**Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria del proyecto de construcción de pistas en el Monte de Utilidad Pública “Egido” (Abaltzisketa)**

**Cumplimiento de la normativa vigente en el 'proyecto':**

En el 'proyecto' se escribe:

*“Según la zonificación definida en el PORN de Aralar (DECRETO 168/1994, de 26 de abril, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del área de Aralar), la mayor parte del ámbito de actuación coincide con Zonas de Protección y en menor medida Zonas forestales.”*

**En realidad, más del 90% del “ámbito de actuación”, o sea, la superficie en la que se pretende la construcción de pistas nuevas, se halla en la Zona de Protección definida en el PORN de Aralar.**

A pesar de ello, en el 'proyecto' se concluye:

*El 'proyecto' es compatible con la normativa del Parque Natural y no afectará de forma apreciable al mismo, “siempre y cuando cuente con la autorización y aprobación expresa del*

*Órgano Responsable de la gestión del Parque, el proyecto es compatible con la normativa del Parque Natural y no afectará de forma apreciable al mismo.”*

Pero la ordenación del Parque Natural de Aralar, niega expresamente esa supuesta 'compatibilidad', pues la normativa de obligado cumplimiento en las Zonas de Protección establece como 'normas' entre otras:

*1.– Se prohíbe la realización de trabajos con maquinaria autopropulsada pesada en el interior de estas zonas fuera de pistas. Se permite su empleo para la realización de trabajos de mantenimiento de las vías de acceso que atraviesan estas zonas.*

*2.– Se prohíben todos aquellos trabajos que supongan remoción del suelo, excepción hecha del ahoyado y de los trabajos de mantenimiento de las vías de acceso.*

*7.– Toda saca de productos maderables del interior de estas zonas conllevará la obligación del empleo del cable u otras técnicas no impactantes para el suelo.*

**Por lo tanto, cualquier “autorización y aprobación expresa del Órgano Responsable de la gestión del Parque” iría en contra de la normativa vigente en el Parque Natural de Aralar.**

Aunque haya quedado bien claro que **'el proyecto' incumple la normativa vigente y, por lo tanto, no puede ser autorizado ni aprobado**, haremos una serie de comentarios a su contenido, atendiendo a la solicitud:

Y aunque asumamos la imposibilidad de su realización, empezaremos diciendo que mal puede realizarse una evaluación de los impactos ambientales de una obra que pretende la construcción de nada menos que 9 km de pistas de una anchura MÍNIMA de 3,5 m, en un Parque Natural y Zona de Especial Conservación, cuando solo se cuenta con este ‘documento inicial’ en el que las características que se describen de la obra se limitan a una serie de líneas de colores dibujadas en unos planos. Cómo pueden atreverse a decir que las pérdidas de suelo será “poco significativa” cuando al hablar de las características litológicas, se limitan a decir que ‘los materiales que dominan la zona son calizas margas y areniscas’, sin que aporten un solo dato de las características mecánicas y estructurales de los materiales del subsuelo y de la roca madre, ni las pendientes de las laderas que se atraviesan. Tampoco hay cálculo volumétrico alguno de los desmontes que habría que realizar en los distintos lugares del recorrido, ni cálculos de la estabilidad de esos desmontes y de los terraplenes que se pretenden construir, nada de los numerosos cruces con corrientes de agua, otras posibles obras de fábrica, rellenos a realizar, etc., sin los que no es posible realizar una adecuada evaluación de los impactos que puede causar. Y ni una sola palabra de los problemas de estabilidad que puede acarrear la circulación de maquinaria y camiones de gran tonelaje en estas pretendidas pistas. No sería sensato, ni aquí ni en ningún otro sitio.

