

En Elgoibar, a 22 de enero de 2025

Estimadas Sras. Susana García Chueca y Ana Telleria.

Nos dirigimos a ustedes para que, por favor, nos convoquen a una reunión para tratar el asunto de La Variante de Altzola.

Entendemos, Sra. G. Chueca, que usted está al corriente de la situación, ya que estuvo presente en la Comisión de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio de las JJGG de Gipuzkoa, cuando presentamos la situación en junio de 2024.

Por el contrario, Sra. Telleria, es probable que, debido a su reciente nombramiento como Directora de Regeneración de Barrios y Agenda Urbana, usted no esté al tanto de la situación. Como sí lo estaba el Sr. Jonan Fernández, como Secretario General de Transición Social y Agenda 2030.

En cualquier caso, procedemos a realizar una exposición de lo sucedido.

El 1997 el Gobierno Vasco tomó la decisión de cerrar la estación de ETS/Euskotren del barrio de Altzola, en la localidad de Elgoibar. Dejando a sus habitantes sin servicio de transporte público por ferrocarril.

Una serie de actuaciones de los y las vecinas de Elgoibar consiguieron que, en lugar de cerrarse la estación, Euskotren/ETS la dejara con solo 8 de los 32 trenes que paraban hasta entonces.

Unos años después, alrededor de 2008, y ante el cambio demográfico que experimentó el barrio debido a la construcción de nuevas viviendas, la Asociación de Vecinos de Altzola mantuvo contactos y reuniones con Euskotren/ETS, así como con el Alcalde de la localidad, con el fin de recuperar todas y cada una de la paradas perdidas, y una mejora radical del acceso a la estación. Para acceder a esta, hay que superar la barrera de 47 escalones.

Euskotren/ETS se negó a satisfacer dichas demandas, alegando que éramos pocas las personas que utilizaban ese servicio público, y que el coeficiente de rigidez de la línea no permitía que pararan todos los trenes.

No sabemos si por nuestra persistencia en la demanda, por la ayuda del Sr. Alfredo Etxeberria, entonces Alcalde de Elgoibar, por el cambio de gobierno, eran los inicios de la IX Legislatura, o por todo a la vez, el equipo de gobierno formado por el Lehendakari, el Sr. López, el Sr. Iñaki Arriola (Consejero de Transportes y Obras Públicas), el Sr. Ernesto Gasco (Viceconsejero), el Sr. Josu Benaito (Director de Infraestructura del Transporte), y el Sr. P. M. de la Peña (Dir. General de ETS), la cuestión es que ETS puso en marcha la licitación para la redacción del Estudio Informativo de la Variante de Altzola.

Este equipo de gobierno, con buen criterio, en defensa de los servicios públicos, en concreto del transporte por ferrocarril, y atendiendo a la demanda histórica de los y las vecinas de Elgoibar, decidió trasladar la estación de tren de Altzola-Elgoibar unos metros de su ubicación actual, en dirección Mendaro, recuperando así todas y cada una de las paradas perdidas en 1997. A su vez se aprovechaba la ocasión para construir un nuevo túnel, con doble vía, acortando el recorrido actual en unos 450m, entre los barrios de Arriaga y Altzola. El proyecto adjudicado es elaborado por la Ingeniería Dair.

Se acabó el “supuesto” e insalvable coeficiente de rigidez de la línea. Entrecorrimos “supuesto” porque, en estudios de campo realizados, el tren desde que desacelera, para en la estación, y vuelve a recuperar la velocidad, emplea únicamente 48 segundos.

Los maquinistas de Euskotren con los que nos reunimos entonces tampoco entendían que dicho coeficiente impidiera el que parasen todos los trenes. Además el horario de los trenes es el mismo con o sin parada.

Y muy importante, con este proyecto se ponía fin a la discriminación a la que Euskotren/ETS sometía y somete a un importante segmento de la población: padres y madres con bebés en coche de silla, y sobre todo, personas mayores, dependientes, personas con discapacidad, y personas con movilidad reducida. En definitiva, los colectivos más vulnerables.

