menor impacto (*punto 7*) como en el capítulo correspondiente al medio faunístico del análisis del inventario ambiental del pasillo seleccionado por el Promotor de la actuación (*punto 8.3.2.*), en el EsIA se ha analizado la fauna que pudiera ser afectable por la línea eléctrica en un ámbito de únicamente 2 km de anchura a cada lado del trazado seleccionado. Con esta metodología se llega a decir que la afección de la línea por el corredor de la Montaña Alavesa – Tierra Estella sobre las áreas de distribución de especies como el Pico mediano, el Quebrantahuesos, o la Avutarda es nula, y es prácticamente inexistente para el caso del Buitre leonado, el Águila perdicera y otras rapaces. Tal y como demostramos en el apartado 10 de este Informe la afección provocada sobre la avifauna con la construcción de la línea eléctrica por el Pasillo 38 será de carácter crítico e irreversible, y de mucha mayor magnitud que el inducido en caso de llevarse la instalación por el corredor Norte (Llanada Alavesa – La Sakana).

Con todo ello queda sobradamente demostrado que, a diferencia de lo señalado en el Estudio de Impacto Ambiental, la afección de la línea eléctrica por el pasillo seleccionado como de menor impacto (el 38) provocará sobre la comunidad de avifauna de su entorno un impacto de magnitud crítica e irreversible, y en todo caso de mucha mayor magnitud que el inducido en caso de llevarse la instalación por el corredor Norte (Llanada Alavesa – La Sakana). Por ello podemos afirmar que el EsIA debe analizar este aspecto con mayor profundidad, rigor científico e imparcialidad, puesto que la valoración del impacto que en él se recoge no se ajusta a la realidad de los datos anteriormente plasmados.

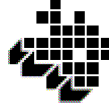
5.- En relación con la no consideración en el EsIA de las afecciones provocadas sobre los Montes del Catálogo de Utilidad Pública.

En el apartado del EsIA en el que se recogen los condicionantes técnico-económicos, ambientales y legales tenidos en cuenta en el análisis de alternativas de los diferentes pasillos analizados (*página 604 a 616*) se señala casi explícitamente que no se han considerado los Montes de Utilidad Pública ni han sido objeto de valoración, dado que el elevado número de los mismos hace que resulte imposible no discurrir sobre ellos.

Los Montes de Utilidad Pública tampoco han sido considerados por el Promotor de la actuación para desechar el pasillo Norte de la Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana.

⁹ Fernández, C. y Azkona, P. 1996. *Plan de recuperación del Pico mediano (Dendrocopos medius) en Navarra*. Informe inédito, D.G. de Medio Ambiente, Gobierno de Navarra.

¹⁰ Arambarri, R. y A. Rodríguez. 1996. Distribución y estima poblacional del Pico mediano (*Dendrocopos medius*) en Álava. *Ardeola* 43: 221-224.



Esta falta de consideración es insólita, puesto que el Catálogo de Montes de Utilidad Pública ha conformado desde mediados del siglo XIX una figura de protección del patrimonio natural forestal y de defensa del papel social de los montes públicos de una enorme trascendencia y que supuso en su tiempo un colosal esfuerzo y dedicación técnica. A más de un siglo de distancia, pueden valorarse los resultados de aquella empresa en el conjunto del Estado español. Por ilustrarlo con un ejemplo, en Álava el 90% de la superficie incluida en la Red Ecológica Europea Natura 2000 está catalogada como Monte de Utilidad Pública, lo que a nuestro juicio pone de manifiesto la importancia que ha tenido en la conservación de la biodiversidad la catalogación de los montes públicos.

No es la figura del Catálogo de Montes un modelo valioso históricamente pero superado por otros. Muy al contrario, las políticas actuales apoyan y revalidan esta figura. Así la Ley estatal básica de Montes 42/2003, modificada por la Ley 10/2006 refuerzan la protección de los montes catalogados, estableciendo el carácter de dominio público forestal a los montes del Catálogo y declarando su inalienabilidad, inembargabilidad e imprescriptibilidad.

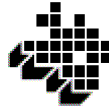
En este marco legal y de praxis de defensa del dominio público forestal, resulta descabellada una propuesta de trazado tan abusivamente lesiva con el patrimonio público forestal catalogado, cuando existen alternativas de muchísimo menor impacto sobre el dominio público forestal, tal como la Alternativa Norte arriba citada.

El Pasillo 38, elegido en el ESIa como alternativa para el trazado de la línea de transporte de energía eléctrica de 400 kV entre Ullibarri-Arrazua y Muruarte de Reta produce una afección a los montes del Catálogo de U. P. de Álava muy superior a otras alternativas, y en particular a la que discurre por el eje Llanada oriental alavesa – Barranca Navarra, hasta el punto de resultar una afección inadmisibile.

Según se detalla más adelante, sólo en el Territorio Histórico de Álava el tendido discurriría a lo largo de 10.074 m sobre montes de dominio público. A esta gravísima afección habría que añadir el tramo que discurre por Treviño, área que, independientemente de su situación administrativa, forma parte de la misma unidad geográfica y natural que lo que venimos llamando en este informe La Montaña. A reserva de los datos que pueda proporcionar la administración forestal de Castilla y León, según nuestros cálculos la longitud de tendido discurriría a lo largo de los Montes de U.P. de Treviño sería de 6.775 metros. A esta enorme afección habría que añadir, como ya se ha señalado en otros apartados de este informe, el gravísimo deterioro adicional que generaría en estos montes el viario de acceso para la construcción de las torres y el tendido de cables.

Desde el punto de vista de la vegetación de los tramos de monte público afectados, destaca el elevado impacto sobre los hayedos: hayedos eutrofos y acidófilos que, según el trazado se adentra hacia el sur, dan paso en las estaciones con características más xerofíticas, a los hayedos con boj, masas forestales de elevada calidad ecológica y paisajística que constituyen aquí una singularidad ecológica. La vulnerabilidad de estos hayedos, debido a las precarias condiciones de suelo es extrema. Cualquier actuación que suponga su tala, y que la construcción del tendido va a conllevar, hace prácticamente irreversible la recuperación del hayedo.

La situación de límite ecológico del hayedo en esta zona no es obstáculo para que en este entorno se den las mejores representaciones del hayedo de la Comunidad Autónoma del País Vasco en cuanto a calidad de estación. El paraje de *Ramuza*, en el monte de U.P nº223,



de propiedad compartida entre Lagrán y sus vecinos treviñeses de Bajauri y Obecuri, a kilómetro y medio del tendido, presenta unos datos en su Plan Dasocrático que sólo son superados en Álava por cuatro parcelas, un 1,5% del total de hayedos alaveses, en cuanto a altura media o existencias maderables, lo que convierte a esta masa forestal en un ejemplo excepcional de productividad forestal dentro de los hayedos de la provincia.

Aunque en los seis municipios afectados en Álava el impacto sobre los montes de dominio público es muy grave, destaca en longitud y en impacto la afección en el municipio de Lagrán, con una longitud de trazado a través de monte catalogado de 3.875 metros, dañando fundamentalmente a bosques de haya con buen índice de madurez.

Precisamente el municipio de Lagrán, alberga uno de los proyectos de desarrollo rural ligado al turismo más emblemático en Álava. Desde mediados de la década de los noventa, con apoyo e impulso la Diputación Foral de Álava y la Cuadrilla de Montaña Alavesa, se ha promocionado una modalidad de turismo rural respetuosa con el Medio Ambiente. Dentro de este programa se construyeron dos campos públicos de golf en terrenos de monte catalogado que albergaban cultivos agrícolas de poca productividad, uno en Urturi y otro segundo el Lagrán, el primero ligado a la práctica más competitiva y el segundo orientado a Escuela de golf y campo de prácticas.

A diferencia de otros proyectos de golf, que frecuentemente encubren actuaciones de índole especulativo, en este caso se ha mantenido la propiedad pública de los terrenos y su catalogación como dominio público forestal, lo que ha permitido un desarrollo urbanístico limitado y armónico, y la perfecta integración paisajística de la iniciativa. El proyecto se completa en Lagrán con una red de senderos de pequeño recorrido, un área de acampada de iniciativa también pública y la construcción de un hotel rural perfectamente integrado en el paisaje, que está en estos momentos en proyecto. El tendido que se proyecta discurriría a escasos metros del emplazamiento previsto en la normativa urbanística para el hotel.

La línea proyectada discurre apenas a 400 m de campo de golf de Lagrán, entre éste y su núcleo urbano, lo que produce un fuerte deterioro de la calidad paisajística de este entorno y de la actividad que allí se desarrolla. Además este grave impacto será apreciable a cualquiera que se desplace hacia Lagrán desde Bajauri por la carretera A-3132.

El acercamiento a Lagrán por esta ruta permite disfrutar de una de las vistas más hermosas de Álava, al recortarse el cerro sobre el que se asienta la parte más antigua del núcleo de Lagrán sobre el magnífico fondo escénico de la vertiente norte de la Sierra de Cantabria, con sus excelentes hayedos en la ladera coronado por la larga y abrupta cornisa caliza de su cresterío. Si la línea eléctrica llegara a construirse, al discurrir casi paralela a la Sierra, esta vista se vería interrumpida por la presencia cercana del tendido.

Aunque la afección del tendido a los montes públicos catalogados del municipio de Oyón – Oion, pueda ser considerado de menor envergadura en cuanto a sus dimensiones, resulta particularmente grave por varios motivos:

- Los montes de U.P. 172 y 173 son los únicos montes catalogados en el municipio de Oyón y de los pocos en la comarca de Rioja Alavesa.
- La situación de cabecera de estos montes tiene un papel protector fundamental. De hecho es precisamente esta cabecera la que presenta el máximo riesgo de erosión en el mapa obtenido aplicando la Ecuación Universal de Pérdida de Suelo para la CAPV.



- El monte de U.P. nº 173, “Pinar de Dueñas” sustenta la masa de pino carrasco (*Pinus halepensis*) espontánea más noroccidental de la península Ibérica, lo que tiene un indudable interés naturalístico y puede ser de interés a la hora de analizar la biodiversidad genética de esta especie. El tendido discurre muy cerca del monte en el área de expansión natural de *Pinus halepensis*.

Teniendo en cuenta la importancia para la protección de los suelos y el régimen hídrico de esta zona, la administración forestal alavesa viene trabajando en una línea de incorporación al Catálogo de los Montes de Utilidad Pública de los espacios forestales de este área. De hecho, por Acuerdo del Consejo de Diputados 673/1999 de 20 de julio, se incluyó en el monte nº 173 una superficie de 57 hectáreas en el Termino de *Las Llanas* en el límite septentrional del municipio de Oion – Oyón. El trazado de línea eléctrica proyectado discurre entre las dos subzonas del MUP nº 173 y constituye un serio obstáculo a la futura conexión de ambos tramos de monte y perjudica los planes de protección de esta importante cabecera.

Con todo ello queda sobradamente demostrado que el Catálogo de los Montes de Utilidad Pública reviste una importancia de primer orden, tanto desde el punto de vista ecológico como a nivel socioeconómico en una comarca eminentemente rural como es la Montaña Alavesa, por lo que es incomprensible su total falta de consideración y análisis de las afecciones provocadas por el Proyecto de REE sobre los mismos.



Figura 13.- Montes del Catálogo de Utilidad Pública de Álava (en verde) y de Treviño (en azul) atravesados por la línea eléctrica de alta tensión a lo largo del Pasillo 38.



10.- ANÁLISIS COMPARATIVO DE IMPACTOS DEL PASILLO DESCARTADO POR EL PROMOTOR (PASILLO 1, Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana) Y DEL SELECCIONADO EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL COMO DE “MENOR IMPACTO” (PASILLO 38, Montaña Alavesa – Tierra Estella).

Tal y como ya se ha señalado en el punto 4 del presente Informe, el EsIA descarta apriorísticamente los pasillos definidos para implantar la línea de alta tensión por el corredor de infraestructuras de la Llanada Alavesa-La Barranca/Sakana antes de proceder a realizar el Análisis Ambiental Comparativo de las alternativas propuestas, concretamente en el apartado 7.4.3., en base a dos factores (densidad de población y afección sobre Red Natura 2000), evitando de este modo el contrastar y comparar con el necesario rigor dicha alternativa con el resto de las opciones.

Sin embargo en el EsIA sí se recogen los datos identificativos de todos los tramos definidos para diseñar los pasillos, incluso los datos de los tramos que forman las alternativas del trazado Norte. Eso nos permite realizar de forma sencilla el análisis comparativo de los pasillos 1, pasillo planteado para la Llanada Alavesa-La Barranca/Sakana y descartado a priori, y el 38, designado por el Promotor como “pasillo de menor impacto” (pasillo de la Montaña Alavesa-Tierra Estella), utilizando para ello los mismos criterios y condicionantes que se han utilizado por el Promotor en el EsIA para comparar el resto de las alternativas.

Ya que el EsIA no lo hace, procedemos en este apartado a realizar dicha comparación y al mismo tiempo a valorar el rigor de los criterios y los datos utilizados por el equipo redactor del documento.

En todo caso se debe señalar que el pasillo 1 definido por el Promotor, podría redefinirse y diseñarse de forma más respetuosa con sus valores ambientales, si se llevase a cabo un análisis pormenorizado y detallado de su traza.

10.1.- Criterios técnicos.

Pendientes:

El EsIA recoge datos sobre los metros que sobrevuela cada pasillo sobre pendientes superiores al 20 %. Los resultados para los pasillos 1 y 38 según el citado EsIA serían los siguientes:

	Longitud sobrevolada sobre pendientes >20% (m)
PASILLO 1	45.393
PASILLO 38	23.990

Según estos datos el trazado por el corredor de La Llanada - La Barranca/Sakana presenta mayores dificultades topográficas que la alternativa elegida, algo que resulta evidentemente falso si tenemos en cuenta que discurre por zonas llanas de fondo de valle en las que se asientan otras de infraestructuras lineales que no serían viables en zonas de tan elevadas pendientes como es el caso del ferrocarril. En cambio, el corredor de la comarca de la Montaña-Tierra Estella debe atravesar relieves abruptos y no lineales con fuertes desniveles en zonas como la subida a los Montes Altos de Vitoria o la subida a la Sierra de Codes y posterior descenso hacia zonas más bajas.



Con el fin de demostrar este hecho, este Órgano Ambiental ha procedido a realizar una medición pormenorizada para el corredor del Norte, concretamente para los dos tramos más importantes que lo conforman (S y V). Al no presentar el EsIA un trazado exacto para la línea que discurriría por este corredor, sino un pasillo amplio, se ha analizado de forma detallada la distancia que una línea central dentro de ese pasillo tendría que recorrer sobre terrenos con pendientes superiores al 20%. Los resultados obtenidos nada tienen que ver con los incluidos en el EsIA: serían 21.589 los m en los que la línea sobrevolaría sobre terrenos de este tipo en estos tres tramos, frente a los 40.916 m recogidos en el EsIA para los mencionados tramos del corredor de la Llanada Alavesa-LaBarranca/Sakana. Faltaría por realizar el análisis del tramo A y del O. Según el EsIA, el tramo A no discurre por este tipo de terrenos, mientras que para el O se señala que son 4.477 m los que recorrería la línea sobre pendientes superiores al 20 %. Aunque sumásemos esta longitud, aun sin verificar su validez a través de un estudio pormenorizado del tramo, a la obtenida en nuestro análisis, estaríamos hablando de 26 km con pendientes superiores al 20 % frente a los 45 que refleja el EsIA para todo el pasillo 1.

En vista de los resultados obtenidos, mediante los cuales queda sobradamente demostrado que las dificultades topográficas del corredor del Norte no son tales, consideramos que en este apartado del EsIA se están utilizando datos inexactos y nada ajustados a la realidad del territorio afectado.

Geotecnia:

El EsIA identifica zonas con condiciones constructivas desfavorables y muy desfavorables por problemas de tipo geomorfológico, geotécnico, hidrológico y litológico, sin detallar cómo se realiza la identificación de este tipo de zonas. Según los datos que se incluyen en el EsIA, se obtienen los siguientes parámetros para los pasillos 1 y 2:

	Longitud sobrevolada sobre zonas desfavorables (m)	Longitud sobrevolada sobre zonas muy desfavorables (m)
PASILLO 1	11.932	10.282
PASILLO 38	21.117	0

Consideramos que se trata de un criterio meramente constructivo y que los datos resultan al menos no fiables, ya que en el pasillo 1 existen en la actualidad otras líneas eléctricas e infraestructuras como carreteras y ferrocarriles cuyos requisitos constructivos exigen mayores capacidades de carga que este tipo de proyectos. Por otra parte, también se debe tener en cuenta que el documento no explica ni la diferencia ni el límite existente entre las “zonas desfavorables” y las zonas “muy desfavorables”, por lo que el análisis de estos datos resulta poco fiable.

10.2.- Criterios ambientales.

Longitud:

Utilizando los datos recogidos en el EsIA, la diferencia de longitud es mínima entre el pasillo propuesto en la Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana y el propuesto por la comarca de la Montaña. Ello es debido a que ahora, y a diferencia de lo propuesto en las fases previas de este proyecto (hasta 2007), el tendido en Navarra iría mucho más al Sur en lugar de



terminar en la subestación de Muruarte de Reta. Por ello, los datos sobre la longitud de la línea que se recogen en el EsIA son los siguientes:

	Longitud del tendido (m)
PASILLO 1	117.593
PASILLO 38	117.570

No obstante, no se debe perder de vista que una de las cualidades del trazado originalmente valorado para el proyecto por el corredor de la Llanada Alavesa- La Barranca/ Sakana (proyecto presentado en 2003 y mantenido al mismo nivel que el resto de opciones hasta 2007) es que constituía el camino más corto entre La Llanada Alavesa y la Cuenca de Pamplona. Por eso y por la ausencia de dificultades topográficas, éste ha sido el corredor natural utilizado históricamente por todas las infraestructuras que pretendían enlazar Pamplona con Vitoria. Este trazado suponía un recorrido aproximado de 92 km hasta llegar a la subestación de Muruarte, mientras que el actualmente propuesto a través de la Comarca de la Montaña-Tierra Estella conlleva 118 km de recorrido (más 8 km del enlace con la S.E. de Dicastillo y otros 34 km del futuro enlace con la S.E. de Muruarte de Reta para garantizar un segundo suministro a las S.E. de Pamplona); un incremento neto de más del 28 % de recorrido, incremento que asciende al 65 % si consideramos el tramo entre el enlace y la S.E. de Muruarte de Reta y al 74 % si consideramos también el enlace con la SET de Dicastillo.

En definitiva, estimamos que no se justifica el cálculo del recorrido total del trazado por el corredor de la Llanada Alavesa- La Barranca/Sakana hasta el enlace de la línea en Tafalla (118 km), 25 km al Sur de la S.E. de Muruarte de Reta, cuando por pura lógica debería haberse considerado hasta la S.E. de Muruarte de Reta (92 km) y tal y como se había considerado viable en las primeras fases de desarrollo del proyecto (hasta 2007).

Por otra parte, en la alternativa de la Comarca de la Montaña-Tierra Estella se considera únicamente el trazado del tramo de tendido de 126 km a construir de forma inmediata (118 km hasta el enlace de la línea en Tafalla más otros 8 km para enlazar con la SET de Dicastillo), que en realidad no es más que un mero “enlace”, que puede perfectamente llevarse a cabo también, incluso con una menor longitud, desde la alternativa Norte.

Los cálculos realizados por el EsIA al estimar el recorrido total, acumulado y por tramos, al objeto de que el corredor de la Comarca de la Montaña-Tierra Estella saliera hipotéticamente beneficiado ambientalmente, pueden servir para justificar una alternativa seleccionada “a priori” o incluso para defender dicha elección ante la opinión pública, pero es importante que a efectos de una Evaluación de Impacto Ambiental rigurosa se consideren con precisión los kilómetros que realmente son necesarios en cada una de las alternativas. Para ello es fundamental también considerar diferentes alternativas de enlace en la línea de 400 kV Castejón-Pamplona, estimando como una opción más la de terminar en la subestación de Muruarte de Reta.

El incremento del recorrido por la zona de la Montaña y Tierra Estella a diferencia del Pasillo Norte (del 28 %, del 65 % o incluso del 74 %, según cómo se valore y según cual sea el punto final de la línea) conlleva un importante incremento del impacto social, paisajístico, ambiental y de riesgo de colisión para la avifauna, dado que las principales afecciones de la línea de 400 kV son permanentes y solo parcialmente amortiguables (de ocupación del terreno, de destrucción del paisaje, efecto barrera...) y, por tanto, su efecto acumulativo, la mayoría de las veces, está en relación directa con los kilómetros de recorrido de la infraestructura.



Suelo:

Se definen en el EsIA dentro de este criterio los impactos por “*el posible riesgo de erosión que conlleva la deforestación por la posible apertura de la calle en zonas de pendiente acusada y la apertura de nuevos accesos*”. Se viene a reconocer en el EsIA que el impacto sería muy superior en la Montaña que en el pasillo de La Llanada, y eso que no se ha realizado un estudio minucioso de las dificultades reales de acceso, ni tampoco se conocen los puntos concretos de instalación de apoyos en zonas de montaña. También se recoge en el EsIA que “*el número de posibles accesos (en referencia a los ya existentes) desciende en zonas boscosas o más montañosas*”, como es el caso del pasillo 38 a su paso por los bosques de los Montes de Vitoria y otras áreas arboladas, mientras que el pasillo 1, al discurrir por zonas de valle y laderas bajas fuertemente artificializados y antropizados cuenta con un amplio abanico de accesos a todos los puntos del tendido, fruto de los diferentes usos que el hombre ha ido realizando del territorio que hoy conforma un corredor de infraestructuras consolidado. Cabe mencionar que a ninguno de los tramos que conforman el pasillo 1 se le ha designado una densidad de accesos “baja” en las tablas de datos del EsIA.

A esto se le debe añadir que, tal y como se analizará de forma detallada en el apartado de afecciones sobre la vegetación, la construcción de pistas de acceso a la línea en una zona rural-natural, poco intervenida y con fuerte relieve como es la Comarca de la Montaña-Tierra Estella supondría un impacto ambiental sensiblemente superior al que pudiera producirse en el corredor del Norte, que por la morfología del terreno, la densidad y el nivel de intervención humana presenta una red de pistas mucho más extensa. En el caso de La Llanada - La Barranca/Sakana la construcción de nuevas pistas de acceso podría incluso contemplarse como un beneficio para las actividades agropecuarias de la zona, mientras que en el caso de Campezo-Tierra Estella, supondría un mayor impacto paisajístico, sobre la vegetación autóctona y sobre los hábitats prioritarios, además de suponer un notable incremento de la accesibilidad a zonas, hábitats y especies particularmente sensibles a las molestias humanas.

Lo mismo pasa con los apoyos, que supondrán un impacto permanente e irreversible para el suelo: el tendido en trazado llano (pasillo 1) necesita menos apoyos, al poder establecerse vanos de mayor longitud, mientras que en las líneas en relieves más abruptos y no lineales (pasillo 38) es imprescindible incrementar el número de apoyos, y por ende, el impacto producido por los mismos.

Agua:

En el EsIA se analiza el número de cruces que debe realizar el tendido sobre ríos, arroyos y canales, resultando los siguientes datos:

	Cruces sobre ríos, arroyos y canales
PASILLO 1	77
PASILLO 38	106

Resulta curioso que en el EsIA se señale el pasillo 39 como el más desfavorable, con 102 intersecciones, cuando, según la información recogida en las tablas de datos de los tramos, el pasillo 38 realiza más cruces sobre cauces fluviales.



Clima:

Se recoge en el documento del EsIA que “*el hecho de que ninguno de los pasillos discurre por cimas elevadas y la distancia relativamente corta que los separa entre sí, condiciona que el clima sea muy similar para todos ellos, por lo que no será un criterio discriminatorio a la hora de seleccionar la alternativa de menor impacto*”. Por lo tanto, el pasillo 1 tampoco debería ser descartado por este criterio.

No obstante, no estamos en absoluto de acuerdo con lo recogido por el EsIA en este apartado, ya que no puede olvidarse que las condiciones microclimáticas de cada tramo tienen relación directa con los impactos producidos por un tendido sobre la avifauna del entorno. Como ejemplo, y en referencia al trazado seleccionado como “de menor impacto” (pasillo 38), en el tramo concreto del Puerto de Okina y el de Izarza, zona “clave” regional de paso de aves migratorias y de gran concentración de puntos de nidificación de rapaces forestales, en cuya zona culminar se proyecta la línea eléctrica a lo largo de unos 3.500 m, se registra una media de 83 días de niebla al año, el techo de nubes por debajo de los 800 m en las primeras horas de la mañana asciende a 160 días al año y el número anual de días con precipitaciones es de 103 como antes ya se ha señalado. Con estas condiciones meteorológicas, sumadas al viento frecuente en estas zonas de cumbre, son muy habituales en la zona situaciones de baja visibilidad, aumentando aún más el riesgo de colisión de las aves contra los tendidos aéreos e incrementándose significativamente el efecto barrera de la infraestructura. El EsIA no otorga ninguna importancia a todos estos aspectos.

Atmósfera:

El EsIA utiliza el dato “*distancia a núcleos habitados o viviendas aisladas*” para medir el impacto de la emisión de polvo durante la fase de construcción y los efectos provocados por el paso de la corriente una vez la línea se ponga en servicio. El pasillo 1 cumple el requisito considerado en el EsIA, es decir, en todos los tramos que lo conforman, los núcleos habitados se localizan a más de 300 m, tal y como se recoge en las fichas de datos de cada tramo. **Es importante destacar esto, ya que la distancia a las poblaciones ha sido uno de los criterios utilizados por el Promotor para realizar el descarte a priori de los pasillos definidos por el corredor de infraestructuras Llanada Alavesa-La Barranca/Sakana.**

No obstante, al no poder justificar para el pasillo 1 la cercanía excesiva de las poblaciones con los datos recogidos, en el EsIA se ha procedido a considerar sendas bandas de 500 m de anchura a cada lado del pasillo propuesto y a contabilizar las poblaciones incluidas en la nueva banda (que llega en algunas zonas a los 1.800 m de anchura), por lo que en realidad el criterio que se ha tenido en cuenta es el de “Densidad de Población”. Tal y como ya se ha señalado en el punto 4 de este Informe, si se utilizase la misma metodología empleada por REE y la consultora para descartar el corredor Norte, mediante la cual resultan ser 24 los núcleos afectados por el tendido (*así se recoge en las páginas 661 y 662 del EsIA*), y aplicándolo a la franja que discurre por la Montaña Alavesa-Treviño-Tierra Estella, cosa que no se hace en ningún punto del EsIA, serían también 24 los núcleos de población afectados en todo o en parte por la línea, que además se situarían más próximos al tendido (casos de Oreitia, Hijona, Eguileta, Lagrán, Albaina, Pariza, etc).



Por otro lado, en contra de lo que interesadamente mantiene el EsIA, existe entre los núcleos urbanos y el LIC de Sierra Urbasa-Andía un pasillo suficientemente amplio que permitiría el estudio de variantes que garanticen una mínima afección a los núcleos de población y sin que sea necesario afectar al LIC en muchos casos.

Vegetación:

Estos son los datos que recoge el EsIA respecto a los metros lineales sobrevolados sobre diferentes tipos de vegetación:

	% prados y cultivos	% plantaciones forestales	% cultivos leñosos	% frondosas autóctonas	%pastizal	% matorrales bajos	% matorrales altos
PASILLO 1	49,3	2,9	0,6	22,9	7,2	12,6	2,8
PASILLO 38	60,9	7,4	1,1	14,9	3,9	12,4	0,2

Es posible que el pasillo 1 (Llanada-Barranca/Sakana) sobrevuele un menor porcentaje de prados y cultivos pero es importante señalar, que en cuanto a los bosques de frondosas autóctonas desde luego en el Territorio Histórico de Alava este corredor no encuentra en su trazado ninguno. Por lo tanto, entendemos que el dato aportado en el EsIA debe referirse a la parte navarra, pero aún así, sólo puede justificarse por la modificación sesgada y sin justificación alguna que se ha realizado de este pasillo frente al presentado originalmente y mantenido como viable hasta el 2007: al subir el trazado ladera arriba en La Barranca, el pasillo sobrevolaría una mayor longitud sobre bosques de este tipo. Sin embargo, tal y como se reitera en el contenido de este Informe una y otra vez, resulta técnicamente viable la inserción del tendido en el corredor de infraestructuras consolidado en el fondo de valle, sin afección alguna a las zonas altas y aprovechando un eje más antropizado.

Por lo tanto en el EsIA se “inflan” los datos aportados de afección a frondosas autóctonas por el pasillo 1. Además, nos parece importante completar este análisis con otras variables que sirven para cuantificar la calidad, la diversidad y la fragilidad de los diferentes hábitats afectados, condiciones no contempladas en los datos analizados hasta el momento.

En el EsIA se recogen a nivel meramente enunciativo, pues no han sido considerados en la evaluación ambiental global, tal y como reiteradamente se viene señalando en el cuerpo de este informe, los datos referentes a los Hábitats de Interés Prioritario sobrevolados por los pasillos, así como los que se encuentren en un excelente estado de conservación dentro de este grupo:

	Hábitats de Interés Prioritario sobrevolados (m)	Hábitats de Interés Prioritario en excelente estado de conservación sobrevolados (m)
PASILLO 1	2.492	871
PASILLO 38	7.854	1.428

Reflejan estos datos que el trazado elegido por el Promotor como “menos impactante”, es decir, el pasillo 38, discurre sobre Hábitats de Interés Prioritario de acuerdo a la Directiva 92/43/CEE durante 5.400 m más que el trazado de la Llanada-Barranca y afecta a casi al doble de este tipo de hábitats en excelente estado de conservación, por lo que el impacto sobre la vegetación y hábitats resultaría claramente mucho más severo si se construyese la línea por ese pasillo.



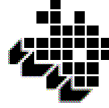
Además, en cuanto a la diversidad de hábitats afectados por cada pasillo en el Territorio Histórico de Álava, utilizando la cartografía Eunis, se verifica la existencia de los siguientes:

	PASILLO 1	PASILLO 38
Hábitats no catalogados	<ul style="list-style-type: none"> - Monocultivos intensivos - Espinares no atlánticos - Brezales calcícolas - Pastos parameros de <i>Festuca hyxtris</i> - Prados sembrados inicialmente y cultivos forrajeros - Saucedas ribereñas - Plantaciones de frondosas - Arcillas, margas y limos con vegetación escasa por erosión natural - Bosques de jóvenes frondosas - Hayedo basófilo neutro 	<ul style="list-style-type: none"> - Monocultivos intensivos - Prados - Pastos de <i>Aphyllantes</i> - Romerales - Helechales atlánticos y subatlánticos, montanos - Saucedas ribereñas - Plantaciones de <i>Pinus sylvestris</i> - Plantaciones de <i>Pinus radiata</i> - Plantaciones de <i>Pinus nigra</i> - Hayedo basófilo neutro - Bosque acidófilo de <i>Quercus robur</i> - Bosques naturales de jóvenes frondosas
Hábitats de Interés Comunitario	<ul style="list-style-type: none"> - 4090 Brezal calcícola con genistas - 9240 Quejigal sublatántico 	<ul style="list-style-type: none"> - 4030 Brezal subatlántico - 4090 Brezal calcícola con genistas - 6210 Pastos calcáreos petranos - 6230 Praderas montanas de <i>agrostis</i> y <i>Festuca</i> - 9240 Quejigal sublatántico - 9120 Hayedo acidófilo atlántico - 9150 Hayedo basófilo xerotermófilo - 9340 Carrascal supramediterráneo subhúmedo - 92A0 Chopera ribereña mediterránea - 9230 Marojal eurosiberiano - 9240 Quejigal con boj
Hábitats de Interés Prioritario	<ul style="list-style-type: none"> - 6210* Lastonares y pastos semisecos calcáreos de <i>Mesobromion</i> - 6220* Pasto xerófilo de <i>Brachypodium retusum</i> - 91E0* Fresneda ribereña eurosiberiana 	<ul style="list-style-type: none"> - 6210* Lastonares y pastos semisecos calcáreos de <i>Mesobromion</i> - 6220* Pasto xerófilo de <i>Brachypodium retusum</i> - 91E0* Fresneda ribereña eurosiberiana

Sin duda, el pasillo 38 afecta a un mayor número de hábitats y por tanto a una mayor diversidad de especies vegetales, destacando la gran cantidad de Hábitats de Interés Comunitario que se afectan. Según se recoge en el propio EsIA, este pasillo 38 será el que implique una mayor afección sobre hábitats de interés prioritario en excelente estado de conservación.

Realizado este análisis, no debemos perder de vista que al tratarse de una infraestructura básicamente aérea, el tendido de REE presenta dos impactos sobre los hábitats de interés: por un lado, la creación de nuevos accesos durante la construcción y mantenimiento de la línea y, por otro, la ocupación permanente del hábitat que se restringe a las zapatas y base de los apoyos.

En cuanto a efectos sobre la vegetación derivados de la ubicación de la línea y construcción de los apoyos señalar también diferencias notables en cuanto a implicaciones ambientales negativas derivadas de los pasillos 1 (Llanada-Barranca) y el Pasillo 38 de La Montaña Alavesa. Así, el número final de apoyos depende también de la orografía del terreno, muy diferente en uno y otro trazado. En los tendidos eléctricos construidos en trazados llanos (como es el caso de La Llanada y valle del Arakil) se incrementan notablemente la amplitud de los vanos y se reduce proporcionalmente el número de apoyos necesarios para soportarlos; especialmente el nº de apoyos de amarre. Además en terrenos llanos se puede variar la amplitud del vano para ajustar la ubicación de las torres a las zonas de menor impacto sobre la vegetación o para evitar afectar a manchas de hábitats de interés, como los que pudieran encontrarse en las estribaciones del LIC de Sierra Urbasa-Andía.



Por el contrario, en relieves abruptos y no lineales (como es el caso de los Montes de Vitoria y de La Montaña Alavesa), los proyectistas se ven obligados a incrementar el número de apoyos y a ubicarlos en lugares muy determinados (lugares dominantes y ángulos), de forma que no se pueden evitar las zonas de vegetación autóctona ni amortiguar los impactos sobre los hábitats prioritarios afectados; esto supone que en la práctica el trazado por Montaña Alavesa - Tierra Estella conllevará la instalación de un mayor número de torres, la destrucción de una mayor superficie de hábitats prioritarios y la construcción de una mayor red de nuevos accesos que, además por el relieve, serán más complicados, largos e impactantes, y afectarán a su vez a una mayor superficie de hábitats prioritarios e incrementarán la accesibilidad a las zonas de nidificación, alimentación y reposo de las aves que motivaron la declaración de las ZEPA de Izki y las Sierras Meridionales de Álava y de las áreas de interés para las aves esteparias de la Ribera estellesa en Navarra.

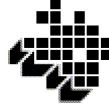
Montes de Utilidad Pública:

Consideramos de suma importancia destacar que en el EsIA se decide obviar este criterio, el de afección a Montes de Utilidad Pública (MUP), al considerar que *“la mayor parte del ámbito de estudio está considerado como Monte de Utilidad Pública (MUP), distinguiéndose también algunas superficies catalogadas como montes patrimoniales de Navarra. Debido a su distribución espacial, resulta imposible que sean evitados por la infraestructura eléctrica en estudio.”* En la página 613 se afirma que *“aunque habitualmente este condicionante es objeto de valoración, en el presente caso y teniendo en cuenta el número de los mismos y el hecho de que resulta imposible no discurrir sobre ellos, no se tomará en consideración ya que no sirve de elemento no discriminatorio”*. Por lo tanto, no se utiliza este condicionante a la hora de realizar el Análisis Comparativo de los pasillos, ni se recogen en el documento los datos sobre afección a los MUP.

Analizando la cartografía relativa a los MUP, no es difícil discernir que lo recogido en el EsIA no se corresponde con la realidad si tenemos en cuenta los valores de afección a los MUP del pasillo de la Llanada –La Barranca/Sakana y el pasillo 38 seleccionado, tanto a nivel de longitudes sobrevoladas sobre montes catalogados como en lo que se refiere a las superficies incluidas en la zona de protección de la línea, estimada aproximadamente de 30 m de anchura: el pasillo 38 sobrevolaría 16.829 m de MUP y afectaría a 514.751 m² de los mismos en el Territorio Histórico de Álava y en Treviño. La afección del pasillo 1 sería menor, al discurrir por el corredor de infraestructuras del fondo del valle.

Estos indicadores cuantitativos deben ser completados con un análisis de la calidad y grado de conservación de los Montes catalogados de UP. En el caso del corredor de la Llanada Alavesa-La Sakana/Barranca, sólo se afecta a zonas bajas de los montes catalogados, que presentan en general escaso valor natural y que incluso en muchas ocasiones han sido roturados y se utilizan en la actualidad para cultivos, por lo que no se afecta ni una parcela de bosque. No es así en el pasillo proyectado por la Comarca Alavesa-Treviño-Tierra Estella, donde los MUP afectados albergan en su mayoría bosques climácicos en buen estado de conservación y de alto valor ecológico como los hayedos acidófilos, hayedos con boj, quejigales, carrascales...

Esta afección, muy inferior a la generada sobre los MUP de la alternativa de la Montaña Alavesa, se incrementaría además por las obras de apertura de nuevos accesos al trazado, que en el pasillo por el corredor Norte serían de poca incidencia, mientras que en la Montaña tendrían un impacto añadido sobre los montes catalogados muy grave.



Fauna:

El EsIA delimita al analizar las afecciones sobre la fauna territorios de algunas especies (Pico mediano, Quebrantahuesos, esteparias, rupícolas, Aguila perdicera, Aguilucho cenizo, y Buitre) y territorios en los que existen dormideros. Se valoran los metros que sobrevuelan los pasillos sobre estos territorios. Esta metodología resulta totalmente inadecuada para analizar las afecciones que sobre la avifauna tiene la instalación de un tendido eléctrico como el proyectado.

El examen realizado resulta insuficiente, ya que se trata de un análisis realizado de una forma demasiado general y sin tener en cuenta que el riesgo no va a depender solo de la presencia y grado de amenaza de las poblaciones afectadas, sino también y especialmente del tipo de ave (esteparias vs. forestal) y de las características del trazado seleccionado (fondo de valle vs. relieve abrupto y de paso entre montañas). En cualquiera de los múltiples aspectos en los que se haga la comparación, el trazado a través de la Comarca de la Montaña-Treviño-Tierra Estella resulta significativamente más impactante para las aves que el trazado por el fondo del valle del corredor de La Llanada-La Barranca-Sakana. Al objeto de demostrar esto no abordado por el EsIA, se procede a analizar a continuación de manera comparativa las previsibles afecciones sobre las aves que provocaría la instalación de la línea de 400 kV en el corredor Norte con las que se inducirían con su construcción por el pasillo 38 calificado como el de “menor impacto” en el EsIA.

- Poblaciones de rapaces rupícolas y necrófagas:

Uno de los factores que debe destacarse en cuanto a diferencias en la afección a poblaciones de aves rapaces entre los dos pasillos estriba en las características del trazado y del territorio que atraviesa.

En el caso del corredor Norte el tendido va a transitar fundamentalmente por un fondo de valle a más de 3 km de las áreas frecuentadas por las poblaciones de rapaces forestales, precisamente una de las razones fundamentales por las que se declara Parque Natural el ámbito de los Montes de Vitoria (*Orden, de 12 de febrero de 2010, del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco*). Así, de acuerdo al **Informe Crysaetos**¹¹ el espacio Natural de los Montes de Vitoria es una de las áreas de la Península Ibérica con más densidad y, sobre todo, diversidad de aves rapaces forestales, cuyos puntos de nidificación se situarían muy próximos al tendido según el pasillo 38. Además en el caso del trazado por este pasillo de Los Montes de Vitoria y La Montaña Alavesa, la línea transitaría a menos de 1 km y a la misma altura que las principales colonias de rapaces necrófagas de todo el País Vasco, cercenando la sierra de Codés - La Población y la Sierra de Cantabria (ZEPA) que actúan como principal corredor y eje de expansión natural del Quebrantahuesos desde el Pirineo hacia la Cordillera Cantábrica.

El riesgo de colisión del Quebrantahuesos o de cualquier otra gran rapaz rupícola en el fondo de La Llanada o la Barranca es incomparablemente inferior al que se podría provocar al discurrir por zonas elevadas de las estribaciones de las Sierras de Codés y, sobre todo, al atravesar los collados de Okina, Laño, Angostina y La Población, que actúan como zonas de paso obligadas para las aves migratorias y las grandes rapaces.

¹¹ Pina Jorge J.L. 2007. Informe Crysaetos. Cartografía de territorios de cría de las rapaces diurnas. Sector Puerto de Vitoria-San Vitores.



Los censos de grandes rapaces rupícolas son elocuentes. Según las últimas prospecciones el trazado de la línea por la Barranca afectaría al área de campeo de 2 parejas de Águila real (*Aquila chrysaëtos*) (en Entzia y Olo), mientras que el trazado por Montaña Alavesa - Tierra Estella afectaría a 9 territorios de Águila real (establecidas en Arluzea, Sierra Cantabria, Izki, Istora, La Dormida, Codés, Sesma, Allo y Lerín)¹².

El Alimoche (*Neophron percnopterus*), una especie necrófaga catalogada como vulnerable y en franca regresión en España, también se vería más afectada por el trazado de la línea a través de la Montaña Alavesa y Tierra Estella, y así mientras el recorrido por el Valle del Arakil (La Sakana) afectaría a 7 parejas reproductoras (Entzia, Eguino, Ergoyena, Lakunza, Irañeta, Ecay, Irurtzun y Añezcar), el trazado por Montaña Alavesa-Tierra Estella afectaría a más de 13 territorios ocupados (Okina, Sierra Cantabria, San Román de Campezo, Angostina, Kripán, Meano, Codés, Torralba, Nazar, Piedramillera, Sesma, Lerín y Cárcar)¹³.

Otro tanto ocurre si comparamos los censos de Halcón peregrino (*Falco peregrinus*), una falconiforme catalogada como vulnerable y especialmente afectada por el riesgo de colisión contra los tendidos eléctricos: el trazado por el fondo del Arakil afectaría a unos 9 territorios, mientras que el recorrido por Montaña Alavesa - Tierra Estella lo haría sobre 15 territorios conocidos de Halcón peregrino (Okina, Izki, Cantabria, Kripán, San Román de Campezo, Soila, La Población, Cabredo, Codés, Torralba, Nazar, Piedramillera, Sesma, Cárcar y Lerín)¹⁴.

Por último y aunque no se dispone de censos actualizados, en el caso del Búho real (*Bubo bubo*), una rapaz rupícola nocturna muy mediterránea y particularmente susceptible de sufrir accidentes por colisión en infraestructuras eléctricas, el impacto del trazado por el pasillo 38 seleccionado en el EsIA, en el que se verían afectadas varias decenas de territorios (> 20 parejas), sería abrumadoramente superior que el ocasionado en el corredor del Arakil con no más de 2-3 parejas reproductoras afectadas.

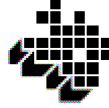
Es muy destacable la comunidad de especies rapaces presentes en el ámbito concreto del tramo comprendido entre Eguileta-Hijona y Saseta (alineaciones 35 a 30), en Montes de Vitoria, puesto que las densidades de algunas especies en la zona son comparables a las más destacables de la Península, como es el caso del Alimoche común, Halcón peregrino, Culebrera europea, Azor común, Abejero europeo, Aguililla calzada, Aguilucho pálido, Aguilucho cenizo, Gavilán común, Cernícalo vulgar, Busardo ratonero, Milano negro, Búho chico o Cuervo. Además esta zona constituye áreas de campeo para multitud de especies y al menos para 2 parejas de Águila real y Alcotán europeo. Todo ello ha sido obviado en el Estudio de Impacto Ambiental.

El caso del Águila-azor perdicera o Águila de Bonelli (*Hieraaetus fasciatus*), una especie catalogada en peligro de extinción tanto en Navarra como en el País Vasco y para los que se dispone de Planes de recuperación en Álava (*Orden Foral 612/2001*) y la Comunidad foral (*Decreto Foral 15/1996*), el trazado por la Montaña Alavesa - Tierra Estella afectaría a 2 de las 6 Áreas de Interés Especial (Angostina y La Dormida) delimitadas por el Plan de Gestión del Águila de Bonelli en Álava (*Orden Foral 619/2001*); mientras que el trazado a través del Arakil no tendría ninguna repercusión sobre la especie ni en Álava ni en Navarra (salvo la que pudiera derivarse de la población divagante).

¹² Del Moral, J.C. (Ed.) 2009. *El Águila real (Aquila chrysaëtos) en España: Población reproductora en 2008 y método de censo*. SEO/BirdLife, Madrid.

¹³ Del Moral, J.C. (Ed.) 2009. *El Alimoche común (Neophron percnopterus) en España: Población reproductora en 2008 y método de censo*. SEO/BirdLife.

¹⁴ Del Moral, J.C. (Ed.) 2009. *El Halcón peregrino (Falco peregrinus) en España: Población reproductora en 2008 y método de censo*. SEO/BirdLife, Madrid.



- Poblaciones de aves forestales:

La especie forestal más destacada de las inventariadas dentro de las ZEPA y LIC afectados es sin duda el Pico mediano (*Dendrocopos medius*), pícido característico de los robledales maduros y catalogado como en peligro de extinción tanto en Navarra como en el País vasco. El Pico mediano ha sido citado (< 5 parejas en 1982 y 1-2 parejas en 1996, de las que hace años no se tienen noticias) en un robledal de las estribaciones del LIC de Aralar (Monte Hermoso)¹⁵ y, en cambio, posee una población de más de 450 parejas reproductoras en la ZEPA de Izki y otros robledales de Campezo-Arana¹⁶. La población alavesa que se vería afectada por el trazado alternativo de Montaña Alavesa - Tierra Estella constituye el núcleo poblacional más importante, denso y dinámico de toda España y, por ende, de toda la Europa Suroccidental.

Las comparaciones en este caso son demoledoras. El trazado por el corredor del Arakil no afectaría prácticamente a la especie (bastaría con evitar Monte Hermoso) y por el contrario el trazado previsto por la Montaña Alavesa - Tierra Estella afectaría al principal núcleo poblacional de la Europa occidental.

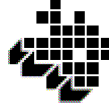
Por tanto, afirmar como se hace en el EsIA que el Pico mediano se ve afectado en mayor medida en el caso del corredor Norte que en el de la Montaña Alavesa (pasillo 38) es hilarante. Igualmente es incomprensible lo que se recoge en el plano 24 (hoja 1 de 4) del EsIA en el que sorprendentemente el área de distribución de pícidos en Montes de Vitoria (en Izki según la cartografía del EsIA no existe este grupo de aves) se limita al municipio de Vitoria-Gasteiz, como si más allá de este término, aún con ecosistemas similares, estas aves no existiesen.

Dicho esto conviene matizar que el Pico mediano no es una especie particularmente susceptible de sufrir accidentes por colisión y que, por tanto, las afecciones vendrían derivadas de la destrucción de su hábitat (robledales maduros y bien estructurados) provocado por la instalación de los apoyos y la apertura de nuevas vías de acceso hasta ellos. En cambio, y en este caso citando al EsIA, los pícidos sí son especies bioindicadoras del estado de conservación de los ecosistemas forestales, de forma que sus poblaciones acusan cualquier modificación que se realice en sus bosques. Por tanto cualquier modificación en el hábitat derivado de la apertura de calles de trabajo, de accesos a los apoyos y de sus bases, etc., provocará una importante afección sobre este grupo de aves en su principal núcleo poblacional de la Europa occidental.

También cabe mencionar en este apartado el Pito negro, especie amenazada clasificada como "Rara" en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas. Esta especie ocupa dos territorios entre el Puerto de Azaceta y el Puerto de Okina, justamente a un lado y a otro de la línea proyectada, por lo que el tendido por el pasillo 38 afectaría de forma directa y crítica a las poblaciones de esta especie.

¹⁵ Fernández, C. y Azkona, P. 1996. *Plan de recuperación del Pico mediano (Dendrocopos medius) en Navarra*. Informe inédito, D.G. de Medio Ambiente, Gobierno de Navarra.

¹⁶ Arambarri, R. y A. Rodríguez. 1996. Distribución y estima poblacional del Pico mediano (*Dendrocopos medius*) en Álava. *Ardeola* 43: 221-224.



- Poblaciones de aves esteparias:

Si bien en el territorio alavés no existen poblaciones de este grupo de aves, creemos que a la hora de descartar el corredor Norte de La Llanada – La Barranca el redactor del EsIA debería haber tenido en cuenta lo siguiente:

En el caso de las aves esteparias, la alternativa elegida a través de Tierra Estella es sencillamente disparatada y va a tener consecuencias críticas e irreparables para un nutrido grupo de especies amenazadas (Avutarda, Sisón, Gangas, Alcaraván, Aguilucho cenizo, Cernícalo primilla, Aláudidos, etc.). Sólo esta afección debería ser suficiente para desechar el trazado planteado y buscar otras alternativas más lógicas y racionales, y sobre todo menos impactantes sobre el medioambiente y las especies catalogadas de interés comunitario que el Estado español tiene obligación de proteger.

Como es bien conocido, las aves esteparias son uno de los grupos ornítricos más sensibles a la mortalidad por colisión contra los tendidos eléctricos aéreos de cable desnudo, debido a su forma de vuelo (vuelo batido, en grupo y a escasa altura), a sus hábitats predilectos (áreas abiertas y desprovistas de vegetación arbórea, donde existe una carencia de obstáculos), y a sus costumbres en gran parte crepusculares y nocturnas.

El pasillo 38 seleccionado como de menor impacto en el EsIA afecta directamente a algunas de las zonas esteparias de mayor valor ecológico en Navarra^{17,18} y por ende en toda la cuenca alta del valle del Ebro, incluyendo las Áreas esteparias catalogadas de interés prioritario o relevante de: Baigorri (Oteiza-Larraga), Riomayor (Allo-Dicastillo-Arellano), Zabaleta-La Mesa (Mendavia-Sesma), Salobre (Sesma-Lodosa), Baigorriana (Lerín-Cárcar), y Landivar (Tafalla-Miranda).

Conocedores de este impacto crítico y de la vulnerabilidad del medio estepario y de las especies que lo habitan, el trazado de la línea de REE ha pretendido, con escaso éxito, evitar atravesar las áreas legalmente establecidas, procurando soslayarlas y bordearlas. El resultado final es que se ha conseguido precisamente lo contrario a lo que se pretendía: un mayor recorrido acumulado, la afección a un mayor número de áreas y, sobre todo, a sus corredores de conexión (no incluidos en las áreas delimitadas pero existentes y de elevado valor biogeográfico) y, en definitiva, una mayor afección a las especies amenazadas que motivaron su declaración.

Las especies esteparias que sufrirían un mayor impacto con la construcción de la línea por este corredor son:

El Sisón (*Tetrax tetrax*) que presenta en las Áreas de Interés de aves esteparias de Baigorri, Riomayor y Zabaleta-La Mesa importantes poblaciones reproductoras e invernantes que además suponen el límite de distribución biogeográfica de la especie en la cabecera del valle del Ebro.

¹⁷ Astráin, C., A. Etxebarria y J. Elósegui. 1995. *Inventario y categorización de áreas de interés para la conservación de la avifauna esteparia en Navarra*. Informe inédito. D.G. Medio Ambiente. Gobierno de Navarra.

¹⁸ Gajón, A. 2003. *Inventario y categorización de las Áreas de Interés para la conservación de la avifauna esteparia en Navarra*. Informe inédito. GAVRN. Pamplona.



El Alcaraván (*Burhinus oedicnemus*) que igualmente presenta en las Áreas de Interés Especial para especies esteparias de Oteiza, Larraga y Lerín (Baigorri), Allo, Arellano y Dicastillo (Riomayor) y Sesma (Salobre, Zabaleta y La Mesa), algunas de las poblaciones más nutridas en Navarra y su límite de su distribución septentrional, regional y europeo.

La Ganga Ortega (*Pterocles orientalis*) sería otra de las especies esteparias más afectadas por la línea 400 kV de Vitoria-Castejón-Muruarte de Reta, que incidiría negativamente sobre las últimas poblaciones existentes en las Áreas de Interés de especies esteparias de Sesma (Zabaleta-La Mesa) y Lerín (Baigorriana).

El Cernícalo primilla (*Falco naumanni*), especie catalogada como “En peligro de extinción” en Navarra mantiene en el Área de Interés Prioritario para aves esteparias de Landivar (Tafalla-Miranda de Arga), el grueso de la población regional (45 pp.) y las colonias más septentrionales de la Península¹⁹. Además, en las proximidades de Tafalla, se ubica el dormitorio comunal más importante de toda Europa, que en período de máximo apogeo, puede aglutinar más de 1.000 ejemplares de Cernícalo primilla²⁰.

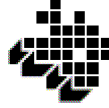
La lista de pequeñas aves esteparias presentes en las Áreas de Interés de Baigorri (Oteiza, Larraga y Lerín), Riomayor (Allo, Dicastillo y Arellano), Zabaleta-La Mesa (Sesma), Salobre (Sesma) y Baigorriana (Lerín) es enorme, e incluye a una gran variedad de Aláudidos (Torrera común, *Calandrella brachydactyla*; Calandria, *Melanocorypha calandra*; Cogujada común, *Galerida cristata*; Cogujada montesina, *Galerida theklae*; Totovía, *Lullula arborea*; y Alondra común, *Alauda arvensis*) y otras especies de paseriformes características de las pseudo-estepas: Bisbita campestre, *Anthus campestris*; Triguero, *Miliaria calandra*; Collalba gris, *Oenanthe oenanthe*; Collalba rubia, *Oenanthe hispanica*; y Collalba negra, *Oenanthe leucura*; y del matorral estepario como Curruca tomillera, *Sylvia conspicillata*; Curruca rabilarga, *Sylvia undata*; y Escribano hortelano, *Emberiza hortulana*, por citar solo las más representativas; todas ellas incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Navarra (*Decreto Foral 563/1995*), la mayoría de ellas con pequeñas poblaciones residuales en la Comunidad Foral de Navarra y en franco declive en toda Europa y que encuentran en la zona afectada por el proyecto su límite de distribución específica, tanto regional como Europea.

Mención aparte supone la afección negativa que el proyecto va a suponer para las últimas poblaciones de Avutarda (*Otis tarda*) presentes en el Área de Interés Prioritario para la Conservación de Aves Esteparias de Baigorriana (Lerín) que constituyen el límite de distribución biogeográfica específica de esta especie catalogada como “En peligro de extinción” en Navarra. La línea proyectada va a discurrir a menos de 4,5 km del principal y más septentrional núcleo reproductor de Avutarda en Navarra. Este núcleo se concentra en Baigorriana, pero la especie utiliza de forma habitual como zonas de reproducción y de invernada gran parte de los términos de Lerín y Sesma, por donde se pretende construir la línea de 400 kV. A este respecto conviene resaltar que los recientes estudios sobre colisión de especies amenazadas en tendidos de transporte han demostrado que la Avutarda es la especie con mayor tendencia a sufrir accidentes por colisión y además es la especie con la que se obtiene una menor reducción de la mortalidad mediante señalización de los hilos de tierra con balizas salvapájaros (de aproximadamente un 50 % de la mortandad inducida por la instalación)²¹.

¹⁹ Ursúa, E. y O. Ceballos. 2001. Situación de la población reproductora de Cernícalo primilla *Falco naumanni* en Navarra. *Anuario Ornitológico de Navarra*, 6: 27-34.

²⁰ Ursúa, E. y J.L. Tella. 2001. *Unusual large communal roost of Lesser Kestrels in two substations of Northern Spain. Implication for the conservation of Spanish populations*. 4th Eurasian Conference of the raptor Research Foundation, Sevilla.

²¹ Janss, G. y M. Ferrer. 1998. Rate of birds collision with power lines: effects of conductor-marking and static wire-marking. *J. Field Orn.*, 69: 8-17.



El análisis de las repercusiones que la línea eléctrica a lo largo del pasillo 38 tendrá sobre esta especie es cuanto menos curioso. En el apartado 7.4 de Comparación de alternativas y determinación del pasillo de menor impacto (página 658 EsIA) se señala que el porcentaje de distribución de la avutarda en el ámbito de afección de la línea es del 0 %, es decir, que la línea no afecta a zonas de interés para *Otis tarda*. Así se indica también en los planos números 17 y 4. Este aspecto es determinante para escoger esta alternativa (página 689 del EsIA: ... en su favor - del pasillo 38 - juega el hecho de que desde el punto de vista de la fauna no resulta tan perjudicial, especialmente porque no afecta áreas de esteparias...).

En cambio posteriormente, en el capítulo 8 de inventario ambiental de la alternativa seleccionada, se señala literalmente que “el ámbito de estudio del presente Informe se incluyen seis Áreas de Importancia para la Conservación de la Avifauna Esteparia de Navarra, dos de las cuales se clasifican como de importancia muy alta, dos de importancia alta y otras dos de importancia media.

(...) El Área de Importancia para la Conservación de la Avifauna Esteparia más afectada por el trazado propuesto es Olza-Ríomayor, y su enclave Plano de Abajo, ya que el trazado propuesto discurre por su sector central. Esta zona se ubica en el centro de un área cerealista amplia, de interés para especies esteparias como el Sisón común, el Alcaraván común o el Aguilucho cenizo, así como la Avutarda común, constatando la presencia de una hembra adulta con un pollo en 2007, por lo que se ha clasificado como de importancia media. (Gobierno de Navarra).

(...) Por otro lado, las áreas Entorno de Baigorri Norte y Sur, clasificadas como de importancia “alta”, cuentan con zonas de secano de importancia para el Sisón, el Alcaraván, la Avutarda y el Cernícalo primilla, especies de presencia habitual en la zona.”

Asimismo, en la serie de planos número 24 (hojas 3 y 4 de 4) se muestra como la línea aérea atravesará Áreas de Interés para la avifauna esteparia y áreas sensibles de primer y segundo orden para la instalación de tendidos eléctricos (Servicio de Calidad Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra).

Después de todas estas menciones sobre la importancia que para la conservación de las aves esteparias reviste el ámbito por el que discurre el pasillo 38 (menciones que el EsIA elude a la hora de seleccionar esta alternativa como la menor impacto), concluye su redactor señalando lo siguiente (cita textual): “... el proyecto de línea eléctrica puede interferir en los patrones actuales de distribución de la especie (la avutarda) en las Áreas de Interés para la Conservación de las Aves Esteparias en Navarra, que si bien no son atravesadas por el trazado (falso, algunas sí son atravesadas como reconoce el EsIA en el mismo apartado), se encuentran próximas a él.”

Con todo ello, tal y como ya se ha señalado anteriormente en este Informe, queda sobradamente demostrado que, a diferencia de lo señalado en el Estudio de Impacto Ambiental, la afección de la línea eléctrica por el pasillo seleccionado como de menor impacto (el 38) provocará sobre la comunidad de avifauna de su entorno un impacto de magnitud crítica, de mucha mayor magnitud que el inducido en caso de llevarse la instalación por el corredor Norte (Llanada Alavesa – La Barranca-Sakana).



Espacios naturales protegidos:

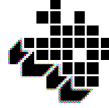
En este apartado el EsIA sólo contempla los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y las Áreas de Interés Naturalístico de las Directrices de Ordenación del Territorio, considerando únicamente los metros que los pasillos sobrevuelan sobre este tipo de espacios. Se trata del segundo condicionante que el Promotor utiliza para descartar de antemano los pasillos que discurren por la Llanada Alavesa - Barranca Navarra y no someterlos al Análisis comparativo junto con el resto de alternativas. Los datos recogidos en el EsIA para los pasillos 1 y 38 son los siguientes:

	Longitud de LIC sobrevolada (m)
PASILLO 1	8.527
PASILLO 38	2.078

Como ya se ha explicado previamente (apartado 4 de este Informe) estos datos dependen directamente del trazado exacto que se defina para el tendido. El Promotor ha delimitado uno a nivel de Anteproyecto para el pasillo 38 pero desconocemos el del pasillo 1, por lo que los metros sobrevolados se estiman sobre una banda de una anchura media aproximada de 400 m. Al discurrir en una zona borde del LIC ES2200021 Sierra de Urbasa-Andia, la banda, y por lo tanto los flancos que la definen, van saltando de zona LIC a zona no catalogada, por lo que la definición exacta de un trazado modificaría de forma relevante la longitud sobrevolada sobre LIC.

Muestra de ello es que el flanco Norte del pasillo 1 en la zona del LIC sobrevuela el mismo a lo largo de una distancia aproximada de 3.500 m, nada que ver con el dato utilizado para descartar la alternativa de la Llanada Alavesa-Barranca. Es más, basta mirar la cartografía para comprobar que el tramo de LIC que necesariamente debería ser atravesado sería como máximo de 1.500 m (600 m en Etxarri-Aranaz, 600-700 m en Uharte-Arakil y 200-300 en Satrústegi) y además en tramos marginales del LIC, situados en el fondo del valle del Arakil, donde ya existen dos líneas de transporte aéreo, donde por sus características topográficas y abundancia de caminos es posible estudiar variantes con un mínimo impacto sobre la vegetación en una zona que no cuenta con hábitats prioritarios (*Directiva 92/43/CEE*).

Además, y en contra de lo mantenido por el EsIA, el trazado de la línea a través de la Comarca de la Montaña-Tierra Estella tiene un mayor impacto sobre la Red Natura 2000 que el desechado a través de la Llanda Alavesa-La Barranca-Sakana. De hecho, el trazado por la Comarca de la Montaña-Tierra Estella circunda durante 19 km la ZEPA ES-2110004 de Izki y durante 17 km la ZEPA ES-0000246 de las Sierras Meridionales de Álava, mientras que los trazados por el Norte no afectan a ninguna ZEPA declaradas ante la Unión Europea, quedando la más próxima a una distancia superior a los 25 km. Cabe señalar que precisamente la alternativa propuesta por REE atenta directamente contra el espíritu y la letra de la Directiva Aves (*Directiva 79/409/CEE*) y la Directiva Hábitat (*Directiva 92/43/CEE*) al proponer un trazado que tiene un impacto incomparablemente mayor sobre la Red Natura 2000, sobre las Zonas de Especial Protección para las Aves y, sobre todo, sobre las aves incluidas en el Anexo I de la Directiva Aves. Llama la atención que la Directiva Aves, con igual valor legislativo que la Directiva Hábitats ha sido soslayada y prácticamente no ha sido considerada ni mencionada en el EsIA, al perjudicar a los intereses de REE.



En este sentido y teniendo en cuenta que la mayor afección de un tendido eléctrico, junto con la paisajística, es la que supone sobre la fauna debido al riesgo de colisión para las aves, no pueden considerarse equivalentes en los EsIA de este tipo de proyectos un espacio protegido por sus valores fito-sociológicos (LIC) y una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), una figura específicamente creada para definir y proteger a las aves más amenazadas en Europa y que van a sufrir en mayor grado el riesgo de colisión inducido por el tendido de transporte. Sin embargo, así lo hace el EsIA que nos ocupa, dando el mismo valor a las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) declaradas al amparo de la Directiva “Aves” (*Directiva 79/409/CEE*) por albergar importantes poblaciones de aves amenazadas de interés europeo y los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) declarados al amparo de la Directiva “Hábitats” (*Directiva 92/43/CEE*) por albergar hábitats prioritarios para la Unión Europea, basados en aspectos fito-sociológicos y, en todo caso, por incluir otras especies catalogadas que no son aves (flora, mamíferos, anfibios y reptiles, peces, etc.).

El único LIC que se vería mínimamente afectado por la construcción del tendido a través de La Llanada-La Barranca/Sakana sería el de la Sierra de Urbasa-Andía y lo sería en las estribaciones septentrionales de la sierra, que fueron incluidas en el diseño del LIC para englobar una fracción suficiente de hábitats prioritarios y no por su valor faunístico del que los hayedos y robledales muy degradados por la intervención humana, en gran parte carecen.

Tal y como hemos señalado en 8.1. y también en otros puntos de este Informe, la **Orden de 12 de febrero de 2010, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca**, inicia el procedimiento de elaboración y aprobación del **Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del área de los Montes de Vitoria**. La elaboración de la propuesta de Declaración de Parque Natural fue presentada por la Diputación Foral de Álava, recogiendo los trabajos y estudios ambientales que fueron iniciados hace ya más de 3 años.

En dicha Orden del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco se señala expresamente lo siguiente: “...*el área de los Montes de Vitoria es una de las zonas de mayor singularidad e interés ambiental de Álava y presenta un gran potencial natural con buen estado de conservación, cumpliéndose así con varios de los criterios orientativos recogidos en el artículo 10 de la Ley 16/1994 de Conservación de la Naturaleza que le hacen merecedor de su inclusión en la Red de Espacios Naturales Protegidos.*”

De forma injustificable e inasumible a efectos ambientales, la alternativa 38 para la construcción de la Línea de 400 kV de Vitoria hasta la línea de Castejón-Muruarte, atraviesa en casi 7,8 km de Norte a Sur el ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria, por una zona además clave de conexión ecológica entre este ámbito y el Parque Natural, LIC y ZEPA de Izki, y por la gran riqueza y diversidad de aves rapaces forestales, todo ello además sin que este aspecto fundamental se mencione en el Documento de EsIA, a pesar de que el equipo redactor de dicho Estudio solicitara expresamente la delimitación del ámbito y la correspondiente información a la Diputación Foral de Álava que puntualmente les fue remitida.

Es importante resaltar también para tener una visión de conjunto, que en su momento, el Gobierno de Navarra y la Unión Europea no consideraron que el Parque Natural de la Sierra de Urbasa-Andía albergara poblaciones de aves de interés como para ser declarada ZEPA y que, por el contrario, la figura que mejor encajaba con los valores forestales eran de carácter fito-sociológico y/o por la presencia de otras especies de mamíferos y no aves.



Tal y como se viene señalando, otro aspecto a tener en cuenta al hablar de Espacios Naturales es el de la conectividad ecológica, que en el EsIA no se ha tenido en cuenta ni se ha valorado a la hora de definir la alternativa de menor impacto.

Como ya se ha informado anteriormente, la Red de Corredores Ecológicos en el Territorio Histórico de Álava se ha establecido a los efectos de garantizar a futuro el mantenimiento de los procesos ecológicos entre los espacios protegidos, ya que la fragmentación de hábitats y paisajes se ha convertido en una de las principales causas de pérdida de biodiversidad, llegando a ser más importante aún que la simple destrucción o degradación de hábitats, aunque esto último sea mucho más perceptible. Por ello, resulta extraño que este criterio no haya sido tenido en cuenta por los redactores del EsIA. Se comparan a continuación las afecciones producidas sobre la mencionada Red de Corredores por el pasillo de la Llanada Alavesa – Barranca Navarra (no se incluye la zona de Treviño en la que hay ámbitos que forman parte de la misma unidad geomorfológica y ambiental que las zonas colindantes de Los Montes de Vitoria y de La Montaña Alavesa).

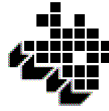
	Longitud de espacios incluidos en la Red de Corredores Ecológicos del TTHH de Álava sobrevolada (m)
PASILLO 1	6.021
PASILLO 38	17.527

Queda demostrado que la alternativa que discurre por la Montaña Alavesa tiene un impacto severo sobre la conectividad en Álava, mientras que el pasillo 1 afecta en menor medida a la Red Ecológica, y por tanto al futuro y a la coherencia de los Espacios Naturales protegidos, tratándose además el espacio conector sobrevolado por esta alternativa un espacio de borde con un elevado grado de antropización y artificialización, en el que existen ya en la actualidad barreras de fragmentación importantes como las infraestructuras de transporte.

Por otro lado, y en cuanto a Espacios Naturales se refiere, en la “Definición y Descripción de Alternativas”, concretamente en el apartado “7.3.1. Criterios seguidos en la definición de pasillos”, se establece “como **criterio principal**, evitar el paso por aquellas zonas que no se consideran adecuadas para una infraestructura como la proyectada, por lo que no se ha planteado ningún corredor que atravesase cualquiera de los tres parques naturales existentes en el ámbito delimitado”. **No obstante, el EsIA obvia la iniciación de un procedimiento de elaboración y aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del área de los Montes de Vitoria, área que el pasillo elegido como “menos impactante” por el Promotor sobrevuela en una longitud de 7.815 m.**

Los Espacios Naturales Protegidos, los Paisajes Singulares y Sobresalientes y la Red de Corredores Ecológicos conforman en su conjunto la Red Ecológica Funcional del Territorio Histórico de Álava, máxima garante de la conservación de los valores ambientales en el territorio. Cabe por tanto realizar un análisis de los pasillos de la Llanada Alavesa – Barranca Navarra y el de la Montaña en el marco de esta Red, obteniendo los siguientes resultados:

	Longitud sobrevolada (m)			
	Red Natura 2000	Red de Corredores Ecológicos del TTHH de Álava	Paisajes Singulares y Sobresalientes del TTHH de Álava	RED ECOLÓGICA FUNCIONAL DEL TTHH DE ÁLAVA
PASILLO 1	8.527	6.021	7.006	21.554
PASILLO 38	2.078	17.527	22.186	41.791



Por lo tanto, e incluso utilizando los datos del EsIA relativos a la afección a Red Natura 2000 con los que este Departamento de Medio Ambiente ha manifestado su disconformidad previamente, el pasillo de la Llanada Alavesa – Barranca Navarra resulta ser sumamente menos impactante que el pasillo 38 seleccionado en el Análisis Comparativo.

Aceptación social:

En cuanto a la aceptación social, la medida utilizada para medir este factor en el EsIA es la densidad poblacional, justificando, de manera inexplicable a nuestro juicio, como mejor alternativa aquella que discurre por zonas poco pobladas pero que cuentan con un paisaje único y una protección ambiental por tratarse de zonas escasamente alteradas por las actividades humanas, frente a la utilización de un corredor de infraestructuras a lo largo del cual se disponen los núcleos poblacionales y las actividades que demandan la energía eléctrica y que obligan a construir nuevos tendidos.

Consideramos 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 sociales afectados por el proyecto. Basta echar un vistazo a las respuestas a las consultas previas presentadas por los departamentos de medio ambiente del Gobierno de Navarra, Gobierno Vasco, Diputación foral de Álava y Junta de Castilla-León, para comprobar que no se trata de un rechazo localista, ni siquiera de un rechazo del proyecto de enlace entre las S.E. de Vitoria y Muruarte de Reta, sino un rechazo frontal al corredor seleccionado y a la ausencia de justificación para rechazar otras alternativas escasamente estudiadas o desechadas por cuestiones ocultas, que tendrían un menor coste ambiental y social para las regiones afectadas.

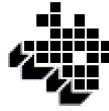
A todo esto se le debe añadir la apuesta realizada por las zonas rurales de la Comarca de la Montaña, Treviño y Tierra Estella para impulsar un desarrollo sostenible basado en la conservación del medio natural, frente al desarrollo industrial o a la especulación urbanística, por lo que el tendido eléctrico proyectado por el pasillo 38 en nada favorecería sus posibilidades de desarrollo socioeconómico (*Ver apartado 8.6.*)

Infraestructuras:

El EsIA sólo considera en este apartado los cruces sobre carreteras y ferrocarriles. Según los datos recogidos en el documento, estos son los resultados para los pasillos del Norte y de la Montaña Alavesa-Treviño-Tierra Estella:

	Cruces sobre infraestructuras
PASILLO 1	23
PASILLO 38	29

Por lo tanto, el corredor del Norte resultaría más favorable en lo relativo a este tipo de cruces. Además, si se tuviesen en cuenta en este apartado los metros en los que los pasillos propuestos discurren en paralelo a infraestructuras ya existentes, indudablemente el corredor de la Llanada-Barranca/Sakana presentaría mejores valores que el pasillo 38, ya que en él se asientan ya carreteras, el ferrocarril y varias líneas eléctricas, entre otras infraestructuras.



Planeamiento municipal:

En el EsIA se cuantifican las longitudes en las que los pasillos sobrevuelan suelos calificados como urbano o urbanizables y suelos con diferentes categorías de protección ambiental. Para el pasillo del Norte y el de la Comarca de la Montaña-Treviño-Tierra Estella, se obtienen los siguientes valores utilizando los datos recogidos en el documento:

	Longitud sobrevolada (m)			
	Suelo urbano-urbanizable	Suelo de Especial Protección	Suelo no urbanizable de valor ambiental	Suelo no urbanizable de reserva de espacios naturales
PASILLO 1	6.847	61	917	665
PASILLO 38	255	0	7373	0

Estos datos en lo relativo a los Suelos de Especial Protección **son erróneos**. En realidad teniendo en cuenta todo el rango de calificaciones de carácter proteccionista existente en la actualidad, el pasillo 38 discurriría en una longitud aproximada de 8 km sobre parcelas que cuentan con protección especial por sus valores medioambientales y/o silvopastorales según los Planes Generales de Ordenación Urbana.

Energía Eólica:

Según el EsIA “*no existe incompatibilidad entre la presencia de una línea eléctrica y el funcionamiento de los molinos de un parque eólico si se coordina la ubicación de los apoyos con la situación de los molinos*”. Por lo tanto, se trata de un factor que no sirve para la determinación del pasillo menos impactante.

Patrimonio arqueológico y etnológico:

El EsIA tiene en cuenta los cruces sobre yacimientos arqueológicos, sobre yacimientos arqueológicos declarados Bienes de Interés Cultural (BIC), sobre polígonos de yacimientos arqueológicos y sobre el Camino de Santiago.

	Yacimientos arqueológicos (ud)	Yacimientos arqueológicos declarados BIC (ud)	Polígonos de yacimientos arqueológicos (m sobrevolados)	Cruces sobre el Camino de Santiago (ud)
PASILLO 1	12	1	0	2
PASILLO 38	34	3	480	1

Según los datos recogidos en el EsIA, el pasillo 38 resulta ser mucho más impactante sobre el patrimonio arqueológico y etnológico que el pasillo de La Llanada-La Barranca/Sakana.



Recursos turísticos y recreativos:

En el EsIA se contabilizan en este apartado los cruces que los pasillos realizan sobre los GRs y otras rutas. En cuanto a los pasillos que nos ocupan los datos resultan ser similares para ambas alternativas:

	Cruces sobre GRs y otras rutas
PASILLO 1	10
PASILLO 38	8

Estos datos son erróneos puesto que como es bien sabido por todos los que practican el senderismo a través de espacios naturales, por La Montaña se atraviesan muchos más recorridos de interés ecorrecreativo que los 8 que únicamente recoge el EsIA.

Por otro lado no se tiene en cuenta la repercusión que tendrá la construcción del tendido de alta tensión por el pasillo 38, en el desarrollo económico y social de la Comarca de la Montaña, Treviño y Tierra Estella, incidiendo de forma especialmente negativa sobre los núcleos menos poblados a los que el tendido afectará directamente. Además, el impacto paisajístico y ambiental afecta directamente a las expectativas económicas de los pueblos, especialmente en los proyectos ecoturísticos por los que ha apostado la Comarca de la Montaña con el fin de conseguir la revitalización económica y el asentamiento de la población en sus núcleos.

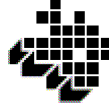
Paisaje:

Este condicionante ambiental ya ha sido analizado de modo somero en el apartado de Espacios Naturales, ya que la Red Ecológica Funcional de Álava es la estrategia que engloba estos espacios y garantiza su futuro y su conservación. No obstante, se procede al análisis detenido de este factor para los pasillos de la Llanada Alavesa-Barranca Navarra y de la Montaña.

El EsIA toma en consideración los metros sobrevolados sobre los paisajes incluidos en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de Álava por cada pasillo. Basándonos en los datos recogidos en las tablas del EsIA de los tramos correspondientes, se obtienen los siguientes resultados:

	Paisajes Singulares y Sobresalientes sobrevolados (m)
PASILLO 1	7.006
PASILLO 38	22.186

Además de la longitud de paisajes catalogados sobrevolados por los pasillos, en el EsIA se utiliza el factor de intervisibilidad para medir el impacto paisajístico de las diferentes alternativas. El paso del pasillo 38 por los Montes de Vitoria y la Comarca de Montaña, debido a la orografía montañosa y los relieves cambiantes que se dan en estas áreas, supone que el mismo presente una intervisibilidad baja, frente al pasillo 1, que al discurrir por zonas de fondo de valle de la Llanada Alavesa y la Barranca Navarra resulta más visible. No se tiene en cuenta sin embargo que la afección que el tendido creará sobre la percepción del paisaje resulta mucho más impactante en una zona de altísima calidad ecológica y paisajística que prácticamente se mantiene virgen, por cuanto afecta a pequeños valles, de relieve abrupto y sin grandes infraestructuras, en comarcas que además fían su futuro desarrollo al turismo rural y al atractivo del paisaje natural (parajes atravesados por el pasillo 38) que en una zona



fuertemente antropizada donde ya existen diversas infraestructuras, tanto eléctricas como viales y de polígonos industriales y áreas de servicio que jalonan todo el corredor, (pasillo 1) aunque la intervisibilidad resulte mayor en este último por la amplitud del valle, por la ausencia de dificultades topográficas de relevancia.

Hay que destacar además la incidencia visual sobre el ámbito propuesto Parque Natural de Los Montes de Vitoria, que en una parte importante coincide además con la delimitación del Paisaje catalogado Sobresaliente de “Montes de Vitoria”: nº21 del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava, aprobado por Acuerdo del Consejo de Diputados nº 829 de 27 de septiembre de 2005. Las torres eléctricas de hasta 71 m con su zona de servidumbre atravesarían de forma crítica todo este espacio natural cubierto por bosques de frondosas, y con una orografía de montaña poco alterada que le confiere a la zona unos especiales y reconocidos méritos escénico-paisajísticos, y una elevada fragilidad dada su gran cuenca visual que abarca importantes zonas habitadas de la Ciudad y Municipio de Vitoria-Gasteiz, así como numerosos pueblos tanto de la comarca de “La Llanada Alavesa” como de “La Montaña Alavesa”.

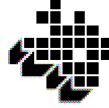
11.- CONCLUSIONES.

Analizados en detalle los Documentos de Anteproyecto de “Línea Eléctrica a 400 kV Vitoria – Línea Castejón-Muruarte” y de Estudio de Impacto Ambiental de dicho Anteproyecto, por parte de los Servicios Técnicos de la Diputación Foral de Álava competentes en materia de Medio Ambiente y Biodiversidad y Agricultura y Montes, concluimos lo siguiente:

1.- El Anteproyecto y Estudio de Impacto Ambiental realizan un deficiente e incompleto análisis y descripción de las acciones del Proyecto omitiendo aspectos relevantes necesarios para poder llevar a cabo la apropiada evaluación ambiental de la actuación. En este sentido el Anteproyecto presentado no concreta ni el número de apoyos que se requiere, ni por tanto su localización. Tampoco se definen aspectos esenciales a efectos de evaluación de impacto ambiental como son el requerimiento de accesos para la instalación de las enormes torres eléctricas y los tendidos, ni sus características de diseño y localización de los mismos, ni tampoco las servidumbres concretas que conlleva la puesta en funcionamiento de esta gran línea de transporte eléctrico, etc.

Estas carencias resultan inaceptables en el momento en el que nos encontramos de la Información Pública del Anteproyecto y del Estudio de Impacto Ambiental, máxime considerando que la alternativa de trazado seleccionada por el promotor atravesaría una zona de excepcional calidad y fragilidad medioambiental, con numerosos espacios naturales protegidos que resultarían afectados y de difícil accesibilidad en muchos tramos. La instalación de los grandes apoyos de hasta 71 m de altura, el acceso hasta los mismos y los movimientos de tierra a ejecutar, aspectos no definidos en la documentación presentada, generarían entre otros unos impactos de magnitud inasumible en la zona propuesta Parque Natural de los Montes de Vitoria y en La Montaña Alavesa, por lo que a efectos de valoración concreta de dichas afecciones por parte de todos los afectados y/o interesados es fundamental contar en esta fase de tramitación con información más detallada.

2.- La opción de trazado considerada a través del ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria y de la Comarca de la Montaña Alavesa, considerada por el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por el Promotor como “Pasillo de Menor Impacto”, es totalmente



inasumible por su impacto crítico e irreversible sobre el valioso medio ecológico y paisajístico de dicha comarca, la de mayor naturalidad y riqueza en biodiversidad del País Vasco. Además la introducción de un gran tendido de transporte eléctrico por este territorio entraría en conflicto con la ordenación de usos del suelo y planificación territorial vigentes en el Territorio Histórico de Álava y en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La aprobación de la ejecución de la línea de alta tensión a través de la Montaña según el trazado contemplado a nivel de Anteproyecto por el Promotor, así como en cualquiera de las opciones contempladas a través de esta comarca por el Estudio de Impacto Ambiental, se opondría frontalmente a la política de conservación, ordenación y gestión de los méritos naturales seguida en este Territorio Histórico durante años, y que se concreta en la apuesta por la denominada “Red Ecológica Funcional del Territorio Histórico de Álava”. Cabe destacar que esta política que apuesta por una red de espacios protegidos interconectados, verdaderamente funcional, que asegure el mantenimiento a largo plazo de los procesos ecológicos entre dichos espacios, y planificada de acuerdo a las directrices y estrategias de la Unión Europea y Consejo de Europa, ha merecido el reconocimiento del grupo de expertos del Comité Español de la Organización de Naciones Unidas “UN HABITAT” y del Gobierno Español al ser presentada dicha “Red Ecológica Funcional” como la mejor práctica española en el Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Sostenibilidad que este año 2010 celebra la ONU en Dubai (*Véase apartado 8.4. de este Informe*).

3.- Las razones por las que el Estudio de Impacto Ambiental descarta de partida el “Corredor de Infraestructuras de La Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana”, y no lo compara ambientalmente con el resto de alternativas que se establecen por La Montaña Alavesa, en base a los criterios de “Densidad de Población” y “Afección sobre la Red Natura 2000”, son absolutamente inaceptables, y se apoyan en informaciones, datos y cálculos erróneos, tal y como se demuestra con detalle en el cuerpo de este Informe (*Apartados 4, 9 y 10 de este Informe*).

Dicha alternativa en torno a las autovías N-1 y A-10 (Vitoria-Pamplona) y siguiendo un ámbito antropizado, industrializado y por tanto con elevadas demandas de la energía eléctrica que transportaría la línea de 400 kV, es el corredor que junto con el del eje del Ebro es señalado por el Ministerio de Medio Ambiente como primera opción que debe estimar el Estudio de Impacto Ambiental, según se recoge en el Informe emitido con fecha 27 de marzo de 2008 por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a los efectos de estudiar la idoneidad ambiental de un trazado concreto. Además el corredor de la N-1 o de La Llanada Alavesa que establece la planificación vigente en el País Vasco, y que es también el corredor consolidado en Navarra para la conexión de infraestructuras viarias y eléctricas con el País Vasco, es el que señalan también como prioritario todos los Órganos Ambientales y Servicios Técnicos de Medio Ambiente de las cuatro Administraciones directamente afectadas: Gobierno de Navarra, Junta de Castilla y León, Gobierno Vasco y Diputación Foral de Álava (*Véase Apartados 6 y 7 de este Informe: Informes emitidos por los Servicios Técnicos Ambientales de dichas Administraciones*).

Los resultados obtenidos al realizar esta Diputación la comparación, omitida de forma injustificada en el documento de Estudio de Impacto Ambiental, entre el pasillo 1, corredor de la Llanada Alavesa- La Barranca/Sakana descartado desde un principio en el EsIA elaborado por el Promotor, y el pasillo 38, corredor de la comarca de la Montaña-Treviño-Tierra Estella, calificado como de “menor impacto”, demuestran que en el documento se utilizan datos incompletos, inexactos e incluso falsos en aspectos clave para la evaluación del impacto ambiental. A esto se le debe añadir el hecho de que utilizando los mismos criterios empleados



por el equipo redactor para el Análisis Comparativo de pasillos en el EsIA, el corredor del Norte (N-I y Barranca/Sakana) sería una alternativa de menor impacto ambiental que cualquier otra que discurra por la Montaña Alavesa.

La no consideración de las opciones alternativas de trazado para la ubicación de la línea: N-I y Eje del Ebro, de manera detallada y comparativa con el resto de pasillos analizados, supone una evidente desvirtualización del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

4.- El Estudio de Impacto Ambiental y el propio Anteproyecto presentados a Información Pública ignoran y desatienden aspectos fundamentales requeridos por el Ministerio de Medio Ambiente en el Informe de “Traslado de Consultas y de Determinación de la Amplitud y Nivel de Detalle de la información que ha de constar en el EsIA”, de fecha 27 de marzo de 2006 (*Véase punto 7 de este Informe*).

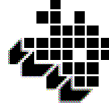
En efecto, se ignora la instancia del Órgano Ambiental del Ministerio a incluir en el Análisis de Alternativas tanto el corredor “Llanada Alavesa – La Barranca/Sakana” como el del “Eje del Ebro”. El primero de ellos se excluye en una fase previa sin que se contraste con el resto de alternativas y el segundo ni se menciona.

Además, no se evalúa, tal y como demanda el Ministerio en su Informe, la incidencia de la construcción de esta línea eléctrica sobre el potencial ecoturístico y sobre los recursos económicos y sobre la agricultura de una Comarca como es Montaña Alavesa, cuya singularidad fundamental a nivel del País Vasco y elemento diferenciador y cualificador es su riqueza en naturalidad y biodiversidad. Igualmente se ignora en el Estudio de Impacto Ambiental la incidencia del proyecto con los diferentes planeamientos urbanísticos de los Municipios afectados que califican los ámbitos afectables como de “Especial Protección”, y tampoco se ha atendido la instancia que hace el Ministerio de Medio Ambiente de evaluar la incidencia y compatibilidad del proyecto con los Planes de Ordenación Territorial.

5.- El Trazado seleccionado por el promotor a través del ámbito propuesto Parque Natural de los Montes de Vitoria y de la comarca de La Montaña ha recibido una total oposición por parte de los Órganos Legislativos y de Representación del País Vasco y del Estado que han manifestado con toda rotundidad la necesidad de respetar la planificación medioambiental y la ordenación territorial vigentes de la Comunidad Autónoma.

El Parlamento Vasco y las Juntas Generales de Álava (parlamento que elige el Gobierno de la Diputación) en dos ocasiones, la Cuadrilla de Montaña Alavesa (órgano representativo con participación de los Municipios de la comarca) y todos los Ayuntamientos afectados, han aprobado Mociones y Propositiones que instan a los Gobiernos a defender los valores ambientales de “La Montaña” y a los Gobiernos correspondientes a que muestren su total rechazo y oposición (*Apartado 5 de este Informe*).

Especial relevancia adquiere el pronunciamiento del Congreso de los Diputados, de 24 de febrero de 2010, que también muestra su oposición al proyecto por su grave impacto medioambiental, y que apoya los informes sobre el impacto medioambiental realizados tanto por el Gobierno Vasco como por la Diputación Foral de Álava. Se insta en dicha Proposición al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a utilizar los corredores infraestructuras y servicios existentes.



Este proyecto de línea eléctrica por tanto, en su trazado propuesto por la Montaña Alavesa, es de todos los presentados en los últimos años en el Estado Español, el que mayor oposición ha recibido de todos los Órganos o Cámaras Legislativas y de Representación tanto de las administraciones afectadas más próximas (Ayuntamientos, Provincia de Álava y Comunidad Autónoma del País Vasco) como del propio Estado.

6.- Son muy relevantes las leyes autonómicas y estatales, así como la planificación que rige en el Territorio Histórico de Álava, que se vulnerarían con la aprobación de un trazado para el tendido eléctrico de 400 kV que atravesase la Montaña Alavesa y la zona propuesta Parque Natural de los Montes de Vitoria, debido por un lado a las características naturalísticas y grado de protección del ámbito afectable, y por otro a la ausencia de rigor del análisis de alternativas realizado por el Estudio de Impacto Ambiental y a los numerosos errores y carencias que se incluyen en las valoraciones ambientales de dicho Documento (*Véase apartado 8, 9 y 10 de este Informe*):

- Vulneración de la Ley 16/94 de Conservación de la Naturaleza del País Vasco.
- Vulneración de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Vulneración de la Normativa en materia de Evaluación de Impacto Ambiental: Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que sea aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, y Ley 3/98, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.
- Vulneración de la Normativa y Planificación de Ordenación del Territorio vigente en el País Vasco: Ley 4/1990 de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- Vulneración de la Planificación ambiental seguida en Álava desde hace más de quince años.
- Vulneración de la Ley estatal básica de Montes 42/2003, modificada por la Ley 10/2006 y de la Norma Foral de Montes 11/2007. Incompatibilidad con la Utilidad Pública de los Montes Catalogados de Utilidad Pública.
- Vulneración de la Ley 10/1998, de 8 de abril, de Desarrollo Rural del País Vasco
- Incompatibilidad del Proyecto con la protección medioambiental propugnada por los Planeamientos de los Municipios afectados.

7.- El Estudio de Impacto Ambiental presenta una serie de carencias, incongruencias, y faltas de información muy relevantes con el objeto, según nuestra opinión, de llevar a cabo una evaluación ambiental sesgada y dirigida a la justificación de una alternativa de trazado a través de los Montes de Vitoria y de la Montaña Alavesa previamente escogida por el Promotor. La falta de rigor de este Documento, entre otros aspectos, se pone de manifiesto en relación con las siguientes cuestiones (*Véase apartados 4, 9 y 10 de este Informe*):

- Falta de justificación de la necesidad de llevar a cabo la actuación planteada.
- Se desestiman los principales corredores de infraestructuras de la región excluyéndose del análisis comparativo de alternativas, sin razones justificadas y aportando datos e informaciones totalmente erróneos (sobre avifauna, geomorfología, vegetación, kilómetros de afección a Red Natura, etc.) que conducen a valoraciones a nuestro juicio inaceptables.
- Se elude evaluar el impacto el proyecto sobre el dominio público forestal que caracteriza a los montes incluidos en el Catálogo de Montes de Utilidad Pública, aspecto éste fundamental por tratarse de una figura secular de protección de la Naturaleza y de los recursos naturales, cuyo papel en la conformación de la Red Ecológica Funcional en Álava es básico y que proporciona a la sociedad y a las comunidades locales beneficios directos e indirectos de modo social y ecológicamente sostenible.



- Presenta el Documento relevantes faltas de información sobre las actuaciones propias del Proyecto, que impiden realizar una valoración ambiental de los impactos y dificultan e incluso confunden la comparación entre alternativas.
- El Documento desprecia de forma muy relevante la importancia de las Zonas de Especial Protección para las Aves y de los corredores ecológicos entre estas zonas, así como con otros espacios protegidos.

Todo ello hace que el citado Estudio de Impacto Ambiental pierda su funcionalidad y credibilidad, siendo preciso que se redacte un nuevo documento ambiental que de manera no sesgada e imparcial analice seriamente y con rigor todas las posibles alternativas para enlazar la subestación de Vitoria con la línea de 400 kV Castejón-Pamplona, sin afectar en ningún caso a la Comarca de la Montaña Alavesa que por sus valores ecológicos y paisajísticos debe ser objeto de estricta protección, y respetando así mismo los criterios apuntados por los Informes Técnicos de los Órganos Ambientales de las Administraciones afectadas, así como lo establecido por el Órgano Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y del Medio Rural y Marino.

Vitoria-Gasteiz a 14 de abril de 2010.

M^a Elena Gómez Chico.

**Rafael Francisco Álvarez
Fernández.**

M^a Elena Vilches Plaza.

**Jefa del Servicio de Medio
Ambiente y Biodiversidad.**

**Jefe del Servicio de
Secretaría Técnica de
Medio Ambiente.**

**Jefa del Servicio de
Montes.**

Juan Abad García.

**Joseba Carreras de
Bergaretxe.**

**Luis Alfonso Quintana
Eguiluz.**

**Jefe de la Sección de
Evaluación y Corrección
Ambiental.**

**Jefe de la Sección de
Biodiversidad.**

**Jefe de la Sección de
Producción y
Conservación Forestal
(Zona Este)**

Ignacio Ruiz González.

Garbiñe Olaberria Azaldegi.

**Técnico Superior de Medio
Ambiente.**

**Técnico de Evaluación y
Corrección Ambiental**