**Justificación de la necesidad del proyecto:**

* Nos preocupa y nos indigna que una empresa que se denomina de 'estudios ambientales' como la que se responsabiliza del 'proyecto' califique de “masa heterogénea y envejecida” a los bosques de las laderas septentrionales de Txindoki y Auza Gaztelu (p. 6). Un buen comienzo para “determinar el alcance del estudio de impacto ambiental”, referirse de forma despreciativa a ecosistemas con muy alto valor ecológico, tal como señala el PORN de Aralar.
* Además de lo absurdo que supone a estas alturas decir que “ninguna de las operaciones necesarias a la gestión de esta masa (se referirá al arbolado) pueda ni siquiera plantearse sin estas infraestructuras viarias”, ni siquiera debería justificarse en términos económicos cortoplacistas con 'la saca de productos forestales' puesto que su valor mercantil resulta mucho menor que el coste de construcción de las pistas, paradoja que ni se menciona en el 'proyecto', que carece de la más mínima memoria económica que debiera exigirse a cualquier proyecto. (p. 9)
* Los autores prevén pérdida de interés desde el punto de vista silvícola y ecológico y amenazan con un aumento importante de riesgo de aparición de plagas y enfermedades que echarían a perder un recurso natural, ecológico y renovable. (p. 10) Ya que propagan amenazas sin fundamento, debería exigirse a los autores que nombren y detallen esas supuestas 'plagas y enfermedades' con las que pretenden atemorizarnos.
* Otra ocurrencia sin sentido es la pretendida pero inexistente incompatibilidad que se supone entre montañeros y ganaderos. Rebaja el proyecto a conversaciones de barra de
* bar. Y, encima, lo rematan con supuestos sobrecostes en actuaciones ganaderas en un lugar en el que no hay pastos, sino arbolado. (p. 11).
* Se nos dice que la densidad de pistas está optimizada (p. 12) y sigue cánones franceses e ingleses, pero no se aporta ningún dato acerca de cuál es esa densidad óptima. Haciendo unos cálculos sencillos: unos 9 km de pistas para 50 ha de terreno nos sale una densidad de 180 m/ha. Pues bien, la densidad máxima de infraestructuras viarias forestales recomendadas en un buen trabajo de referencia (Tolosana, 2000) es de 26 m/ha en fisiografía montañosa.
* También nos amenazan con los fuegos, invocando a la protección civil en un lugar que no ha ardido en época conocida ni tiene mayor riesgo, aun evocando el cambio climático. (p. 12)