La noticia se publicó en varios medios de comunicación.

El Sr. Gasco en Eibar dijo que el Gobierno Vasco iba a convertir al tren en el eje vertebrador del Bajo Deba. Se mejorarían las frecuencias, incluida la de pasar de 1 hora a 30 minutos entre Deba y Elgoibar. Todo ello gracias a los desdoblamientos de la vía, y a las nuevas estaciones, incluida la de Altzola-Elgoibar.

Por supuesto las notas de prensa de ETS iban en la misma dirección.

En 2011 el estudio se somete a trámite de información pública, publicándose en el BOPV. La resolución la firma el Sr. Benaito.

Como el estudio informativo reflejaba exactamente las demandas de la ciudadanía, no se presentaron alegaciones al mismo.

Teniendo en cuenta que, durante el proceso de elaboración del estudio, la participación de los y las vecinas de Elgoibar no estuvo lo suficientemente acreditada, y pensando en el futuro proyecto constructivo, la Asociación de Vecinos de Altzola se certificó en el registro foral de entidades ciudadanas para la participación: GEE/010/0004/2011.

Eran años en los que la Diputación Foral de Gipuzkoa daba mucha importancia y valor a la participación ciudadana.

Un año después, en 2012, el estudio queda definitivamente aprobado, publicándose de nuevo en el BOPV, tal y como lo refleja la resolución que firma de nuevo el Sr. Benaito.

El estudio informativo es completísimo, en especial en lo concerniente a la estación. De hecho la Ingeniería Dair no es una ingeniería cualquiera, a tenor de los proyectos que desarrolla:

<https://www.dair.es/es/proyectos/>

Del estudio queremos hacer mención a la memoria, y la valoración general de la obra.

De la memoria cabe destacar la página 24, por el número de usuarios al día que prevé: 40.

De la valoración económica, el coste de la estación: 254.000 Euros.

El estudio queda registrado también en el Informe Memoria de ETS de 2013 (https://www.vialibreffe.com/PDF/12757_ETTS_2013_Memoria.pdf), publicado en abril de 2014.

En la página 18 de este informe se vuelve a mencionar la estación, lo llama apeadero, y que tanto la estación, como el túnel, harían aumentar la circulación de viajeros y mercancías hacia Mendaro.

En esa misma página se indica que el proceso de licitación del proyecto consultivo ya se había puesto en marcha a mediados del mes de noviembre de 2013.

Posteriormente, en febrero de 2014, ETS selecciona a la ingeniería Fulcrum para la redacción del proyecto constructivo:

https://www.euskadi.eus/web01-ejeduki/es/contenidos/anuncio_contratacion/expjaso2955/es_doc/es_arch_expjaso2955.html.

Es decir, en febrero de 2014 se selecciona a la ingeniería Fulcrum para la redacción del proyecto constructivo, y en abril de ese mismo año, en la memoria de ETS se incide en la construcción de la estación.

En las bases de licitación para la redacción del proyecto constructivo, que se le concede, como hemos mencionado, a la ingeniería Fulcrum, sobre un total de 18 ingenierías que se presentaron, se vuelve a incidir en la obligatoriedad de construir la estación. La estación es el eje fundamental del proyecto, y cualquier alternativa al mismo pasa por el mantenimiento de dicha estación.

Con estos antecedentes queda claro que en el proyecto de Fulcrum la estación no debe faltar. Pero por si acaso queda alguna duda, en 2012 el Ayuntamiento de Elgoibar publica el PGOU:

<https://elgoibar.eus/info/hirigintza/pgou/A-MEMORIA.pdf>. En la memoria, en la página 174, se indica de nuevo la estación. En este caso lo llama apeadero.

El proyecto constructivo de Fulcrum se entregó en DVD en el Ayuntamiento en diciembre de 2015, a la atención de la Sra. Ane Beitia. Entonces ya se había dividido en dos proyectos.

En este justificante de entrega se hace hincapié en que se compruebe que ambos proyectos constructivos estén adecuados al previo estudio informativo. ¿Y qué no contenía ese proyecto constructivo que debía si o si contener? Pues como ya saben: no contenía la estación.

Ni contenía la estación, ni cumplía con las bases de licitación, ni se comunicó a la prensa. No se nos invitó a los vecinos y vecinas a participar en él durante la fase de elaboración. No fuimos ni consultados, ni informados en ningún momento. Y el remate final: **no se publicó en el BOPV**. Ni antes de entregarlo en el Ayuntamiento, ni después.

¿Cuándo supimos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi que el proyecto constructivo dejaba sin transporte público por ferrocarril a los y las habitantes del barrio de Alzola? Pues nada más y nada menos que en diciembre de 2022. ¡10 años después de haberse publicado en el BOPV el estudio informativo! En el que, como hemos indicado, sí participamos y sí se publicó en el BOPV.

Y nos enteramos porque así nos lo confirmó por correo electrónico la Sra. de Juan de Miguel (Directora de infraestructuras de transporte), tras haberlo solicitado en diciembre de 2022.

Sras. G. Chueca y Telleria, todo esto nos lleva a asegurar que la decisión de eliminar el servicio público por ferrocarril en el barrio de Alzola fue una decisión estrictamente política. Ni técnica, ni económica. Tomada en 2014, ya sin el Sr. López en Lehedakaritza, y sin el equipo de gobierno socialista en la consejería. En un contexto de fuerte crisis económica, nada que ver con el actual, donde los recortes se aplicaban en todos los gobiernos. En este caso el recorte fue de 254.000 Euros, el coste de la estación.

Con decisiones así, qué valor se le puede dar a los diferentes informes, normas y leyes que, en una clara apuesta por el ferrocarril, ha emitido la Consejería de Transportes a lo largo de estos años.

Como por ejemplo El Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario:

https://www.euskadi.eus/contenidos/plan_gubernamental/plan_09/eu_plan_09/adjuntos/Lineas%20estrat%C3%A9gicas%20PEF2020.pdf. Donde en la página 5 se indica que “la misión del Gobierno Vasco es impulsar los modos ferroviarios, transformándolos en el eje fundamental de la oferta de transportes”.

O en la página 6, donde se indica que “una de las consecuencias de una movilidad basada en el vehículo privado (a lo que nos condena la decisión de dejarnos sin tren) es la progresiva marginación de determinados colectivos con dificultades para acceder a un

vehículo”. O en la página 34, donde se indica que “*uno de los ejes políticos del plan es convertir el modo ferroviario en protagonista de la movilidad diaria*”.

O la nueva Ley de Movilidad Sostenible. En ella se considera a la red ferroviaria “*el eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquel*”.

Hasta aquí la cronología de los hechos en lo que respecta al desarrollo del estudio/proyecto de la Variante de Altzola en su vertiente política. Ahora pasemos a las consecuencias que a nivel social produce esa decisión. De ahí la solicitud la participación en la reunión de usted, Sra. Telleria.

Tras conocer en diciembre de 2022 la decisión del Gobierno Vasco de dejarnos sin estación, y del posterior rechazo a las alegaciones presentadas, un grupo de vecinas y vecinos de Elgoibar nos organizamos como Plataforma en defensa de la Estación de Altzola-Elgoibar, Altzolan Tren Geltokia Bai.

A partir del mes de abril de 2023 comenzamos una campaña de divulgación de lo sucedido. A pie de calle en las localidades de Deba, Mendaro, Elgoibar y Eibar, también en los medios de comunicación. Recabando el apoyo y complicidad de la sociedad por medio de recogida de firmas: más de 5.400 a lo largo de 2023. Asistencia a reuniones con los diferentes grupos políticos del Ayuntamiento de Elgoibar. Hay que resaltar que todos y cada uno de ellos, con mayor o menor énfasis, hacen suya esta demanda.

También hacen suya esta demanda las más de 4.600 firmas conseguidas en el Bajo Deba. A lo que hay que añadir la complicidad de varios de los junteros y junteras, miembros de la Comisión de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio de las JJGG de Gipuzkoa.

Ecologistas en Acción – Ekologistak Martxan, nos han mostrado también su apoyo. Así como los sindicatos ferroviarios S. F. Intersindical, CCOO, ELA y LAB. Estos 3 últimos entregaron al Sr. Javier Seoane, Dir. General de Euskotren, el documento

https://drive.google.com/file/d/1ZkF0jK7IZJR-jqA7ahsv0CnVrd8j4j4M/view?usp=drive_link, con cuatro solicitudes muy concretas, durante el Consejo de Administración de Euskotren, celebrado en diciembre de 2024.

El Sr. Manuel Lezertua (Ararteko) ha abierto un expediente en línea con la total ausencia de participación ciudadana durante el proceso de elaboración del proyecto de la ingeniería Fulcrum, así como por la no publicación en el BOPV de dicho proyecto.

Como explicado anteriormente, el proyecto de la ingeniería Fulcrum, el que elimina la estación, el que se aprobó pocos meses después de haberse aprobado el estudio informativo, el que incumple las bases de licitación, y el que no se publica en ningún momento en el BOPV, **se lleva a cabo con cero participación ciudadana.**

¿De qué sirve El Libro Blanco de Democracia y Participación Ciudadana para Euskadi?:

https://bideoak2.euskadi.eus/debates/participacion/Libro_Blanco_DyPC_Un_punto_de_partida_es.pdf

Donde en su página 15, se indica con meridiana claridad que “*todas las personas, sin exclusión, tienen que poder participar y ser parte activa en las decisiones públicas que les afectan, y es necesario garantizar una presencia ciudadana sustancial en dichas decisiones*”.

Una decisión así, la de dejarnos sin estación, nos afecta y mucho: nos afecta todo.

Incumplimiento tras incumplimiento de las propias bases de licitación, leyes, normas, informes, estudios, etc que el Gobierno Vasco elabora o suscribe, está también la Agenda Urbana de Euskadi, Bultzatu 2050.

Antes de desarrollar cómo la eliminación de una estación de tren va radicalmente en contra de la Agenda, es importante que conozcan que el Gobierno Vasco en 1999 declaró al barrio de Altzola Área Degradada. Hoy, 26 años después, seguimos igual.

Entendemos que para la “obtención” de este calificativo influyó, entre otros motivos, la eliminación en 1997 de 24 paradas de tren, y el vergonzoso acceso a la estación, teniendo que superar 47 escalones.

Un demoledor informe sobre accesibilidad en las estaciones de tren que emitió el Ararteko en 2012 (https://www.ararteko.eus/apl/accesibilidad/HTML/CAST/fichas/estacion_144_145.html), responde que no a todas y cada una de las preguntas que se plantean. A todas menos a una.

13 Años después, seguimos igual, tal y como lo confirma el Estudio que Elkartu realizó el año pasado: https://drive.google.com/file/d/1C0BzQktCqTDZCs33D3dBk9YoRzogQoVm/view?usp=drive_link

La eliminación de una estación de tren en una localidad, y en especial en un Área Degradada, nos aislará aún más de lo que ya estamos, y obligará, al que lo tenga, a utilizar con más asiduidad el vehículo privado, aumentando las emisiones de gases de efecto invernadero.

Pero la guinda del pastel llega con el ODS-11 de la agenda 2030: Ciudades y comunidades sostenibles.

Altzola es un barrio urbano aislado de Elgoibar. No podemos acceder al centro de Elgoibar andando. Tampoco podemos acceder andando a Mendaro. Dependemos del tren, autobús y vehículo privado.

La eliminación de la estación hará que disminuya el tránsito de personas desde y hacia el barrio.

Al depender del vehículo privado, las calles estarán más congestionadas, y habrá más problemas de aparcamiento.

Hará disminuir el atractivo de la zona para inversores y desarrolladores, lo que podría ralentizar o incluso detener proyectos de construcción y rehabilitación. De hecho está pasando ya. El año pasado se adquirió un edificio para la puesta en marcha de un Hotel. Cuando informamos a los propietarios que el Gobierno Vasco quiere eliminar la estación de tren, no se lo creían. Por esa decisión han paralizado la inversión. No es lo mismo para un negocio de hostelería contar con una estación de tren, a unos 200m de la puerta, que no contar con ese servicio.

Sin estación menos movimiento de personas: visitantes, turistas... En definitiva: menos inversión.

Con esa decisión, los ingresos generados por el comercio minorista, el hostelero, o cualquier otro, ni está ni se le espera.

Y por último, la decisión de dejarnos sin tren hará que el valor de los inmuebles disminuya, afectando a los propietarios y a la inversión inmobiliaria en la zona.

En definitiva, la eliminación de la estación, es decir, la expulsión del transporte público por ferrocarril a un Área Degradada, redundará en esa degradación. Nos margina aún más, y en especial margina a los colectivos más vulnerables, y con menor poder adquisitivo.

Esto no lo decimos solo nosotros. El Ayuntamiento de Elgoibar, en sendas solicitudes al Gobierno Vasco en 2022, firmadas por la arquitecta municipal, la Sra. Aloña Urteaga

(<https://uzt.gipuzkoa.eus/PortalV/r/0/100/AAAAQHN39.Fskk> y

<https://uzt.gipuzkoa.eus/PortalV/r/0/100/AAAAR25C3.xoRx>) incide en este asunto: “eliminar la estación va en contra de las políticas de regeneración y reactivación del barrio”.

Por esta relación directa entre área degradada y ferrocarril, Sra. Telleria, su asistencia a la reunión es fundamental.

Pero además en esas solicitudes se indica que *“el tren es una alternativa real de transporte público. Y que resulta técnicamente factible el traslado de la estación unos metros, y conservar así la parada en Altzola”*.

Es sabido que el ferrocarril es el medio de transporte público a motor para personas más sostenible y eficiente. Usted, Sra. G. Chueca, así lo confirmaba en la entrevista que le realizaron en el programa Boulevard de R. Euskadi, en octubre del año pasado. Ante las preguntas sobre cuál es el transporte más sostenible, y cuál el menos contaminante, en ambas respondió que es **el tren**.

Siguiendo con más declaraciones, en junio de 2024, durante el acto de traspaso de carteras entre el Sr. Arriola y usted, Sra. Chueca, se dijo que ***“se va a dar impulso a la regeneración urbana integral de barrios degradados y el fomento de las infraestructuras ferroviarias”***.

A su vez, durante el consejo de gobierno celebrado en noviembre de 2024, se indicó que *“la estructura del Departamento de Movilidad Sostenible responde a dos grandes ejes estratégicos: el de ampliar los derechos de la ciudadanía en materia de transporte público, como un elemento más para dar pasos hacia la justicia social y también para luchar contra el cambio climático; y el reto de extender los sistemas ferroviarios y tranviarios de Euskadi, con el convencimiento de que el tren y el tranvía son el futuro de una movilidad respetuosa con el medio ambiente”*.

Por último, indicarles que el 18 de abril de 2024 cursamos una **Petición en Forma** al Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, con el número de registro **2024RTE00465574**. <https://drive.google.com/file/d/1hWtQEXMpmoryb91T-hZ75KzLMFfL7-L0/view?usp=sharing>

En ella se solicita que se acuerde ordenar la redacción de un anexo al proyecto constructivo aprobado, que incluya la ejecución de una nueva estación en superficie en Altzola, tal y como está previsto en el Estudio informativo del año 2012. Ver **Anexo Registro Electrónico General**.

A la espera de su amable convocatoria de reunión, nos despedimos atentamente.

Muchas gracias por su atención.

Altzolan Tren Geltokia Bai