**Posibles impactos del proyecto:**

* En lo que a afección a los suelos dicta que es compatible y de magnitud 'poco significativa' Y nos preguntamos ¿qué tendrá que pasar para que resulte significativa? Según sus propios cálculos la superficie afectada (en la que el suelo directamente se destruye) es de unos 40.000 m2, o sea, 4 ha en una superficie de 50 ha, esto es, el 8% del suelo total. (p. 56) Pero resulta mucho más ajustado prever que la apertura y estabilización de una plataforma de, como mínimo, 3,5 m de anchura en estas laderas de pendientes cercanas al 100%, con sus desmontes y terraplenes, afectará a una banda de 7 m o más de anchura por término medio, lo que nos lleva a la destrucción de más de 6 ha, el 12% o más de todo el suelo existente en el 'ámbito de estudio'. Además, habría que tener en cuenta los procesos erosivos como consecuencia de la acumulación de materiales sueltos y por el encauzamiento de aguas que puede resultar de la concentración de las escorrentías superficiales en puntos de las vías construídas. Por no hablar de los deslizamientos de ladera en masa, previsibles por la rotura de pendiente en estas zonas de pendientes elevadas y litologías cambiantes. ¿Poco significativo? ¿Dónde está el límite para que se diga eso sin obligación de justificación técnica alguna?
* En cuanto a la calidad de las aguas destaca que el trazado de las pistas no afecta a ningún curso de agua permanente, aunque sí coincide con zonas de vulnerabilidad muy alta a la contaminación del acuífero kárstico de la Sierra de Aralar, pero limita los posibles impactos a la 'contaminación accidental por vertidos', por lo que se prevén impactos 'poco significativos' sobre las aguas. (p. 57).
* Se les ha olvidado comentar que el sistema de cavidades en calizas urgonianas de Errekonta – Osinbeltz, afectada por el 'proyecto', atraviesa bajo el monte Ausa Gaztelu, extendiéndose desde el talweg y collado de Errekonta hasta la surgencia de Osinbeltz en Zaldibia (Etxeberria et al, 1982). Estas calizas constituyen la prolongación hacia el W de las calizas que afloran en el monte Txindoki, las cuales se adelgazan en bandas y presentan intercalaciones de lutitas y calizas margosas. Las aguas infiltradas en Errekonta (en la primera barra de caliza compacta) se dirigen hacia el W para emerger en la surgencia de
* Osinbeltz, a 260 m de altitud. La sima-sumidero de Errekontako leizea, situada a 650 m de altitud, desciende -240 m de desnivel y alberga el río subterráneo colector de la unidad, con un desarrollo de 870 m de galerías. Las pruebas de trazado con fluoresceína sódica efectuadas en la sima de Errekonta dieron positivo en el manantial de Osinbeltz. Algo más al E de Errekonta están las simas de Labaien 1 y 2, y las cuevas de Katamotz 1 y 2 (una de ellas es también un importante sumidero), con algo más de 200 m de desarrollo de galerías, y cuyas aguas tributan del mismo modo al citado sistema subterráneo (Galán & Rivas, 2016), aunque los autores del 'proyecto' se molestan en señalar que estas últimas cavidades se encuentran fuera del alcance del proyecto'; lo que no dicen es que están conectadas con el sistema subterráneo.
* Que el abastecimiento de agua para el suministro de los más de 1.600 habitantes de Zaldibia dependa de la toma que se hace en esa surgencia de Osinbeltz, agua que proviene del 'ámbito del proyecto', nos da que pensar en lo 'significativo' que puede resultar el impacto por la construcción de estas pistas en la provisión de agua potable.
* Y es que resulta que el ámbito de actuación de este 'proyecto', coincide con el área de recarga del acuífero que desemboca en Osinbeltz. Y la razón por la que se plantaron las hayas y abetos que ahora se pretenden 'mejorar' fue, precisamente, la de proteger el acuífero de la contaminación y el aterramiento del ámbito subterráneo por erosión de las laderas desprovistas de arbolado. Parece que las ocurrencias de los autores y promotores del 'proyecto' pretenden revertir los objetivos de protección que sirvieron de base a la plantación en 1980.
* Insistimos en la paradoja de que una empresa que se denomina de 'estudios ambientales' afirme sin ningún fundamento que las plantaciones forestales (abeto de Douglas y haya) carecen de interés botánico o que la presencia de pistas permitirá evitar afecciones sobre la vegetación por circulación de maquinaria fuera de pista, cuando este extremo está expresamente prohibido por el PORN de Aralar.
* En cuanto a la afección a la fauna, se apunta a que se ha localizado el nóctulo mediano (*Nyctalus noctula*) en zonas bosque, mayoritariamente en las áreas de hayedo y bosque mixto. Esta especie está considerada como 'vulnerable' en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, pero es que también hay datos de presencia en esta zona boscosa de otra especie, el murciélago de bosque (*Barbastella barbastellus*) considerada 'en peligro de extinción'. Por ello no es admisible que se despachen los impactos a la fauna con decir que 'se afectará potencialmente a pocos ejemplares de especies muy comunes' o que 'se trata de una afección mínima en un hábitat de interés reducido para la fauna'. No es serio cuando lo que está en juego es la alteración del hábitat de estas y de otras especies protegidas. Debería exigirse un mínimo rigor a la hora de hablar de afecciones a la fauna.
* Y resulta disparatado que en la tabla de valoración de impactos se diga que el 'proyecto' conllevará efectos positivos sobre la socioeconomía local, en un proyecto que provocará afecciones insostenibles en el agua para abastecimiento humano.
* La pretendida comparación de alternativas consideradas se limita a comparar el enlace de las pistas actuales con la pretendida red de pistas 'optimizada' para el área de actuación. Estas, más del 90% de las pistas dibujadas, no varían lo más mínimo en ninguna de las alternativas y consisten en pistas paralelas cada 50-60 m de ladera, laderas con pendientes cercanas al 100%, en las que, como establece el PORN de Aralar, existe un fuerte riesgo de degradación y pérdida de suelo. Además se pretende establecer una densidad de 180 m de pistas por ha, cuando la máxima recomendada es de 26 m/ha.
* La alternativa “0” de mantenimiento de la situación actual (se refiere sólo a las pistas) se despacha en dos líneas y media del 'proyecto', diciendo que implica la imposibilidad de llevar a cabo la gestión silvícola de las masas forestales en cuestión. No es cierto y existen numerosos ejemplos de 'gestión silvícola' sin necesidad de construir estas infraestructuras. Además, el PORN de Aralar establece que “Toda saca de productos maderables del interior de estas zonas conllevará la obligación del empleo del cable u otras técnicas no impactantes para el suelo”, por lo que estas pistas del 'proyecto' no podrían utilizarse para este fin.

Por otro lado, también consideramos importante mencionar que en el último proyecto de pistas de Aralar, se realizó por parte de la Diputación de Gipuzkoa el *“Informe de impacto ambiental del proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza en Aralar firmado por la directora general de Medio Ambiente”.* Este informe puntualizó (refiriéndose al proyecto de pistas) que “*el proyecto no guarda una relación directa, necesaria e imprescindible para la gestión del LIC/ZEC de Aralar, y la documentación aportada no ha demostrado con el grado de certeza requerido por la normativa que, de forma conjunta con otros proyectos similares previstos en ese ámbito, no va a producir impactos adversos significativos o apreciables que afecten a los objetivos de conservación de dicho espacio de la Red Natura 2000 y/o a la integridad de sus hábitats y especies de interés, así como a otros elementos ambientales presentes en el mismo"*.

Pues bien, en este ‘documento inicial’ ni se mencionan estas pistas de reciente construcción ni, por supuesto, se menciona esta condición de posibles afecciones conjuntas que contiene su evaluación de impacto ambiental.

**LABURPENA:**

Hemen aipatu diren arrazoiengatik, oso modu negatiboan baloratzen dut Abaltzisketako Egido herri-lurretan egin nahi den pista egitea eta, ondorioz, eskatzen dut Gipuzkoako Foru Aldundiko Mendi eta Ingurumen Naturalaren Zuzendaritzari erretira dezala betirako proiektu hori eta bete dezala Aralarko Parke Natural eta KBEko legedia.

Bestalde, proposatzen dut Abaltzisketako herriaren jabetzako zuhaizti hori eros dezala Gipuzkoako Foru Aldundiak eta bertan utzi dezala ustiatu gabe bere eboluzio naturala jarraitzen.

**Eskaeraren arrazoiak:**

* Legez kanpokoa delako. Goian aipatzen dira proiekuak hausten dituen hiru arau.
* Pista-dentsitatea Aralarreko PORNak baimentzen duena baino zazpi aldiz handiagoa delako.
* Kalkulu xume bat eginez, proiektuak gutxienez 60.000 m² ko afekzioa duelako.
* Aralarko araudiak pista bidez ez diren metodoak aipatzen dituelako zuhaiztiak ateratzeko.
* Lur-galera handiak sortuko dituelako, mugitutako lurrean.
* Lur-jausiak izateko arriskuak daudelako egindako lur-etenetan.
* Suteen arriskurik ez dagoelako.
* Iturburuak kutsatzeko arriskua dagoelako, gune hori baita Osinbeltz akuiferoko elikaguneetako bat.
* Ustiatu nahi diren landaketen balioa baino 20 aldiz handiagoa den kostua sortzen duelako egin nahi den pistak.
* Proiektuak eragin negatiboak badituelako babestua den faunan.
* Pista horien eraginez lortuko liratekeen onura ekonomikoak eta izango lituzkeen kostuak ez direlako aipatzen eta beraz, irabaziak ez direlako justifikatzen.
* Pista horien etorkizuneko erabilerak "difusoak" direla jasotzen duelako txostenak (0 aukeran aipatzen denez) eta, ondorioz, eragingo dituen kalteak ez direlako zehazten.
* Argi ikusten da ingurumen eraginen txosten honen helburu bakarra, egin nahi den pista justifikatzea dela; ez duelako, honelako lan batek behar lukeen oinarri zientifikorik.

OHARRA: Ez dugu aukerarik izan EKOSen txostena euskaraz jasotzeko. Espainiera hutsean hedatu du EAEko administrazioak. Argi dago jatorrizko dokumentua espainieraz egiteak bultzatzen duela alegazioak ere hala egitera. Hori gertatu zaigu guri ere. Gaitzesten dugu ohiko bihurtzen ari den Administrazioaren jokabide hori, gure ahulezia aitortzearekin batera.

Sinatuta

2022-07-28

IZEN-ABIZENAK:

NA:

Helbidea:

Helbide elektronikoa: