



EUSKO LEGEBILTZARRA  
PARLAMENTO VASCO

## EKONOMIAREN GARAPEN ETA AZPIEGITURA BATZORDEAK 2019KO OTSAILAREN 25AN EGINDAKO BILKURAREN HITZETZ HITZETZKO TRANSKRIPZIOA

*Eguerdiko ordu bata eta hogeita hamahiruan hasi da bilkura.*

**BATZORDEBURUORDEAK** (López de Ocariz López de Munain): Sí, bueno, buenos días. Comenzamos la Comisión de Desarrollo económico e infraestructuras. El primer punto del orden del día, lectura y aprobación del acta de la sesión celebrada el cuatro de febrero de 2019. Si alguien tiene algo que objetar. Bueno, pues entonces, damos por aprobada el acta.

Para el segundo punto, vamos a buscar a los comparecientes.

Bueno, pues, segundo punto del orden del día. Tenemos la comparecencia de la plataforma Barakaldo Naturala, a fin de que informe de las alternativas que se plantean al trazado actual de la Variante Sur Ferroviaria. Nos acompañan Begoña Rodríguez Sánchez y don Raúl Méndez Urigoitia. Bueno y también están tres miembros de la plataforma Andrés María Busto, Sergio de Juan y Begoña Valcarcel.

Para presentar la comparecencia, damos la palabra a Elkarrekin Podemos, señor Becerra, tienen la palabra.

**BECERRA CAROLLO** jaunak: Mila esker, presidente anderea, arratsalde on guztioi.





Bueno nik zuen agerraldia eskatu nuen, bere garaian, zer hegoaldeko trenbide bariantearen proiektua, bueno, proiektu edo azpiegitura interesgarria omen da, baina interesgarriagoa da ikustea edo entzutea kolektibo bakoitzak zer pentsatzen duen horretaz eta baita ere ba zer nolako eztabaida izango dugun Gobernu eta sozietatearen artean, ezta? Bariante honen helburuak interesgarriak omen dira esan dut, zer garraioak errepideetatik trenbidera pasatzea, ba kontu interesgarria da, bai klima aldaketaren aldetik, bai energia aurreztearen aldetik. Eta, baita ere, merkantzia trenak hiriguneetatik aire zabalean ez pasatzea, bueno ba interesgarria da ere bai, zer zarata eta arriskuak ekiditen direlako.

Baina helburu horiek nola bete, nola betetzea, pues hori da, hori da gakoa, ezta? Zer, eragina soziala badago eta ingurumenean ere badago. La cuestión de la variante sur ferroviaria es cómo hacemos que una infraestructura potencialmente interesante, realmente lo siga siendo, porque no tenga un impacto social y medioambiental como el que a día de hoy se plantea con la variante Sur Ferroviaria.

Nos ha parecido, nuestro grupo, desde el principio que, si bien los objetivos eran interesantes, la infraestructura en sí misma se está planteando de una forma equivocada. De una forma equivocada...

- (1. zintaren amaiera)
- (2. zintaren hasiera)

... nuestro grupo, desde el principio, que, si bien los objetivos eran interesantes, la infraestructura en sí misma se está planteando de una forma equivocada. De una forma equivocada, porque está hurtando un debate social, un debate ciudadano que se está produciendo sobre esos impactos medioambientales y sociales.

Y de ahí que pidiéramos la comparecencia de Barakaldo Naturala, como colectivo que ha desarrollado una serie de alternativas sobre la base del proyecto inicial del Ministerio. Y pedíamos que comparecieran junto con



la consejera Tapia para, de alguna manera, dar lugar a este debate, dar lugar a ese diálogo constructivo sobre, no solamente sobre el trazado, sino sobre la necesidad o no de la infraestructura y, en caso de que fuera necesaria, por dónde tendría que ir. La postura de nuestro grupo ha sido constructiva desde el principio y ya en junio de 2017 planteamos una moción para, de alguna manera, ordenar y dar respuesta a estas demandas ciudadanas de un menor impacto medioambiental y social, pero también de que esta infraestructura fuera complementaria con otras infraestructuras que existen a día de hoy, como las líneas C1, C2 y C3 de Adif o la posible llegada del Tren de Alta Velocidad a Bilbao.

Por lo tanto, les voy a dar paso ya a, bueno, pues a la exposición de Barakaldo Naturala, dejando claro que el motivo de esta comparecencia fundamentalmente es que ustedes, los y las representantes de Barakaldo Naturala, nos hagan llegar, nos den a conocer de primera mano sus alternativas y también, por qué no, qué piensan de la alternativa que ya se ha presentado oficialmente por parte del Gobierno Vasco hace dos o tres semanas en esta comisión.

Y luego las preguntas me las reservaré para el siguiente turno. Gracias.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Becerra. Para responder a su solicitud, damos la palabra a las representantes de Barakaldo Naturala plataforma, para Raúl Méndez.

**BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAK** (Méndez Urigoitia): Eskerrik asko, presidente andrea. Eskerrik asko legebiltzarkide guztiei hemen egoteagatik eta arratsaldeon guztiei.

Lehenengo eta behin, gure burua aurkeztuko dugu, oso arin. Pixka bat azaltzeko zer den Barakaldo Naturala. Barakaldo udalerriko azken gune naturalak babesteko hainbeste elkarte eta talde 2018an sortutako plataforma



anitza gara. Urteetako lanaren ondorioz eta zenbait azterketa tekniko egin ostean, bueno ba bi alternatiba aurkeztuko ditugu honetan Hegoalde Tren Saihesbideari buruz. Alternatiba hauek, gure ustetan, plan ofizialak baino onura gehiago dakartza, bai ekologikoak, bai ekonomikoak, baita sozialak ere.

Aurkezpena bi kideon artean egingo dugu. Hasteko, nik neuk proposamen tekniko azalduko dut eta segidan Begok proposamen sozioekonomikoa eta ingurumenarekiko kalteak argituko ditu.

Besterik gabe, azalpenak gazteleraz egingo ditugu, dokumentu teknikoak hizkuntza horretan sortu ditugulako. Baina bueno bukaeran, gutxienez nire aldetik, prest zuei erantzuteko euskaraz zein gazteleraz. Besterik gabe, hasiko naiz. Baina, galdu dut aurkezpena pantailan...

Bale, orain, perfecto.

Bueno, el documento que presentamos, en esta primera parte que yo les he dicho que haré, es un estudio técnico realizado por URAk Bide taldea. Es una red de profesionales multidisciplinar que realiza planes y proyectos locales relacionados con el urbanismo y la ordenación del territorio. En este caso, quienes lo han elaborado son los ingenieros Kimetz Etxebarria Munitxa y David Andrés Barandika, que por motivos laborales hoy no pueden acompañarnos aquí y estar presentes, por lo que intentaré yo realizarla, pues de la manera mejor y con el máximo rigor posible, sin ser un ingeniero como son ellos.

El índice que traemos para la ponencia de hoy lo pueden ver en la pantalla y nos desvela un poco lo que sería la base de la presentación técnica. Por un lado, estaría el alcance del documento, estarían las bases y el análisis que Barakaldo Naturala realiza del proyecto oficial de Gobierno Vasco y Ministerio de Fomento y la presentación de las dos alternativas, en dos tramos diferenciados, como ya pueden ver en el índice, ya que hay un tramo común, el que explicaremos en el último punto que se, bueno, como,



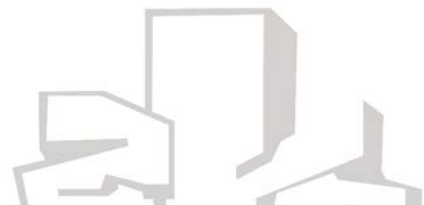


valga la redundancia, para ambas. Haremos también especial énfasis en la conexión con ArcelorMittal, con la ACB, como ven ahí, por la importancia que creemos que tiene esta empresa en el movimiento de mercancías en la comarca de Ezkerraldea.

Sin más, pasamos a ver un poco los contenidos y un poco, bueno, el objetivo o el alcance que planteábamos con esta presentación de alternativas, es muy simple. Es abrir el debate sobre la solución que consideramos más adecuada para la mejora del ferrocarril en su conjunto en la margen izquierda y, bueno, aprovechando el contexto que ha surgido con la Variante Sur Ferroviaria y las mercancías, que nos sirva también para solucionar los problemas sociales, ambientales, territoriales y urbanísticos que a día de hoy tenemos.

Bueno, planteamos o pretendemos una definición general del trazado y definir cuáles deberían ser sus características principales y todo ello, bueno, queremos dejar claro que el documento que aquí traemos y que tienen disponible para descarga en la página web de Barakaldo Naturala, tiene una categoría, por decirlo de alguna manera, inferior a un estudio informativo, pues como no podía ser de forma, porque un movimiento asociativo no dispone de los recursos que una institución podría tener. Con lo cual nuestra finalidad sería definir a nivel básico las posibles alternativas que han sido apartadas en el estudio oficial, que no se han tenido en cuenta ni han sido analizadas en el estudio informativo, pero que creemos que lo que traemos tiene el suficiente rigor técnico para que sean tenidas en cuenta, analizadas y debatidas a partir de ahora.

Con esas bases o con ese objetivo, lo que hemos hecho ha sido un somero análisis del proyecto oficial, que la consejera hace escasamente 15 días, creo que fue, pudo más o menos presentarles. Seguramente en nuestro análisis no coincida con el que le trajeron en esa ocasión, pero bueno, un poco los puntos que nosotros queríamos remarcar sobre esa propuesta oficial de la variante sur ferroviaria, uno de los más importantes, y ya lo hemos





dejado claro desde el índice, es que, bueno, no se independizan las mercancías y una de las causas es que la ACB queda fuera del recorrido...

(2. zintaren amaiera)

(3. zintaren hasiera)

... uno de los más importantes, y ya lo hemos dejado claro desde el índice, es que, bueno, no se independizan las mercancías y una de las causas es que la ACB queda fuera del recorrido que tiene la variante sur ferroviaria, con lo cual a día de hoy lo que son el 25 % total de las mercancías deberían seguir desplazándose por las líneas C1 o C2 de Renfe en estos momentos.

El trazado y el impacto medioambiental que hace lo que es por toda... lo que es el trazado de montaña, los últimos espacios naturales de toda la margen izquierda y unos ecosistemas que creemos que tienen mucho valor será la parte que luego os comente Bego y por eso no voy a profundizar, tenemos serias dudas sobre la viabilidad, sobre la llegada de la línea de alta velocidad a Santander desde el eje de Bilbao, es una de las cosas que recoge el proyecto oficial, pero aun así en una de las alternativas contemplamos también esa posibilidad, aun siendo muy hipotética no hemos querido dejarla fuera.

Insistimos en que seguirá habiendo afecciones de mercancías en la línea C1, en la línea C2 por la (?), pero a día de hoy también creemos que hay que darle una salida al servicio de viajeros, también está generando ruidos e impactos a la ciudadanía y la ciudadanía de esa comarca nos está exigiendo que les demos una solución.

Quedan zonas como el paso a nivel de Santurtzi, que no se regeneraría la (?)playa de vías, desaparece, pero dejamos ahí una playa de vías que no sabemos muy bien cuál va a ser la finalidad. A día de hoy existen cizallamientos, vías que se superponen unas sobre otras al mismo nivel, tanto en el puerto como en Barakaldo, que creemos que requieren de una solución, y sobre todo el ferrocarril a día de hoy la Margen Izquierda en



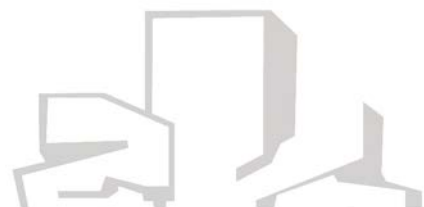
Ezkerraldea está suponiendo una barrera y creemos que sobre esa barrera hay que aprovechar para eliminarla y que tenemos un coste de oportunidad muy importante para hacerlo... para hacerlo ahora.

En definitiva, creemos que la propuesta de variante sur ferroviaria de Fomento y de Gobierno Vasco, no da respuesta eficiente a los costes medioambientales, sociales y económico, y por eso queremos presentarle las dos alternativas que creemos que se mueven en unos parámetros mucho más lógicos.

Las alternativas voy a intentar explicar, son dos alternativas, espero no liarme y poder dejárselo claro. Hay un tramo inicial, es el tramo que hemos denominado Puerto de Bilbao (?) Barakaldo. Allí tenemos dos alternativas, voy a explicar la primera y luego la segunda, para posteriormente explicar el tramo común, que sería ya desde Barakaldo hacia Bilbao, que ambas alternativas discurrirían por el mismo... por el mismo recorrido.

La alternativa uno, o Barakaldo (?) A1, como prefieran llamarla, propone soterrar cerrar todo el posible trazado desde la salida del puerto en Santurtzi hasta llegar a Barakaldo. Todo lo que conocemos a día de hoy que discurre pegado a la ría sería un tramo que soterraríamos y sería uso mixto, doble vía para pasajeros y mercancías y nos permitiría sobre todo eliminar las afecciones que a día de hoy pues la ciudadanía de Santurtzi está sufriendo tanto por el movimiento de mercancías como en el propio de pasajeros.

Creemos que es una buena oportunidad para integrar el ferrocarril a lo largo de toda la margen izquierda en todo ese eje, y, como explicaré ahora sobre el mapa, espero que se pueda ver bien en la pantalla, como la ejecución de la obra se hace sobre la línea 720, sobre la C1, que sería la línea actual, nos va conllevar y tendremos que habilitar el túnel de Serantes y la línea C2, la que transcurre por Ortuella y Trápaga, para poder sacar las mercancías de manera temporal durante el tiempo que duren las obras.





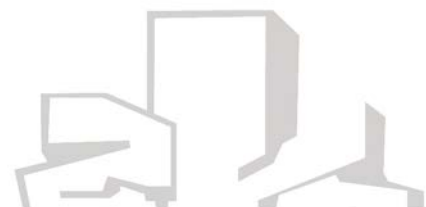
Sin extenderme en exceso, con ese mapa que ven ahí el puerto es obvio, es lo más grande de toda la fotografía, según miran hacia el puerto, si se salen hacia mano derecha verán ya que empieza una línea que hemos coloreado de color anaranjado, ocre, sería la parte ya que iniciamos a soterrar, conllevaría un tramo soterrado también al llegar a la parte verde, que sería la nueva estación de Santurtzi que integraríamos en el núcleo urbano. Empalmaríamos con esa parte rojita, que sería el tramo existe en túnel ya entre Peñota y Portugalete, para que una vez que salimos de ese túnel volveríamos a soterrar todo lo que es la parte de Sestao por el Paseo de La Canilla, y de esa manera llegar hasta Arcelor.

Todo ese tramo sería soterrado, la parte roja es la única soterrada a día de hoy, conllevaría una adecuación a los parámetros de seguridad y de circulación que ese tipo de servicio requieren a día de hoy. Como he dicho al principio, sería una nueva red mixta para mercancías y pasajeros.

Mientras se ejecutaría la obra en todo ese tramo que entendemos que sería aproximadamente... aproximadamente dos años, el túnel de Serantes, que es la otra parte roja que ven que hace como una especie de jota invertida saliendo desde el puerto, perdón, habría que habilitarla, conexionaríamos con Ortuella y hemos definido un tramo de doble vía entre Ortuella y pasado Trapagaran para poder gestionar, porque (?) una vía única, con lo cual nos generaría unos cuellos de botellas que serían prácticamente impracticables llevar las mercancías y los pasajeros a la vez por esa vía.

Esa doble vía se quedaría luego, insisto, éste es un tramo que planteamos durante dos años, dos años y medio que se ejecutan las vías, pero sería una mejora a futuro que tendrían también los vecinos y vecinas de Trapagaran y de Ortuella, que podrían mejorar sus frecuencias a día de hoy.

La siguiente parte iría en superficie pues es una zona industrial según salimos de Trapagaran hasta llegar al río Galindo, donde volveríamos a







entrar en caverna para acceder hacia Arcelor Mittal otra vez y hacia Barakaldo, que es el siguiente tramo que les explicaré después.

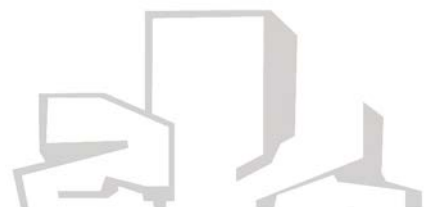
Aquí hemos traído simplemente unos ejemplos, unas imágenes, no me voy a demorar mucho, porque veo el tiempo en la pantalla y queremos hacerlo relativamente ágil, pero sería lo que hemos dicho, los costes de oportunidad que se generarían en Santurtzi, las zonas que liberaríamos, las posibilidades para ganar zonas de ocio, ampliar el parque, quitar a día de hoy la barrera que existe por las vías entre el puerto y la ciudad o la población, y la parte de abajo sería también en Sestao, lo que les he referido al Paseo de La Canilla, bueno, con todo el espacio que podríamos liberar y se ve también un poco la conexión que se plantea para Arcelor Mittal.

Igualmente en Barakaldo, Barakaldo se estratégico, es el punto de inflexión donde se van a juntar las dos líneas, les hemos incluido un pequeño diseño de cómo sería la estación, ya ve que tiene una playa de vías bastante... bastante amplia. Llega desde Bilbao con tres vías y luego, bueno, crearíamos la figura del Salto de Carnero, que es lo contrario al cizallamiento, el cizallamiento, como les he comentado antes, es vías que pasan al mismo nivel, el Salto de Carnero evitaría eso, porque pasarían por encima o por debajo de las vías principales y nos permitiría una gestión más correcta y más adecuada de las mercancías sin ningún tipo de demora, pasando sobre el río Galindo, que pasaría soterrado.

Qué ventaja nos ofrece esa alternativa. En principio, conservamos los espacios naturales en su estado actual, no tocamos todo el tramo que tocaría la variante sur ferroviaria entre Trápaga hasta Barakaldo en esta primera fase quedaría intacto. Tenemos posibilidad de regenerar urbanísticamente esos entornos que les he enseñado ahora, Santurtzi, Sestao y Barakaldo. Modernizaríamos...

(3. zintaren amaiera)

(4. zintaren hasiera)





... Barakaldo en esta primera fase quedaría intacto. Tenemos posibilidad de regenerar urbanísticamente esos entornos que les he enseñado ahora Santurtzi, Sestao y Barakaldo.

Modernizaríamos la infraestructura actual. Hay un riesgo que si sacamos las mercancías de esa línea creemos que podría llegar a considerarse lo que hemos entrecomillado como basura ferroviaria, que es el término que se utiliza cuando no hay un servicio adecuado porque no dispone del número de personas que lo demanden, con lo cual iría degradando ese servicio y podría tender a su desaparición.

Y el último punto es el que les he explicado que se eliminarían las barreras arquitectónicas que presentan algunas estaciones. Quitaríamos todos los ruidos y todas las pegas e impedimentos que nos están trasladando las personas de esas zonas.

La segunda alternativa consistirían en hacer invertido lo que hemos dicho ahora. Sacaríamos las mercancías por el túnel de Serantes, soterraríamos toda la parte de Ortuella, Trapaga, hasta llegar al río Galindo, para poder acceder a lo que es... a Barakaldo y a la planta de Arcelor. Lo vemos también sobre el mapa, que igual es más fácil de ver. Ahora estaríamos hablando que las mercancías saldrían de manera habitual y cotidiana por esa jota invertida que es el túnel de Serantes que ya está, que también requiere una actuación, a día de hoy lleva más de diez años en desuso, con lo cual para su puesta en marcha requeriría hacer una actuación sobre ella. Vemos que entraría en Ortuella ya soterrado. Eso nos permite mover la estación más hacia la zona este del pueblo, nos permitiría situar una nueva estación soterrada cerca de los juzgados, cerca del ayuntamiento, en una zona mucho más cercana a dónde se encuentra ahora.

Y lo mismo pasaría en Trapagarán, iríamos tunelando en mina, llegaríamos hasta Ortuella, y tenemos el planteamiento de hacer una estación soterrada en la plaza del pueblo, con las ventajas que ello tiene frente al apeadero que tienen a día de hoy en uno de los extremos.





Verán en ese recorrido que hay una línea discontinua que aparece desde Barakaldo y se dirige luego dirección Muskiz, de color amarillo. Sería la hipotética línea de alta velocidad Bilbao-Santander. Que planteamos durante los aproximadamente tres kilómetros de vía que coincidirían que sea interoperable. Podría pasar un tren de alta velocidad por ese recorrido que estamos planteando entre Ortuella y Trapagaran.

Seguiría el recorrido soterrado. Hay una parte que en principio se plantea no en mina sino a través de hacerlo de cut and cover. Y llegaríamos hasta el río Galindo, al igual que antes, para poder darle acceso a ArcelorMittal, que es el que les voy a explicar ahora, y que en principio es el que nos conectaría las dos líneas.

El tramo de la línea C1, que lo ven arriba, en este caso nos obliga también a soterrar toda la parte del Paseo de La Canilla de Sestao para hacer ese acceso a Arcelor. Con lo cual prácticamente tendríamos soterrado hasta Portugalete también toda la línea.

Nos faltaría hacer la actuación sobre Santurtzi, que se podría hacer en paralelo a esta obra o más tarde. Pero también sufriría una... experimentaría, más que sufrir, una mejora esta línea de pasajeros y pasajeras a día de hoy que es la C1.

Igual que hemos visto antes el coste de oportunidad, planteamos en Ortuella, bueno, aparece muy chiquitín, supongo que no lo verán, lo que es la estación, que aparece marcado en esa zona roja, después de hacer la conexión que se acerca al pueblo. Y lo mismo en Trapaga también con su estación, que aparecería situada junto a la plaza entre el punto kilométrico 7.307-7.400.

¿Qué ventajas ofrece esta alternativa? Sigue conservando los espacios naturales, al igual que la anterior, no tocamos nada, desde la salida del túnel de Serantes hasta llegar a final de Barakaldo, prácticamente a Bilbao. En este



caso nos posibilita regenerar urbanísticamente el entorno de Ortuella, Trapaga, Sestao, como hemos indicado también, y Barakaldo, que sería común para los dos.

Seguimos el riesgo que si no se moderniza esta infraestructura se podría convertir en basuras ferroviaria. Las frecuencias que tiene a día de hoy todo este servicio hasta Muskiz pues no son seguramente las más adecuadas si queremos potenciar el transporte público.

Y eliminaría también las barreras arquitectónicas en los municipios de Ortuella y Trapagaran, que a día de hoy pues bifurcan estos municipios en dos.

¿Cómo quedaría la conexión con la ACB? Bueno, intento explicarlo rápido también sobre ese mapa. Lo haríamos en dos tramos con dos sentidos. En principio, hay una playa de vías existente a día de hoy que está en una zona bastante plana. Lo que planteamos es que haya un tramo de acceso, un tramo de salida, y que la incorporación se haga a la línea 720. La línea 720 es la C1 Santurtzi-Bilbao.

En principio, lo que creemos es que se... darle impotencia a este nuevo acceso porque el proyecto oficial de variante sur ferroviaria no lo menciona. Y para nosotros, como vecinos y vecinas de Ezkerraldea, de Barakaldo, creemos que es importante que esta empresa que genera a día de hoy un volumen de mercancías bastante amplio tenga esta alternativa. Hemos podido contactar, además, tanto con el personal directivo de Arcelor como con el comité de empresa, y bueno, nos han trasladado pues su preocupación por lo que podría pasar. Incluso nos han traslado su extrañeza porque un proyecto de carácter social como el nuestro se haya dirigido a ellos y una institución que esté potenciando otro proyecto ni siquiera les haya informado, no. Estaban un poco sorprendidos que la variante sur ferroviaria no les diera ninguna alternativa a sacar las mercancías de su empresa.





Y definitivamente tenemos el tramo desde Barakaldo a Bilbao, que es el que le he dicho que sería común, cómo quedaría ese tramo. Bueno, aquí planteamos también dos alternativas. ¿Por qué? Planteamos dos alternativas, principalmente porque hay una zona, la zona que desde Rontegi hasta Zorrotza a día de hoy es un suelo postindustrial, que no tiene mucha utilización o está infrautilizado en estos momentos, entonces simplemente planteamos un alternativa con todo su tramo soterrado, que lógicamente es mucho más costosa, y planteamos otra alternativa que lleva una parte en superficie, que, bueno, en su momento, cuando se decida qué hacer con toda esa parte de Barakaldo, donde hay diferentes proyectos, pues se podría soterrar o adecuar a posteriori. Cualquiera de las dos serían válidas. La diferencia estamos hablando sería cerca de 40 millones, el cálculo hemos hecho, el optar por una u optar por otra. ¿Cuál sería la diferencia? Y lo vemos sobre plano también, que quizá sea más sencillo.

Hemos pasado a la otra parte del tramo. Ya ven ahora que estamos ya adentrándonos en Bilbao. Se distingue bastante fácil la punta de Zorrotza. Incluso seguido ven también Zorrotzaurre y al otro lado es San Ignacio. Y si miran hacia la izquierda, verían, bueno, lo que hemos denominado la nueva estación de desierto Barakaldo, que es con esa playa de vías que hemos visto antes también que soterramos y aprovechamos para regenerar, urbanizar y eliminar uno de los principales puntos negros que tiene a día de hoy Barakaldo en esa zona. Y en este opción A, que lo hemos llamado Paso Río Cadagua Superior, lo que haríamos es salir desde Barakaldo en túnel en mina, ven el túnel...

(4. zintaren amaiera)

(5. zintaren hasiera)

... en esa zona y en este... opción A que lo hemos llamado paso de Río Cadagua Superior, lo que haríamos es salir desde Barakaldo en túnel mina, (?) el puente de Rontegui que atraviesa claramente la ría, y a partir de ahí es ese paso de rojo a verde, donde iría todo el ferrocarril en superficie tal y como va hoy, hasta llegar a Zorrotza, pasaría lo que es el río Cadagua, que



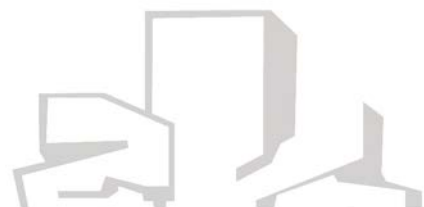
es el primer tramo de río que se ve, el segundo sería ya lo que es la ría y el canal, que ya no están, a día de hoy ya no es canal, para entrar en Zorroza de manera soterrada. Aprovecharíamos el puente existente a día de hoy, el paso que hace desde Luchana hasta Zorrotza, entraría a Zorroza soterrado y a partir de ahí mantiene la estructura hasta Olabeaga, que sería la finalización de la primera fase de la variante sur ferroviaria, todo este tramo con una tercera vía que nos permitiría interoperar entre viajeros, viajeras, mercancías, incluso vuelven a ver la línea discontinua amarilla, nos permitiría también que fuera interoperable con la futura hipotética línea de alta velocidad Bilbao Santander, todo ese tramo.

A partir de llegamos a Olabeaga y estaríamos hablando, bueno, pues de la fase dos del proyecto, que en estos momentos todavía está por definir.

Eso sería el paso superior, si nos vamos al paso inferior es exactamente igual, bueno, ven que la línea verde se reubica y se ubica en la zona más central de esa península de Luchana que está en desarrollo, pero vendría en soterrado con túnel en mina desde la salida de... pasado Barakaldo en Rontegui entraría en Zorrotza ya soterrado, y a partir de ahí el tramo hasta la entrada de Bilbao sería el mismo llegando al acceso por La Casilla San Mamés, las mercancías tal como como hacen hoy para llegar a Bilbao.

Y, en principio, éstas son las dos alternativas que tenemos encima de la mesa. La presentación técnica ha sido muy rápida. No sé si ha queda alguna duda o no, luego lo hablaremos a través de las preguntas.

Besterik gabe, hitza emango diot Begori lehen esan dudak bi zati horiek ere aurkezteko alde sozio ekonomikoa eta ingurumeneko kalteak azaltzeko. Besterik gabe, eskerrik asko entzuteagatik eta gero erantzungo ditugu zuen galderak.





**BARAKALDO NATURAL PLATAFORMAKO ORDEZKARIAK** (Rodríguez Sánchez): Bueno, pues yo empezaré la parte socioeconómica dando unos breves apuntes del contexto en el que hemos trabajado estas alternativas.

El convenio de colaboración firmado en julio de 2017 por el entonces ministro de Fomento y la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras plantea cuál es el sentido de la creación de esa nueva infraestructura que es la variante sur ferroviaria y que en resumen son la conexión del puerto con redes de diferentes anchos de vía, atender los futuros incrementos de demanda, entre los que se señalan los derivados de la construcción de la Y griega vasca, liberar de tráfico las líneas de cercanías para mejorar la competitividad del puerto y la calidad de vida de los municipios al aminorar las emisiones acústicas.

Por otro lado y mirando el contexto estatal y europeo, constatamos que ni la Unión Europea ni el Gobierno Español contemplan las líneas de alta velocidad para el transporte ferroviario de mercancías, y esto es algo que fue ratificado a los autores del informe socioeconómico de nuestras alternativas hace unas pocas semanas en una reunión que mantuvieron con miembros de la Comisión de Infraestructuras de la Unión Europea en Bruselas junto con otros representantes de colectivos sociales que cuestionan el tren de alta velocidad, afirmando tácitamente, les afirmó a nuestros responsables de la Comisión Europea, que la Y griega vasca sólo y exclusivamente contempla el transporte para viajeros y que todas las mercancías del puerto de Bilbao pasarán por el puerto de Orduña.

Analizando también los datos de 2005 a 2017 de los tráficos totales del puerto de Bilbao, comprobamos que la evolución de las mercancías susceptibles de ser transportadas por vía terrestre, lo que se llama carga seca, ya sea por carretera o por tren, se excluyen de aquí los líquidos que en un altísimo porcentaje son los derivados del petróleo y van por tubería, se nos presenta un cuadro verdaderamente estacionario, y así mismo se comprueba que mientras en el cómputo total de tráficos portuarios del Estado se supera aquél máximo histórico de 2007 desde 2015, en el puerto de Bilbao, con los



datos anuales de 2018, aún se está por debajo de aquel máximo histórico en el que se alcanzaron los 40 millones de toneladas, concretamente, el año pasado el tráfico total de mercancías del puerto de Bilbao fue de 35,8 millones de toneladas.

Debemos señalar que en 2007, con 4,2 millones de toneladas más, la línea actual por la que transitan los trenes de mercancías soportó sin problemas los tráficos del puerto.

En cuanto al número de toneladas transportadas por tren en los tres últimos años analizados, de 2015 a 2017, presentan leves altibajos que tampoco se correlacionan con el paulatino incremento que ha tenido en esos tres años.

En lo que corresponde al tráfico de viajeros de las líneas de cercanías C1 y C2 en las que basamos nuestras alternativas, vemos cómo mientras la línea que conecta la zona minera con Bilbao tiene un moderado descenso en el periodo de 2005 a 2016, en el caso de la C1 que comunica la Margen Izquierda con la capital, evidencia un acusado decrecimiento como consecuencia de la entrada en funcionamiento de la línea 3 del metro, que culmina todo su recorrido hasta Santurtzi en 2009. Un descenso que va de los... en torno de los 10 millones de usuarios al entorno de los 2,3 millones, cifra en la que se mantiene estable en los últimos años al atender zonas urbanas de estos municipios situados fuera del ámbito de influencia del metro.

En lo que corresponde a los niveles de saturación, tomando como fecha de referencia el 20 de diciembre de 2012, día laborable, y cuando el número de usuarios ya es similar al actual, vemos que la línea de la margen izquierda hasta la estación de (?) Barakaldo presenta un nivel medio de saturación de entre 28 29 %, mientras que la zona minera hasta la misma estación alcanza el 69 %. La diferencia entre una y otra estriba en el hecho de que la C1 es en vía doble y la conexión a la zona minera es en vía única.







A partir de la estación de Barakaldo, donde confluyen ambas líneas, y tomando como referencia la estación de Olabeaga, el nivel medio de saturación se sitúa en el 52, 53 %. Señalar que una línea de tráfico mixto se considera saturada si es igual o superior en hora punta al 75 % o la media diaria igual o superior al 60 %; por tanto, a fecha de hoy la línea C2 es la que puede catalogarse como saturada, mientras que la C1, por la que transcurren actualmente viajeros y mercancías, cuenta con... digamos, ofrece margen para la ampliación de tráfico.

De hecho, la infraestructura actual permitiría incrementar el tráfico de mercancías de los 15 trenes de media diaria en 2017 hasta 40 trenes de media diaria, con el mismo volumen de trenes de viajeros y sin realizar ninguna actuación complementaria. El...

(5. zintaren amaiera)

(6. zintaren hasiera)

... trenes de media diaria en 2017 hasta 40 trenes de media diaria, con el mismo volumen de trenes de viajeros y sin realizar ninguna actuación complementaria. El inconveniente a ello, lógicamente, serían las molestias que provocaría a los vecinos del entorno, y que desaparecerían de soterrar la línea, como sucede en Bilbao a partir de la estación de Olabeaga.

Recordarles que en un momento de su intervención ante esta comisión, la señora Tapia señaló la previsión de un incremento de los 96 trenes semanales de 2016, lo que supone una media diaria de 14 trenes, a 118 semanales en 2022, unos 17-18 trenes/día. También habló de un crecimiento del 60 % en el tráfico de mercancías, para lo cual tomó como referencia el tráfico de trenes de 2012, año de menor movimiento de mercancías en el puerto de Bilbao en todo el periodo de crisis.

Por otro lado, queremos subrayar el apartadero, como ha comentado antes mi compañero de la planta de ACB ArcelorMittal, que tiene para contactar con el puerto directamente como con la meseta, y que supone en



torno al 25 % del tráfico de mercancías de la línea, y a lo que damos una solución integrada en nuestras alternativas, mientras que en los trazados propuestos tanto en 2015 como el pasado 4 de febrero quedan en el aire.

Además, bueno, pues como ha señalado Raúl, nos sorprendió mucho cuando tuvimos oportunidad de hablar con... con un directivo de la planta, con un responsable, precisamente para informarles de nuestras alternativas, ya que le afectaban también en la medida, como hemos ido informando en otros municipios. Y nos dijo de que el, cuando le comentábamos con la Variante Sur Ferroviaria que no tenían ni idea de que se fuera a cortocircuitar el paso de la ACB al puerto de Bilbao, no tenían ninguna noticia de ellos, ni ninguna administración se había puesto en contacto con ellos. Y eso no nos deja de sorprender, dada la fragilidad también, entre otras cuestiones, del tejido industrial en Ezkerraldea, algo que no nos permite jugar mucho.

Y ahora entrando en las alternativas que planteamos, desde Barakaldo Naturala, pues estas presentan la posibilidad de incrementar el tráfico diario en la línea soterrada, ya sea la C1 o la C2, que en ambos casos incluye el soterramiento parcial de la otra línea para poder confluir en el paso bajo el río Galindo, en dirección a Barakaldo, de 116 trenes de media diaria, sin superar el 60 % de saturación. Estamos hablando de una cifra muy similar a la que planteaba ahora, en febrero, la señora Tapia, al plantear ya la Variante Sur Ferroviaria, no en vía única, sino en vía doble. Además, sería en ancho mixto, lo cual nos permitiría garantizar la interoperabilidad con futuros corredores europeos y eliminando la totalidad de afecciones a las personas residentes de los entornos.

En ambos casos...

**BATZORDEBURUORDEAK:** Vaya terminando, por favor.





**BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAKO ORDEZKARIAK**  
(Rodríguez Sánchez): Sí, lo siento.

En ambos casos, con una inversión económica inferior a la previsión de gasto contemplada para la fase uno en el convenio de colaboración suscrito entre las administraciones estatal y vasca en julio de 2017, ahora incrementada en más de 30 millones, según se informó aquí. Para su cálculo, los ingenieros con los que hemos trabajado, al igual que los técnicos de (¿ETS?), personas cualificadas en esta materia, se han basado en parámetros establecidos por el Ministerio de Fomento para la ejecución de obras públicas de infraestructuras, tomando siempre la parte superior de las horquillas planteadas para los distintos procesos de obra a abordar en los trazados que proponemos. En este apartado no podemos menos que expresar como contribuyentes nuestra sorpresa, al ver que para una responsable del Gobierno Vasco el hecho de que suponga una inversión más económica para el erario público sea un impedimento para ser tomada en consideración.

En su intervención, la señora Tapia indicaba que el proyecto presentado a Fomento, presentaba una tasa interna de retorno del 10,23 %. Nosotros, dados nuestras capacidades financieras para realizar estos estudios...

**BATZORDEBURUORDEAK:** Tiene otro turno luego. Si le parece cierre este turno y...

**BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAKO ORDEZKARIAK**  
(Rodríguez Sánchez): Bien, cierro con la parte socioeconómica y luego hablo de la biodiversidad, que quizás no me quedaría ahí.

Bueno, nosotros para este cálculo no hemos podido hacer ese cálculo de esa tasa, para nuestras alternativas. Pero sí queremos poner a consideración de todos ustedes una serie de aspectos de nuestras propuestas a considerar



en este apartado, como es el incremento posible de tráfico de trenes que, como ya he señalado, sería 116 de media diaria. Garantiza la conexión actual de la planta de ACB ArcelorMittal con el puerto y con la meseta. Elimina la totalidad de afecciones, tanto las que se plantea ahora eliminar parcialmente la Variante Sur Ferroviaria como las emanadas del tráfico de pasajeros, la barrera física que supone en los barrios de Ezkerraldea y Meatzaldea con el resto de sus municipios, la eliminación definitiva de los pasos a nivel. Y recordamos además, y decimos que parcialmente elimina la Variante Sur Ferroviaria parte de esas afecciones, porque no se elimina el tráfico de mercancías ni en Sestado ni en Barakaldo; se eliminará en Santurtzi y en Portugalete. Pero, si no cierra la ACB, y no deseamos que la cierren, seguirán pasando por allí.

De optarse por la opción de la conexión con Bilbao por debajo del río Cadagua, permite resolver con la misma inversión el problema actual que tiene el desarrollo de la actuación urbanística en Punta Zorroza contemplada dentro de su PGE. Se liberarían decenas de miles de metros cuadrados en suelo urbano, abriendo una oportunidad de regeneración urbanística de grandísimo calado en los municipios por los que atraviesa. Se evitaría el riesgo de basura ferroviaria que ya ha señalado mi compañero al soportar los costes de mantenimiento, tanto el servicio de viajeros como el del servicio de mercancías en una única infraestructura, y no duplicando las infraestructuras. Y, por supuesto, se anula cualquier perjuicio en parajes naturales, elementos de patrimonio arquitectónico y zonas de actividad agrícola-ganadera.

Y luego comentaré en el siguiente turno, si me lo permiten, la parte de biodiversidad.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Sí. Muchas gracias, señora Rodríguez y Señor Méndez. Ya lo siento, pero entienda que vamos a (¿cumplir?) Tiene la palabra el señor Becerra, por Elkarrekin Podemos.





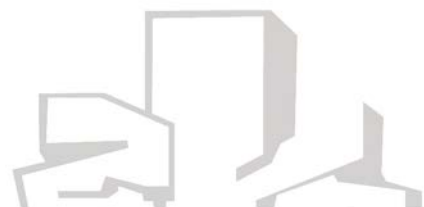
**BECERRA CAROLLO** jaunak: Bueno, pues la verdad es que viendo las explicaciones que les ha dado tiempo a dar, estoy gratamente sorprendido de, del planteamiento que hacen, porque me parece que han hecho un trabajo riguroso, coherente y documentado, sin ser ustedes la Administración. Y eso, bueno pues ya dice mucho en su favor, porque los recursos que tienen ustedes no son desde luego los de la Administración.

Teniendo en cuenta que esto no es un estudio informativo, me gustaría saber cuánto les ha costado ese estudio. Porque, desde luego, para no ser un estudio informativo, se acerca bastante a lo que nos pudo haber presentado el otro día la señora Tapia en cuanto a la rigurosidad y del análisis. Yo diría que incluso más, yo diría que incluso más, porque la señora Tapia dejó sin resolver y sin responder varias cuestiones fundamentales. Una de ellas, la de la ACB y el movimiento de mercancías de la ACB. A eso no respondió la señora Tapia. Sí respondió a la conexión de la línea alta de velocidad con Santander, que ustedes también lo han hecho. Y otra cosa a la que no respondió tampoco fue a la conexión de la Variante Sur Ferroviaria con la Y...

(6. zintaren amaiera)

(7. zintaren hasiera)

... sí respondía a la conexión de la línea alta velocidad con Santander, que ustedes también lo han hecho, y otra cosa a la que no respondió tampoco fue a la conexión de la variante sur ferroviaria con Y griega vasca, y ahora ustedes nos dicen que Europa parece ser que no contempla el tráfico de mercancías por la Y griega vasca, que esto es una cosa que es... no voy a decir que es sorprendente, porque nuestro grupo ya está planteando sus dudas históricamente sobre esta cuestión, pero que nos llama poderosamente la atención, porque sin conexión de las mercancías a la Y griega vasca nos encontramos con que todas las fases que se puedan hacer de la variante sur ferroviaria lo único que van a hacer es trasladar el problema más hacia adelante, ¿no? Y ésta es quizá la principal duda que me asalta.





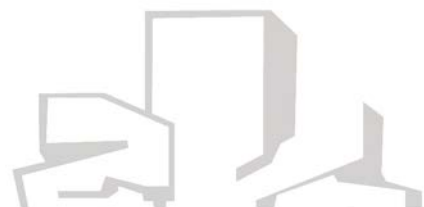
Ustedes han hecho un análisis de alternativas respecto de la fase uno, es decir, traer las mercancías hasta Bilbao, pero nuestro grupo ya dijo en junio de 2017 que esa fase uno dejaba sin resolver el cuello de botella que supondrá en el momento en que se haga la fase uno que todas las mercancías vuelven a pasar al aire libre en superficie por el barrio bilbaíno de la Peña, por Basauri, etcétera, etcétera, e incluso haciéndose la fase dos, si no tenemos una conexión con la griega vasca, pues lo que vamos a tener es que toda la línea C3, es decir, Arrigorriaga, Miravalles, Arrankudiaga, Areta, Llodio, Amurrio, Orduña, sigan sufriendo el tráfico de mercancías al aire libre por superficie, por delante sus casas.

Claro, ustedes no hacen un análisis más que de la fase uno, pero sí me gustaría saber su opinión sobre esta cuestión, si la variante sur ferroviaria al hacerse por fases lo que está haciendo es hacer municipios de primera y de segunda o barrios de primera y de segunda, ¿no? Y si realmente tiene sentido toda esta infraestructura si no es en una única fase.

Sobre la eficiencia en el gasto de recursos, pues, bueno, ustedes más o menos han dejado claro que sus dos alternativas son más baratas y la pregunta que me haría yo es por qué entonces el Gobierno Vasco no las quiere contemplar en su estudio informativo, porque la señora Arantza Tapia dijo expresamente que sí, que las había revisado con mucha atención, pero que las descartaban así, sin más, que las descartan.

Y yo me pregunto que si tenemos... si tenemos alternativas más baratas que dan respuesta a problemas que no da el trazado oficial, por qué no se contempla si ustedes van a presentar alegaciones al estudio informativo oficial pidiendo, por ejemplo, que se contemplen sus alternativas.

Y por último, me gustaría referirme a... bueno, ustedes hacen un análisis de los gastos o de los costes en construcción, pero no se refieren, por ejemplo, a los costes de mantenimiento, si su alternativa sería más cara o más barata que la oficial en cuanto a costes de mantenimiento y demás.





De momento nada más, a la espera un poco de las explicaciones que nos pueda dar sobre el impacto social que, desde luego, tiene buena pinta, pues de momento dejo aquí mi intervención.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Sí, gracias señor Becerra, empezamos con el resto de grupos de menor a mayor. Por el grupo Popular tiene la palabra el señor Damborenea.

**DAMBORENEA BASTERRECHEA** jaunak: Sí, muchas gracias señora presidenta, agradecerles las explicaciones que nos han dado y yo estoy un poco sorprendido por lo siguiente, a ver si consigo explicarme, porque todo este tema de la variante sur ferroviaria era para dar salida a las mercancías del puerto de Bilbao. Si según ustedes no hace falta, porque con el nivel de funcionamiento o de productos que pasan por el puerto de Bilbao y que hay incluso menos que hace diez años, pues no haría falta hacer nada para sacar las mercancías del puerto de Bilbao, con lo cual pues parece que ni con su alternativa ni con la del Gobierno, si no hacemos nada, nos ahorraríamos muchos no cientos de millones sino miles de millones de euros, pero por eso me sorprende que si según ustedes no es necesario, luego nos presenten una alternativa que yo, como no soy ni ingeniero, ni arquitecto, ni técnico, no sé cuál es la mejor, pero me cuesta creer también que me digan que llevarlo todo soterrado es más barato que llevarlo por arriba. Me cuesta, bueno, a mí yo les digo que a mí me cuesta creerlo.

Y en el proyecto que nos presentó la consejera, el pasar por debajo de un río implicaba desviar el cauce del río para hacer los túneles, y en su propuesta lo plantean en dos, con lo cual supongo que su propuesta es desviar el cauce de los ríos para que pase todo soterrado.

Y yo no sé si me he hecho mucho lío con sus explicaciones, pero si al final lo que se está planteando es soterrar el transporte de viajeros en la





margen izquierda, pues para eso ampliamos las líneas de metro y nos olvidamos de las mercancías.

Claro que el que paga es otro, el que paga es otro, y aquí es la pregunta que yo les tengo que hacer, es decir, todo esto es necesario o no es necesario, porque si lo que al final estamos hablando es de que en los municipios de la margen izquierda el ferrocarril metro o como se quiera llamar entre soterrado en todos ellos y por todos ellos para los (?), pues para eso estamos hablando de metro, eso son líneas de metro y esto es lo que querría que me aclararan ustedes.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Damborenea. Por el grupo Socialista tiene la palabra la señora Corcuera.

**CORCUERA LEUNDA andreak:** Sí, gracias presidenta, agradecer las explicaciones de los miembros de Barakaldo Naturala y a mí sí me gustaría un poco no sé si confrontar o al menos basarme en la comparecencia que tuvo lugar el día 4 de febrero, porque ustedes también han hecho algunas observaciones respecto a la comparecencia de la consejera, y a ver si me podrían, no sé, no aclarar algunas cosas, aunque la última interviniente ha dejado bastante claro cuáles serían a nivel socioeconómico las... digamos las ventajas que podría tener las alternativas que ustedes plantean, ¿no?

Se hablaba por parte del Gobierno Vasco de que ustedes, después del análisis que habían hecho de su estudio, se decía que planteaban ustedes la regeneración de determinadas zonas urbanas, pero que mezclaban el transporte de personas y mercancías.

Se decía que además las mercancías, según sus alternativas, pasaban, seguían pasando por núcleos urbanos, lo que suponía unos problemas a niveles urbanísticos.







Que con sus...

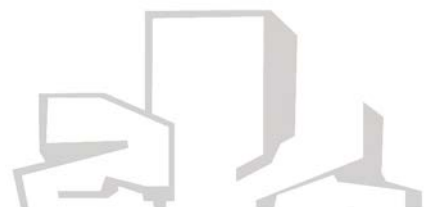
(7. zintaren amaiera)

(8. zintaren hasiera)

... las mercancías, según sus alternativas, pasaban, seguían pasando por núcleos urbanos, lo que suponía unos problemas a niveles urbanísticos; que con sus alternativas se limitaba la capacidad de crecimiento del puerto; que, además, se generaba en Bilbao un túnel pues de alto coste; que las molestias a la ciudadanía eran mayores que en el estudio informativo que tenía ultimado el Gobierno respecto a, mejor dicho, sus informes, sus alternativas, las de la plataforma, causaban más molestias a la ciudadanía que las del estudio informativo del Gobierno.

Se hablaba del tema de la compatibilidad de las obras con los viajes de los trenes de cercanías, ¿no? Según su alternativa, pues, en fin, se eliminaba el servicio con la ejecución de las obras, cosa que, sin embargo, el estudio informativo del Gobierno planteaba la posible compatibilidad. Y se hablaba también de que en su estudio, el estudio de la plataforma, las estimaciones económicas eran muy bajas y, para ello, ponía el ejemplo de alguna estación que se había hecho, en la cual, bueno, pues ustedes la valoraban en 800.000 euros y había costado pues unos cuantos millones más, ¿no?

En fin, que la comparecencia se basaba en un análisis bastante pormenorizado, al menos por lo que de detalle tenía de sus alternativas, pero eran también descartadas por otro lado, porque no respondían a las necesidades que realmente se habían planteado para que el Gobierno pudiera realizar ese estudio informativo. Y respetando, desde el respeto que siempre ha manifestado el Grupo Socialista, tanto en los ayuntamientos afectados respecto a la variante sur ferroviaria, ¿no? y la necesidad de bueno, de ser muy escrupulosos y muy exigentes con las cuestiones medioambientales, con las cuestiones socioeconómicas de una infraestructura como es la Variante Sur Ferroviaria.





A mí sí me gustaría plantearles primero, qué espacios de encuentro, estamos a día 25 de febrero, con un estudio informativo que va a pasar un procedimiento de exposición e información pública, en el que se recogerán alegaciones. Luego habrá una definición de cuál es la alternativa por la cual se va a apostar por parte del Gobierno Vasco y de Fomento. Y por lo tanto, esa será la que se vaya a llevar a un estudio de impacto ambiental.

Y yo quería saber en todo este proceso, a día de hoy, qué contactos pretenden o han tenido ustedes o pretenden mantener para que, entiendo que ustedes presentarán alegaciones a ese procedimiento de exposición pública del estudio informativo. Quería saberlo porque, en definitiva, esto no se solventa viniendo a exponer aquí la Consejera, un estudio informativo y ustedes un estudio, bueno pues al nivel, que tiene mucho detalle, pero ustedes lo han comentado, ¿no? con los medios que tienen, bueno pues han llegado hasta dónde han llegado. Pero entiendo que los foros tienen que ser foros de encuentro en una mesa de trabajo, a veces también muy técnica, diciendo bueno qué posibilidades reales hay de una alternativa o la otra, ¿no?

Y cuáles son, digamos, los problemas que plantea la suya y si realmente descartan el Tren de Alta Velocidad con los planteamientos que están haciendo, ¿no? Es decir, pero no se hace en una mesa de una comisión, sino en un espacio, digamos, mucho más de trabajo, ¿no? y de práctico y de posibilidades de sacar adelante las plataformas. Por eso quería saber qué contactos han mantenido ustedes con el Gobierno Vasco, con los ayuntamientos implicados. Ya han comentado que habían estado con el plan industrial de ArcelorMittal.

Pero quería saber, bueno, qué les han planteado ustedes los ayuntamientos. No ha afectado sus alternativas, las ven posibles, las ven viables. No han podido estudiarlas, pues porque, pues algunos grupos igual no tienen la capacidad económica que pueda tener, pues un alcalde, una alcaldesa que cuenta con los medios oficiales. En fin, como está el día de





hoy, a 25 de febrero, esas relaciones en el ámbito institucional, con el Gobierno Vasco y también con los ayuntamientos afectados.

Quería saber también qué valoración hacen ustedes de la transferencia de la Red Ferroviaria de Cercanías y cuál es el impacto que eso supondría en las alternativas que ustedes han planteado. Si han contemplado, ¿no? que esa transferencia tenga lugar.

Y por mi parte, nada más. Esperar que realmente puedan encontrar un espacio de interlocución, porque creo que el proyecto es lo suficientemente de calado importante, como para que, al menos, se puedan solventar las mayores dudas posibles en cuanto a impactos medioambientales, en cuanto a impactos económicos y en cuanto a impactos sociales y urbanísticos que puedan tener los núcleos urbanos por los que va a pasar esta variante sur. Y luego que me aclarasen si van a presentar ustedes estas alternativas como alegaciones al estudio informativo.

Nada más, y gracias.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señora Corcuera. Pasamos al grupo EH Bildu, señora Ugarte, tiene la palabra.

**UGARTE ZUBIZARRETA** andreak: Eskerrik asko, arratsalde on. Bueno lehenik eta behin, eskerrak eman dituzuen azalpenengatik. Uste dut erakutsi duzuela Jaurlaritzak erakutsi ez duen determinazioa, zehaztasuna eta kontudentzia.

Egia da, medio gutxiago dituzue, baina nik uste dut planteatu duzuen eskemak badaukala bideragarritasuna, badaukala serio hartzeko adinako entitatea. Eta ni ez naiz ingeniaria, baina niri bai trazatuaren inguruan, bai obra zibilaren inguruan egin den planteamendua eta baita ere planteamendu sozioekonomikoa iruditu zaizkit gire handikoak. Eta zoriondu nahi zaituztet,



zer askotan ez da erreza mugimendu sozialen partetik holako ekarpen bat egitea, ezta? Suposatzen duen esfortzu ekonomiko eta intelektual guztiagatik.

Esaten dut faltan botatzen dudala Jaurlaritzaren rigorea, zer iruditzen zait proiektu honetan, hainbeste urte eramaten duten proiektuak mahai gainean, askotan dela Administrazioak ez daukalako ideiarik zer egin nahi duen. Eta nire susmoa da Jaurlaritzak, eta duela bi aste eduki genuen hemen Tapiak kontseilaria, nire susmoa da Tapiak ez daukala ideiarik zer egin nahi duen hemen. Badaki zerbait egin behar duela, badaki herrietan afekzioak daudela. Badaki merkantzien garraioarekin arazoa daukala, Bilboko portuarekin arazoa daukala. Ez daki Abiadura Handiko Trenarekin zer gertatuko den. Ez daki Kantabriarekin konektatuko den. Ez daki Europak zer ahalbidetuko duen. Eta badirudi historia gaina hartzen ari zaiola kontseilariari eta aurreko gobernuei eta ez dakitela zehatz-mehatz ezer egin.

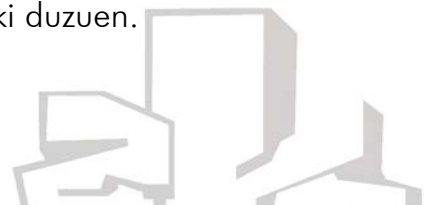
Orduan, Administrazioak ez dakienean zer egin, egiten ditu konbenioak, Fomentorekin egin duen bezala, hitzarmenak. Eta egiten ditu estudio informatiboak, oparoak. Baina ez daukagu estudio informatibo...

(8. zintaren amaiera)

(9. zintaren hasiera)

... ez dakienean zer egin, egiten ditu konbenioak, Fomentoarekin egin duen bezala, hitzarmenak. Eta egiten ditu estudio informatiboak, oparoak. Baina ez daukagu estudio informatibo horietaz harantzago, benetako proiektu teknikorik gauzagarriak direnik, ez daukagu lizitaziorik seriorik mahai gainean.

Beraz, albiste ona da, oso garaiz gabiltzala eztabaida hau mahai gaineratzeko. Eta niri, hain zuzen ere, hori da interesatzen, gehien interesatzen zaidan alderdia. Hau da, gai honen kudeaketa politikoa, nola ikusten duzen, zer kudeaketa egin duzen udaletxeekin, zeintzuk izan diren talde ezberdinen jarrerak. Bueno ACBekin egon zaretela planteatu duzue, ez dakit, beste enpresa elkarte batzuekin edo beste enpresa batzuekin egon zareten. Ez dakit herritarrei aurkeztu diezuenean zer nolako feedbacka eduki duzen.





Jakin nahi nuke ere Fomentorekin hitz egiteko asmorik duzuen. Zer, klaro, hemen encomienda de gestión baten bitartez burutuko dira obra horiek, egiten baldin badira noizbait. Baina bueno, beraiek ere interlokuzio bat dira, konbenio bat, hitzarmen bat sinatu behar duten momentuan. Eta ez dakit zer itinerario planteatzen duzuen. Zer, klaro, Arantza Tapiak planteatzen zigun bakarra da, bueno estudio informatiboa, alegazioak, hau da, berez legez aurreikusten diren prozedura administratiboen jarraipen soil batetara mugatzen zen. Baina ez dakit zuek planteatzen duzuen beste holako prozedurarik, ba, ez dakit, galdeketa bat egitea. Ez dakit beste formulaziorik planteatu duzuen, zuen alternatibak jendeari ezagutarazteko eta benetan Jaurlaritzak alternatiba hauek serio hartu ditzan. Zer ulertzen dut administrazio batentzat umiliagarria izan daitekeela herritar talde batek haiek adinako maila teknikoa duen proposamenak egitea.

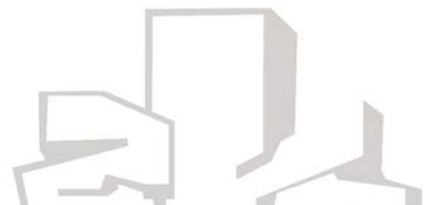
Baina bueno iruditzen zait ere, azkenean borondate politikoa balego, mahai batean esertzeko prestutasuna izan beharko lukeela Tapiak eta ez dakit, zentzu horretan ere, beraiekin eduki duzuen hartu-eman horretan, ikusi duzuen borondaterik zuen alternatibak serio hartzeko.

Besterik ez. Eskerrik asko.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias señora Ugarte. Pasamos el turno al Grupo Nacionalistas Vascos, señor Zorrilla, tiene la palabra.

**ZORRILLA IBAÑEZ** jaunak: Eskerrik asko, mahaiburu andrea, arratsalde on guztioi.

Lehenik eta behin, eskerrak emateko Rodríguez andreari eta Méndez jaunari eta zuekin etorri direnei, zuen agerraldiagatik eta emandako azalpenengatik. Y también agradecerles su esfuerzo por intentar plantear





ideas en modo constructivo y no con la mera oposición a la infraestructura. Creemos que esto es positivo.

Creo que saben cuál es la posición de nuestro grupo parlamentario, Euzko Abertzaleak, y de nuestro partido, el Partido Nacionalista Vasco, es clara y la considera una infraestructura estratégica para el futuro, la Variante Sur Ferroviaria. Porque entendemos que va a mejorar la calidad de vida de más de 200.000 personas en toda esa zona, al eliminar la circulación diaria de mercancías de los núcleos urbanos. Y, además, mejorará el desarrollo socioeconómico de Euskadi al mejorar la competitividad del puerto de Bilbao, al conectarlo ferroviariamente hacia Europa, a través del ancho europeo, hacia el corredor ferroviario atlántico y hacia la península, a través del ancho ibérico, de la Red Ferroviaria de Adif.

Con todo el respeto a lo que pronunciaba o manifestaba la señora Rodríguez, que decía que la Y vasca es solamente para viajeros, no para mercancías. Pues con todo el respeto, como le digo, la señora Tapia, creo que se ha pronunciado reiteradamente en este Parlamento a este respecto. Y nosotros no tenemos ninguna duda de que la Y vasca será para viajeros y para mercancías.

Yo, como ha manifestado también alguno de las personas que me han precedido en el uso de la palabra, no soy ni ingeniero ni arquitecto, ni me atrevo a hacer apreciaciones técnicas en dicha materia, porque, bueno, pues creo que cada uno está para lo que está y hay gente que se atreve a hacer, sabe de todo y se atreve a hacer ese tipo de matizaciones, pero yo no. Entonces no me voy a atrever. Sí quisiera hacer algunas preguntas.

En primer lugar, bueno, yo no sé cuándo han hecho este estudio, si este estudio se elaboró en base al estudio informativo presentado en 2015 por el Ministerio de Fomento o se ha solapado con, o se ha hecho con posterioridad al estudio informativo que ha presentado el Gobierno en febrero. Creo que se habrá basado en el del 2015, que era un proyecto, un



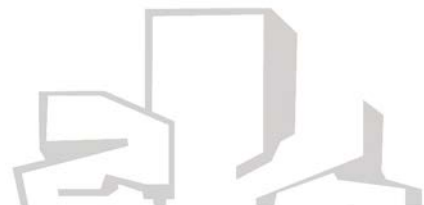


estudio informativo, pues bueno, que tenía bastantes críticas a nivel social y a nivel institucional con los ayuntamientos de la zona.

Entonces, mi primera pregunta es qué valoración hacen de la modificación del estudio informativo presentado en 2005, donde entendemos que se han recogido las demandas y alegaciones presentadas por los ayuntamientos de la zona y se ha tratado de minimizar los impactos sociales y ambientales que comportaba esta infraestructura. Y también, pues haciendo caso a una de las acuerdos de este Parlamento en el que se trataba o se instaba a que se buscara el mayor consenso posible. La unanimidad sabemos que es imposible, pero sí que pedíamos que se buscara el mayor consenso posible.

La segunda pregunta que les quisiera hacer y que, bueno, que también algún otro portavoz la ha realizado, está dividida en varias partes. En primer lugar, si han mantenido alguna reunión con el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Porque aquí se ha dicho que, bueno, pues que se hurta el debate y, bueno pues ustedes están teniendo hoy aquí la posibilidad de explicar sus planteamientos, sus propuestas, queremos saber si el Departamento les ha cerrado la puerta a ese debate.

Y también nos parece importante, ustedes con, me imagino, y lo he explicado al principio, Barakaldo Naturala, me imagino que con el Ayuntamiento de Barakaldo se habrán reunido. Y qué opinión tiene el Ayuntamiento de Barakaldo, que creo que está de acuerdo con la propuesta, el estudio informativo que se ha presentado por parte del Gobierno Vasco, a aprobación del Ministerio Fomento, qué opinión tiene respecto a las propuestas que usted hace. Y también, aunque son de Barakaldo, quisiéramos saber si se han reunido con otros ayuntamientos afectados. Igual que ha hecho el Gobierno Vasco, el Departamento de Desarrollo Económico e industria, por ejemplo, con los ayuntamientos de Ortuella y Trapagarán. Porque han, dicho, creo que, si no he entendido mal, que la alternativa uno lo que hace es una cosa que este Parlamento se negó a aprobar, que era que





se abriese el túnel de Serantes y que todo el tráfico de mercancías discurriese por los núcleos de Ortuella y Trapagarán.

Este Parlamento lo que acordó es que sí abrir el túnel de Serantes, pero cuando estuviera hecha la Variante Sur Ferroviaria, no pasando todo ese tráfico por los núcleos de Ortuella y Trapagarán que, si no me equivoco, es lo que plantean en la alternativa uno. Durante el periodo que duren las obras de soterramiento, todo ese tráfico pasará por los núcleos de Ortuella y Trapagarán. Lo cual me parece que no es una medida muy adecuada para estos municipios en concreto.

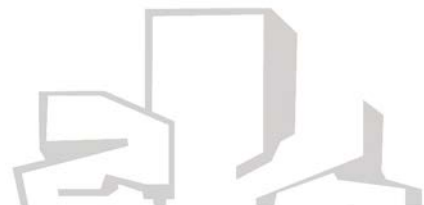
Alguna de las cuestiones que se plantearon en la comparecencia de la señora consejera en esta comisión hace unas semanas, tampoco, sin entrar mucho en ello, pero sí que, bueno, sin entrar mucho, porque ya habrá momento de, pues en las alegaciones, como se han dicho, de presentar, si van a presentar esto como alegaciones en el periodo de información pública. Pero sí que hay alguna cosa que, bueno pues, nos llama la atención y nos, pues bueno, quisiéramos también poner el punto en ese aspecto. Están diciendo que durante las fases, bueno, se está viendo, con el planteamiento que están haciendo tanto con la alternativa uno...

(9. zintaren amaiera)

(10. zintaren hasiera)

... quisiéramos también poner el punto en ese aspecto.

Están diciendo que durante las fases... Bueno, se está viendo con el planteamiento que están haciendo, tanto con la alternativa 1 como alternativa 2, parece que durante la fase de las obras se van a generar importantes molestias, molestias a los habitantes de los núcleos urbanos, no solo a los de Ortuella y Trapagarán, y no solo en cuanto a ruido, sino también porque durante un tiempo, que ha cuantificado, creo, inicialmente en dos años, dos años y medio, también van a tener eliminación de servicios de cercanía, va a ser necesario suprimir esos servicios.







Y entrando un poquito también en el tema económico. Bueno, pues han dicho que la inversión económica es inferior a lo planteado por el Gobierno, porque se basan en parámetros del Ministerio Fomento, en una horquilla superior, y que, bueno, pues parece ser que esto es un impedimento para ser tomado en consideración. A ver, yo, con todos los respetos, y creo que lo han dicho ustedes, es una propuesta técnica, con los medios que tienen han tratado de definir a nivel básico las propuestas, propuestas legítimas y muy bien explicadas hoy aquí. Pero también es cierto que el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras pues tiene otros medios, tiene unos equipos técnicos, tiene disponibilidades me imagino que mayores que ustedes, y tiene una experiencia, y tiene también un principio de responsabilidad y rigor, porque tienen que dar cuenta a las personas, a los grupos parlamentarios en primer lugar, pero también a los ciudadanos y ciudadanas que han votado a los partidos que se han presentado, y por tanto tiene una responsabilidad, y saben que lo que hacen o lo que plantean tiene una repercusión y esa repercusión va a ser evaluada.

Bueno, está muy bien que haya asociaciones, grupos que planteen. Pero, lógicamente, no es el, ni por los medios, ni por la responsabilidad y el rigor que se tiene pues entendemos que hay que tomarlo en consideración.

Y los que hemos trabajado a nivel de gestión, aunque sea a otro nivel, a nivel local, sabemos que lo que es un anteproyecto, no ya una propuesta ideas básicas, que es lo que aquí hoy nos han explicado, y la ejecución real de la obra pues finalmente pues no suele corresponderse.

Hombre, yo sí que me haría la pregunta, si cualquiera de los aquí presentes estuviéramos en puestos de gobierno, de ejecución de gobierno, de ejecución presupuestaria, de ejecución de gestión, y vemos una opción que es más económica, mejor medioambientalmente y técnicamente es mejor, vamos, yo creo que el rigor y esa responsabilidad y el egoísmo haría que esa persona, sea del grupo parlamentario que fuese, pues miraría con muy buenos ojos esa propuesta y la analizaría detenidamente, porque, en su



interés y en interés de la ciudadanía a la que representa, probablemente todos saldrían ganando. Yo ahí dejo esa duda de por qué, bueno, pues parece ser que no es así inicialmente.

También se ha comentado, hablando de la inversión económica que es inferior, hombre, aquí decía la señora Corcuera, y creo que la señora consejera habló de que los costes estimados en este trabajo pues inicialmente parecen insuficientes. Y ponía creo que dos ejemplos. Uno, el soterramiento de la estación de Santurtzi, que se evalúa en 860.000 euros, IVA incluido, cuando la estación actual tenía en su día en el 2013, es decir hace (¿16?) años, un presupuesto de casi tres millones y medio de euros. Y la cubrición existente tras la estación de Desertu, que se finalizó en el 2010, supuso un presupuesto de 19 millones y medio de euros para 475 metros, siendo ejecutada también, nos decía la consejera, con cimentaciones superficiales, que no son las que ustedes plantean que tendría un coste superior. Si prorrateamos ese presupuesto a la actuación propuesta, pues superaría de largo los 450 millones de euros.

De todas formas, esperamos que en breve el Ministerio Fomento publique la aprobación provisional de la variante sur ferroviaria y se abra el trámite de información pública de este estudio informativo correspondiente a la fase primera. Y podrán realizar, cómo no, ustedes y todos los ciudadanos y asociaciones e instituciones las alegaciones oportunas. Y se dará la cumplida respuesta, positiva o negativa, a las cuestiones que se planteen.

Besterik gabe. Eskerrik asko.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Sí. Gracias, señor Zorrilla.

Pasamos el turno a los comparecientes. Señora Rodríguez, señor Mendez, tienen su turno. Utilicen los tiempos como...



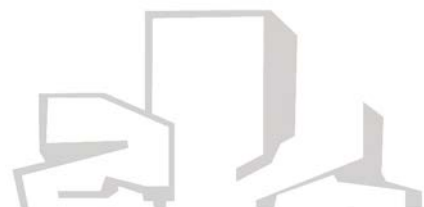


## **BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAKO ORDEZKARIAK**

(Rodríguez Urigoitia): Si me permiten, termino, digamos, lo más rápido que pueda el apartado de biodiversidad e intentaremos dar respuesta a todos. Bien. Comentamos. Permítame. Porque, bueno, toda la justificación de este trabajo viene porque al plantear la Administración esta infraestructura la hace atravesar por lo que... en lo que a Barakaldo corresponde por el valle del Regato, un área de alto valor ecológico, como queda demostrado en el análisis de biodiversidad del municipio elaborado por la consultoría medioambiental Equinocio Natura. E incluso por la propia diputación foral, que en su documento de Avance de la Revisión del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano plantea hacer reserva de buena parte de ese área para la generación de un corredor ecológico y de un área de mejora de biodiversidad.

De hecho, en este mapa pueden... Sí, eso es, en ese, sí, el siguiente. De hecho, en este mapa pueden ver los hábitats de interés comunitario inventariados en los que las administraciones que forman... que de forma coordinada debieran estar trabajando en su conservación, mejora y ampliación, tal y como señala la normativa europea, tantas veces argumentada para adoptar decisiones que han empobrecido severamente nuestra comarca. Son hábitats de cuya conservación depende en larga lista de especies de fauna y flora amenazadas y el conjunto del valle, ya que todo él está interconectado.

Aunque desde un punto de vista medioambientalista no nos agrada nada lo que a continuación diré, sobre todo cuantificar el valor de la naturaleza, tras darle muchas vueltas acordamos con los autores del análisis socioeconómico incluir estas tablas que expresan en términos económicos los beneficios sociales que nos aporta a las poblaciones del entorno la conservación de esos hábitats naturales, según criterios de la UE, y que arrojan un saldo de casi 37,6 millones de euros, que también debieran ser contemplados por Fomento y por el Gobierno Vasco como valor negativo a la hora de evaluar la rentabilidad de esa nueva infraestructura.





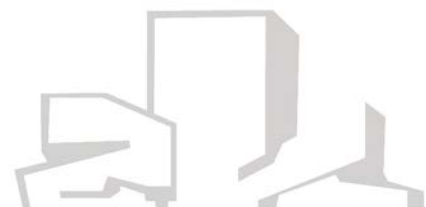
Posiblemente algunos de ustedes pensarán que al ir en túnel en más de un 90 % las afecciones no son tales, pero queremos señalar varias observaciones. El que no se vean no quiere decir que no hay afecciones a futuros. Ya que el hecho de horadar el subsuelo, y supongo que esto ya intuyen ustedes por el nombre del valle, que está plagado de galerías y de acuíferos subterráneos que se alimentan de las escorrentías propias del terreno, pone en grave riesgo toda la fisonomía del valle. Pero de partida están las afecciones que generan el proceso constructivo. Con este desvío temporal del cauce del río Castaños que se está planteando ahora, que es el hábitat de una especie amenazada, el pez espinoso, y para el... por el cual... por lo cual está contemplado en el Plan Foral de Gestión para ...

(10. zintaren amaiera)

(11. zintaren hasiera)

... en el río Castaños, que se está planteando ahora, que es el hábitat de una especie amenazada, el pez espinoso, y por lo cual está contemplado en el plan foral de gestión para protección de esta especie como un cauce en el cual no se puede realizar ninguna actuación constructiva en todo su recorrido, y por algo será.

○ esa galería de emergencia planteada antes de llegar al barrio de Gorostiza, y que, como señaló la consejera, también podrá ser utilizada durante esa fase como galería de ataque, con todo lo que ello conlleva: habilitación de zonas de acopio de materiales, de estacionamiento de maquinaria, etcétera. Y sabemos de lo que hablamos, porque ya lo hemos vivido con la Supersur en su fase a uno, en su primera fase a. Y podemos ver los cambios que presentan en el paisaje provocados más allá del terreno sobre el que se asienta. ○ el depósito de las tierras excedentes, que volviendo a la Supersur, vimos cómo desaparecía barrancos, por el relleno de tierra, simplemente porque les pillaba más cerca y eliminaba costes, y hemos perdido ahí un alto grado de biodiversidad.





Pero antes de finalizar, además, en el aspecto de biodiversidad, quería hacer otra observación, y era trasladarles que el trazado que presentó aquí la consejera Arantza Tapia, pasa a metros de la celda de lindane, al igual que la de 2015, que alberga más de 400.000 metros cúbicos de tierras contaminadas de esta sustancia altamente tóxica y cancerígena, y de la que hace poco hemos conocido que Iñobe y, por ende, el Gobierno Vasco, conocen desde 2014 la existencia de filtraciones o, como señalan en sus informes, su pérdida de estanqueidad, sin que se haya tomado medida alguna. Y ahora, vemos cómo pretenden excavar cerca del subsuelo de esa zona.

Nos preguntamos si tan poco valor tiene la vida de las personas que vivimos en los municipios del entorno como para poner en riesgo nuestra salud, y todo ello para construir una infraestructura que dicen que mejorará nuestra calidad de vida.

Y ahora, y con esto doy respuesta a algunas de las preguntas que aquí se han planteado, con todo expuesto, que para nosotros se resume en dos cuestiones, que no hay urgencia en cuanto al tema de la necesidad del tráfico de mercancías porque esté digamos absolutamente saturado, sino que no es el caso, que hay márgenes, y que existen alternativas técnicamente viables, y a nuestro juicio, entendemos con mayores ventajas sociales y económicas, técnicamente viables en un punto básico como para ser tenidas en cuenta y por lo menos analizarse con más profundidad, lo que Barakaldo Naturala reivindica, y esta es la verdadera reivindicación: es la paralización de la tramitación del estudio informativo para abrir un proceso de debate social, con todas las opciones sobre la mesa, para el transporte ferroviario de mercancías del puerto, y permitir que la ciudadanía pueda expresar cuál es la opción que más le convence y con la que vamos a tener que convivir en el futuro.

En definitiva, lo que pedimos es una participación sin paternalismos. Alegar que el periodo de alegaciones del, tras la presentación de un estudio





informativo, la publicación en el BOE, ya supone ese margen de participación, es simplemente el cumplimiento de un mínimo legal.

En cuanto, bueno a otras preguntas. No sé si me queda margen, a otras preguntas que se han planteado. Bien, preguntaban el coste de digamos que nos ha supuesto estos estudios. Nos ha supuesto un coste de algo más de 22.500 euros. 22.500 euros, que es el 50 % de una subvención que se nos entrega del Ayuntamiento de Bilbao, a raíz de una enmienda presentada por el grupo Socialista. *(Berbotsa)* Digo de Barakaldo, perdón, ya estoy... tanto decir Bilbao, del Ayuntamiento de Barakaldo, a raíz de una enmienda del grupo Socialista, de la cual solamente se nos permitió poder destinar a lo que es a contratación a terceros para la realización de estos informes el 50 %.

Esa supongo que... y es los tres informes, tanto socioeconómico como de ingeniería, como de análisis de la biodiversidad, están englobados dentro de ese coste. En cuanto a que la fase uno no resuelve el tema de, digamos, no resuelve los problemas del municipio con la c3 sin, bueno no sé, tengo aquí apuntado un poquito que en el sentido de... de si resuelve. Nosotros entendemos que con nuestras propuestas, y aquí ya un poco enlace con el planteamiento que hacía desde el grupo Popular: ¿si no hay sentido, no hay urgencia, para qué hacer nada? Ni una cosa ni la otra. Bien, nosotros lo que consideramos es, nosotros no hemos planteado el hacer nada, pero también es cierto que en Ezkerraldea desde, digamos es una reivindicación histórica el soterramiento de la línea de Renfe.

Visto este planteamiento que se plantea de, o sea, esa intención de hacer un proyecto y una nueva infraestructura para sacar las mercancías del puerto, nosotros retomamos esa aspiración y decimos: claro, la aspiración en Ezkerraldea no es una nueva infraestructura que saque las mercancías de los núcleos urbanos, la aspiración de Ezkerraldea es eliminar esa barrera física que supone esas vías, tanto sean de viajeros como para mercancías. Entonces, aprovechemos la ocasión, hagamos con una misma inversión dar solución, porque a fin de cuentas, lo mismo que pasa en Bilbao, que actualmente pasan las mercancías en zonas soterradas donde no hay



afecciones para los residentes del entorno. Donde está pasando, digamos, en superficie, claro que genera, tanto la de viajeros como la de mercancías aún más, porque tiene unas emisiones acústicas mayores. Entonces, ese es un poco el motivo de por qué planteamos esta, pues porque hemos querido no ir a un planteamiento de el no por el no, sino bien, ante esto, plantean ustedes esta propuesta, este proyecto, nosotros planteamos algo alternativo que consideramos que tienen mayores beneficios, porque lo vamos a recibir el conjunto de sociedad, y sin provocar ningún destrozo en el medio ambiente.

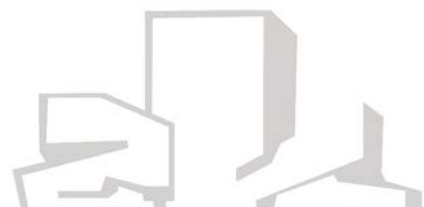
Lo que sí supone además es que vamos a dar dotarlo realmente de funcionalidad, porque nosotros hemos vivido la Supersur, una carretera que iba a cumplir, era absolutamente estratégica, como también se presenta la Variante Sur Ferroviaria, que iba a tener una grandísima demanda, que era absolutamente necesaria. Vivimos con ella, vemos cuántos coches pasan a, digamos, en una hora, y sinceramente eso no cumple expectativas ni cumple nada. Simplemente lo que sí ha supuesto es un altísimo coste de dinero público, con un alto coste de mantenimiento anual y para, no sabemos para qué. Pero ya nos ha hecho una cicatriz en un espacio para nosotros demasiado querido.

Y bueno, no sé si hay algunas otras preguntas para... no quisiera dejarme ninguna ¿eh?, pero...

**BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAKO ORDEZKARIAK** (Méndez Urigoitia): Hay alguna técnica. Luego se toca a ti, porque esa es vuestra parte, en la de relación institucionales, ayuntamientos y demás, que yo ahí no controlo. A mí sí que me gustaría dar respuesta a diferentes preguntas técnicas que han salido desde diferentes grupos, en la media también de nuestras posibilidades, ¿no?

(11. zintaren amaiera)

(12. zintaren hasiera)





... en la de relaciones institucionales, ayuntamientos y demás, que yo ahí no controlo. A mí sí me gusta darle respuesta a diferentes preguntas técnicas que han salido desde diferentes grupos, en la media también de nuestras posibilidades, ¿no?

Una que ha salido reiteradamente ha sido la compatibilidad con que las mercancías podrán desplazarse a través de la Y griega vasca o no. Nosotros, que creo que lo he dicho al principio del proyecto, entregamos esta primera fase en Olabeaga, la segunda fase de la Variante Sur Ferroviaria entregaría en Basauri. Creemos que alternativas para llegar desde Olabeaga, a través de un túnel en Cantalojas, hasta Basauri, sin volver a gastarse otros 400 millones para llegar a Basauri.

Y, independientemente, si llegaran las mercancías a través de esa red alta velocidad, sería compatible con nuestro sistema mixto, que planteamos. La única diferencia sería que la velocidad no es la misma. Pero creemos que la velocidad para realizar 12 kilómetros, creemos que no tiene que ser importante para el volumen de trenes diarios que estamos hablando. Y en el caso de que no llegaran las mercancías, y lo que ha planteado el grupo de Elkarrekin Podemos, creemos que un estudio o un trabajo similar a este, debería hacerse por esas poblaciones, que seguramente van a poder ver aumentada sus mercancías a través de la C3, si verdaderamente, como todo parece y nosotros creemos, las mercancías no van a llegar a través del TAV.

Para hacernos una idea, cuando hablamos de coste de oportunidad, y una de las cosas que ponemos encima de la mesa, y yo creo que debe valorarse, y es muy sencilla de comprender, nosotros estamos planteando prácticamente que haya una nueva línea de metro en Ezkerraldea. Y lo estamos planteando porque la actual línea de metro no es tan fácil ampliar y tiene un grado de saturación en su hora punta de mañana y en su hora punta de mediodía que, si no se realizan inversiones, ya alcanza el 70%. Está llegando ya la línea 2, que es relativamente nueva y que ha llegado a Kabiezes hace cuatro años, a unos límites que, o se aumenta frecuencia, lo





cual requiere un coste muy importante económico o si no, su grado de saturación es muy alto.

Ezkerraldea está creciendo hacia la ría. En Santurtzi se puede abrir un espacio de oportunidad. En Sestao se podría abrir a lo largo de todo el Paseo de La Canilla. Sestao, qué duda cabe, que ya tiene una parte libre. Barakaldo está creciendo ya, lleva años creciendo y sigue teniendo espacio. Lutzana, hemos dicho que tenemos dos alternativas, en función de qué tipo de planteamiento que se va a hacer de carácter, semi industrial o no. Y Punta Zorroza está proyectado, es la siguiente actuación, gran actuación que se plantea cercana a la ría después de que llegue Zorrozaurre.

Con lo cual, creemos que hay que darle una salida de movilidad con una capacidad suficiente a toda esa zona. Con lo cual cuando nos referimos a un coste de oportunidad es ahí. Es decir, entre el riesgo de que eso entre en una basura ferroviaria, porque las inversiones es cierto que estos últimos años no son las que deberían ser. Alguien ha preguntado, y no recuerdo quién, perdonarme, por qué opinión tenemos sobre que se transfiera esa línea al Gobierno Vasco. Sin duda, nosotros somos partidarios de que todo lo que se gestione más cerca siempre se va a poder gestionar mejor, siempre se va a poder integrar mejor de cara, sobre todo, al transporte de mercancías, quizá sea más dificultoso, pero para el transporte de viajeros nos permitiría homogenizar tarifas, que es una de las grandes diferencias que hay a día de hoy, que haya un único billete que nos permita viajar y que sea la persona usuaria quien decida qué medio de transporte es el que le ubica mejor. Con lo cual, ahí se abriría una gran potencialidad.

Pero estamos hablando, que la variante sur ferroviaria plantea un coste de 400, 500 millones. No vamos a discutir el importe final, para desplazar 17 trenes de mercancías al día en el año 2022. Mientras que la inversión que nosotros estamos justificando, que puede que sea más, como ha salido en diferentes grupos, lo que solicitamos es que dentro de esa fase de debate, que ha comentado Begoña, y que se puede llevar adelante, se tengan en cuenta estas propuestas y se haga un estudio informativo al respecto con los



parámetros que todos deseáramos para que de verdad nos digan si hemos acertado o no en ese impacto, ¿no?

Pero estamos hablando de, aparte de desplazar esos 17 trenes de mercancías, desplazar actualmente que podría ser más con las mejoras que se plantean cerca de 200 circulaciones de pasajeros y pasajeras, que son verdaderamente quienes tenemos que beneficiarnos en Ezkerraldea. Las personas que vivimos y trabajamos en Ezkerraldea, creemos que somos quienes nos merecemos una forma de transporte adecuada, que, a su vez, evite a nuestros vecinos esos ruidos y esas molestias que a día de hoy por circular en superficie está generando. Creemos que eso es una gran potencialidad.

Los costes de mantenimiento, se han referido a ellos. Si mantenemos dos infraestructuras, lógicamente los costes de mantenimiento se duplican, salvo que alguien decida que las líneas de cercanías, una vez convertidas en basura ferroviaria, haya que desmantelarlas. Hay una serie de contactos que hemos tenido y en el ambiente se habla de un sistema tranviario para toda la margen izquierda, muy al estilo del de Bilbao. Sin haber hecho un análisis muy profundo, creemos que para el volumen de personas que hemos dicho que podemos llegar a beneficiar un sistema tan viario no es lo más adecuado en cuanto a capacidad y las frecuencias que puede ofrecer para las distancias que hay desde Santurtzi hasta Bilbao, ¿no?

Luego, bueno, hay una eterna discusión, claro. Lógicamente, cuando hacemos obras sobre algo que ya existe exige paralización parcial de alguna de las partes y nos exige darle salida al puerto. Hemos sido sinceros, o sea, para poder ejecutar la alternativa uno, tenemos que pedirle subsidiariamente a las poblaciones de Ortuella y de Trapagarán que asuman durante dos años, o el tiempo que corresponda, que las mercancías salgan por su municipio. Pero creemos que la solidaridad entre pueblos en Vizcaya también tiene que servir. A cambio les dejamos una vía doble. Luego, para mejorar las frecuencias de ese servicio, ¿no? O sea, todo tiene una contraprestación, igual que en aquellos puntos donde se vaya a ejecutar una obra.





Pero yo, la experiencia que tengo, y yo soy trabajador de Metro Bilbao, es que ahí donde ha llegado el metro, las obras que ha tenido que sufrir el vecindario, antes de que llegara el Metro, han sido suficientemente recompensadas una vez que ha llegado allí. Con lo cual, yo entiendo las quejas y entiendo las deficiencias que puede haber en el servicio durante las obras. Pero entiendo que son asumibles con el beneficio a posteriori que van a recoger. Porque no nos estamos centrando en una mejora solo para mercancías, sino quiero insistir que el 100% de la ciudadanía de la margen izquierda que utiliza al transporte público, se va a ver beneficiado, ¿no?

EH Bildutik ere esan dute a ver zein den ibilbidea, Begok azaldu du ibilbide hori. Guk onartzen dugu presarik ez dagoela, denbora dagoela jasartzeko, hitz egiteko. Planteatu da ere, zer motako harremanak izan ditugu instituzioekin, udaletxeekin. Zaila da, zaila da plataforma batetik bilatzea bilerak, konplizitate bat instituzioekin, jakin badakitelako plataforma bat garela, herritarrak garela eta hori ez dago modan. O sea, modan dagoena da proiektuak egitea, proiektuak aurkeztea, irekitzea 15 egunetako, hilabete bateko, edo bi hilabetetako epeak, emendakinak egiteko eta horrekin nahiko, ¿no? Bete dugu ja bete behar zen papera.

Nosotros y nosotras pensamos que este tipo de proyectos de grandes infraestructuras, deben de tener un proyecto participativo mucho más amplio que esta...

(12. zintaren amaiera)

(13. zintaren hasiera)

... ja bete behar zen papera.

Nosotros y nosotras pensamos que este tipo de proyectos, de grandes infraestructuras, deben de tener un proyecto participativo mucho más amplio que establecer 10, 15, un mes o dos meses de alegaciones. Creemos que se tiene que trasladar a la ciudadanía y creemos que el proyecto actual de la



Variante Sur Ferroviaria la ciudadanía tampoco no la conoce. A nosotros nos está costando, estamos yendo pueblo a pueblo, estamos intentando explicar todas esas partes. Para nosotros es fundamental, aunque se haya quedado al final, también, el tema de los impactos que surge la biodiversidad. O sea, qué Vizcaya queremos para los próximos 20, 30, 40, 50, 100 años. Creemos que es importante.

Y finalmente, creo que había una pregunta... ah, vale. Eso es, sobre las obras y las molestias. Quería resaltar eso, o sea, el único tramo que quedaría sin servicio durante todas las obras sería el tramo Santurtzi-Sestao, que se vería afectado porque no tenemos otra alternativa para ejecutarlo. Se podría hacer de manera puntual, mediante transbordos de autobús, igual que se ha hecho para el soterramiento en Urduliz de la estación. O sea, hay alternativas para no tener a toda la ciudadanía sin servicio durante mucho tiempo. Las mercancías, como hemos dicho, se sacarían con esas molestias puntuales para Trápaga y Ortuella.

Sin embargo, para todo el otro tramo, para el tramo Barakaldo-Olabeaga, consideramos que es compatible. Porque va a haber un tercer carril, se ejecutarían las obras del tercer carril, que son compatibles con el servicio habitual, y viceversa. Una vez que tengamos que hacer la mejora en las dos vías actuales, se podría utilizar ese tercer carril y el ancho mixto preparado, para poder desviar los trenes actuales de viajeros y de mercancías durante ese servicio.

Y como última pauta, si me lo permites un...

**BATZORDEBURUORDEAK:** Tienen otro turno, ¿eh?

**BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAK** (Méndez Urigoitia): Ah, vale. Un minuto, simplemente,... eso es. No, si no, hacemos en el siguiente. Es un minuto de verdad, además. De 60 segundos, que lo estoy viendo ahí, 8:23.



No, simplemente decir, ¿no? o sea, la potencialidad que tiene el mejorar el servicio de viajeros. O sea, hay una opción que es la alternativa cero y creo que lo ha planteado desde el Grupo Popular, con la desidia que, en nuestra opinión, ha habido estos últimos años, esta última década, en las infraestructuras de Renfe y de Adif, es lo que nos da miedo a mantener esa alternativa cero. Porque, al final, se están generando ruidos, están generando molestias. El servicio está empeorando ante, o sea, nosotros conocemos a, hemos estado con los comités de empresa, de ambas empresas, tanto en FEVE como en Renfe. Se están suprimiendo servicios, incluso en algunos momentos, los tiempos de marcha a día de hoy son peores que hace diez años, para hacer el mismo recorrido, ¿no?

Entonces, creemos que es una oportunidad muy buena para hacer esta inversión, de manera total, de manera parcial, por la alternativa uno, por la alternativa dos y verdaderamente que esas dos líneas para viajeros y para viajeras de Meatzaldea y Ezkerraldea, no se pierda. Nuestro proyecto va mucho más allá de transportar las mercancías de una forma rápida, cómoda y compatible con los sistemas europeos, sino que se vería beneficiada toda la comarca.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Méndez... turno, señor Becerra, tiene la palabra.

**BECERRA CAROLLO** jaunak: Sí, seré breve.

La verdad es que, teniendo en cuenta que ustedes han hecho un estudio con un coste de 22.500 euros, pues me vuelvo a reiterar y, si acaso incidir en la felicitación por lo riguroso y lo documentado que es. No voy a caer en el paternalismo de decir que como les ha costado poco, que claro, que es que ustedes, bueno, pues con sus medios insuficientes y demás. Porque cuando se les compara con el Gobierno Vasco, con todo un Gobierno Vasco, con todos



sus recursos, con su Euskotrenbide Sarea, con sus medios técnicos y humanos y toda su experiencia, y el Gobierno Vasco no acomete un solo tramo de la línea de alta velocidad de la Y griega vasca, sin un sobrecoste de un 20 un 40%.

Con lo cual, esa actitud paternalista respecto de que usted se puedan equivocar en cuatro cifras o en cinco cifras, cuando tenemos un...

(13. zintaren amaiera)

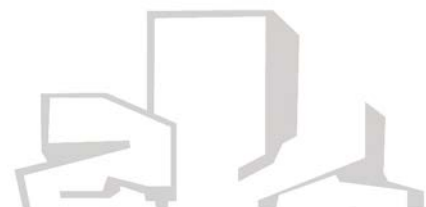
(14. zintaren hasiera)

... esa actitud paternalista respecto de que ustedes se puedan equivocar en cuatro cifras o en cinco cifras, cuando tenemos un Gobierno Vasco que no acierta en ninguna de las que da, pues bueno, llama la atención.

Pero, en cualquier caso, sí me parece que ustedes han dado unos datos concretos y reales sobre tráfico del puerto de Bilbao. Y a mí me gustaría que se pronunciasen sobre los datos que dio la señora Tapia que no los fundamentó en ningún... en ningunos..., digamos, datos de tráfico. Ella justificó que hay que hacer la infraestructura, pero no documentó, no documentó, sobre qué tráfico le salían sus... el número de convoyes, no.

Sí me gustaría que nos dijeran, en cuanto a los beneficios sociales del impacto social, digamos, de su alternativa, si de alguna manera hay alguna posibilidad de cuantificar cuánto dinero se podría obtener de la liberación de espacio, de la dedicación de usos residenciales, de todo ese frente que ustedes dicen que se podría liberar con el soterramiento de la línea C1.

Y por último, reiterar una pregunta que no han podido responder por falta de tiempo, pero que sí me parece muy interesante, que la ha hecho el Grupo Socialista, de qué tipo de contactos han tenido con el Gobierno Vasco y realmente qué respuesta les ha dado el Gobierno Vasco a todo esto, más allá de "muchas gracias, lo estudiaremos con detalle".





Y por mi parte, agradecerle su presencia y hasta una próxima ocasión.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Becerra.

Grupo Popular no interviene.

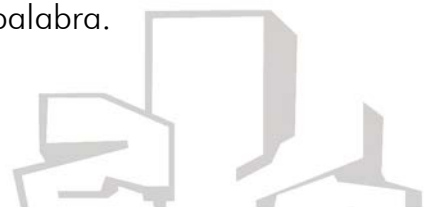
Grupo Socialista. Señora Corcuera, tiene la palabra.

**CORCUERA LEUNDA** andreak: Sí. Yo nada más que agradecerles las respuestas a las dudas que yo les había planteado. Y como bien decía el portavoz de Podemos, tan solo que me aclarasen, no, porque eso sí que ha quedado sin contestar por falta de tiempo, pero qué contactos han mantenido ustedes con los ayuntamientos. Y sobre todo entiendo que los ayuntamientos ya han podido asistir a ciertas reuniones con el estudio de impacto, que además recogía, según decía la propia consejera, recogía algunas de las propuestas, de las dudas, de los problemas que los ayuntamientos estaban planteándose. Bueno, ustedes qué recorrido han hecho con los ayuntamientos, qué recorrido han hecho con el Gobierno Vasco. Y a día de hoy con ese estudio informativo que digamos está para aprobarse ya en... pues para final de mes se hablaba y estamos ya a finales de... esta semana acaba el mes de febrero, bueno, ustedes cuál va a ser su..., digamos, su intervención con este estudio informativo en caso de que no se paralizará el mismo ni su aprobación. ¿Tienen ustedes un plan B? Y bueno, ¿cuál es en este caso? Para saber cómo va a continuar o qué continuidad va a tener ese estudio que ustedes han hecho con sus dos alternativas.

Y nada más. Y reiterarles el agradecimiento.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, Señora Corcuera.

Pasamos al grupo EH Bildu. Señora Ugarte, tiene la palabra.





**UGARTE ZUBIZARRETA** andreak: Bai. Bueno, ni besterik gabe, eskerrak emateko.

Eta bueno, hau ez da eztabaidarako gun bat. Nahi nuke. Baina, bueno, bai esan nahi nuke, bueno, badirudiela beti Jaurlaritzak edo Administrazioak arrazoia izan nahi duela, tekniko hobeak dituela, eta abar, eta abar, eta hori izaten dela normalean erabili ohi den argudioa. Baina, zorionez, historian baditugula adibideak non trazatu alternatiboak aurrera atera diren. Hamabosta Leitzarango autobiarena kasu. Baina, bueno, beste kasu askotan ere bai.

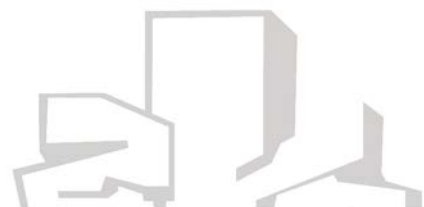
Eta bueno, espero dut zuek planteatu dituzuen alternatiba horiek daukaten seriotasunagatik kontutan hartuak izango direla. Eta Administrazioak beste alde batetara begiratu beharrean, ba bueno, zuekin esertzeko aukera izango duela, prestutasuna izango duela eta herritarren presio eta lanari esker posible izango dela soluzio arrazional bat ematea hainbeste urtetan geldirik eta noraezean dagoen proiektu honi, benetan uste dudalako Ezkerraldeak behar dituela... behar dituela etorkizunera begirako beste motatako soluzioak.

Eskerrik asko.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señora Ugarte.

Pasamos la palabra, el turno, a Nacionalistas Vascos. Señor Zorrilla.

**ZORRILLA IBAÑEZ** jaunak: Sí. Eskerrik asko. Bueno, brevemente dos cuestiones que han quedado pendientes. Bueno, ahora vais a tener un poquito más de tiempo.







Una era... preguntaba por la valoración que hacéis de la modificación del nuevo proyecto con relación al del 2015. Ya sé que habéis dicho que no es el vuestro, pero si hay mejoras o no hay mejoras en el nuevo proyecto con respecto al anterior.

También, bueno, incidir en lo que ha preguntado el representante de Podemos y la del grupo Socialista sobre las reuniones o reunión que hayáis tenido con el departamento, con el Gobierno, con el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Y también incidiría otra vez con el resto de... con el ayuntamiento de Barakaldo, que es el vuestro, y también con otros ayuntamientos afectados, como pueden ser Ortuella y Trapaga. Creo que el señor Méndez ha comentado que es dificultoso porque es una plataforma. Pero, bueno, si se ha intentado y no os han recibido, o si habéis estado con ellos.

Y finalmente, bueno, yo creo que una de las claves la ha pronunciado la señora Rodríguez al finalizar. Lo que solicitáis o lo que solicita la Plataforma Barakaldo Naturala es la paralización del proceso de esta variante sur ferroviaria para abrir un proceso de debate. Es decir, volver a la alternativa cero, a pesar de que la alternativa cero nos puede llevar, como decía señor Méndez, a que las infraestructuras actuales pues todavía, si no hay una transferencia, sigan perdiendo ritmo y valga la..., que es un transporte, ritmo y garantías.

Pero sí que me gustaría hacer hincapié en que esto no se inicia en el 2015 con el estudio informativo del Ministerio Fomento, ni en el... ni en febrero de este año con el nuevo estudio informativo, sino que remontándonos nos podemos remontar a 1988, cuando se hace el estudio alternativo al Ferrovial en el País Vasco, o el 2002, ponía una fecha más cercana, en el que el Gobierno Vasco redacta el estudio de la red ferroviaria del área funcional de Bilbao metropolitano, que concluye la necesidad de establecer un corredor de mercancías independiente del tráfico de viajeros. No voy a seguir con los antecedentes que expuso la señora consejera. Pero sí que es cierto que, fíjese, desde el 98... desde el 88, 2002, son dos fechas



que he mencionado dentro de las que hay, sí ha habido tiempo para hacer un proceso de debate. Y es lo que en los parlamentos, en los ayuntamientos, en las juntas generales probablemente se ha estado haciendo un proceso de debate. También en la calle se habrá hecho ese proceso de debate y se habrá trasladado a las instituciones.

Por lo tanto, a nosotros no nos parece que se deba a paralizar el proceso. Es un proceso muy esperado por los vecinos y vecinas de Santurtzi, de Ortuella, de Trapagaran, de toda Ezkerraldea y Meatzaldea.

Y lo que sí, lógicamente, hay que estudiar las alternativas. Y si son más favorables, más económicas, afectan menos a la biodiversidad y técnicamente son más sostenibles, pues mejor que mejor.

Pero lo que no estamos de acuerdo nuestro grupo y creo que los vecinos y vecinas de estas zonas es en paralizar para abrir un proceso de debate después de los años que llevan esperando una solución tanto el puerto de Bilbao como estas zonas para mejorar sus condiciones.

Besterik gabe. Eskerrik asko.

**BATZORDEBURUORDEAK:** (...) señor Zorrilla.

Pues señora Rodríguez, señor Méndez, tienen la palabra y cinco minutos para cerrar la comparecencia.

**BARAKALDO NATURALA PLATAFORMAKO ORDEZKARIAK**  
(Rodríguez Sánchez): Bien. Vamos a empezar por lo último, el tema de por qué el debate social, viene desde el año 88. Bueno, el año 88 no sé cómo se presentaría. Yo en aquella época no puedo hablar, ni lo conocía aquel proyecto. Supe del de 2003, que se presentó, por referencias y cómo en 2008..., es decir, en el 2003 se presentó, luego fue al cajón, hubo una

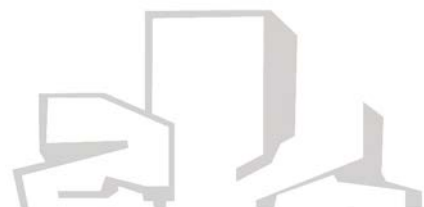


reacción social, en 2008 se volvió a presentar este proyecto con unos trazados que están contemplados en 2015 que son los desechados, también provocó una reacción social, se volvió a guardar en el cajón y ahora nos ha venido en el 2015, donde, digamos, ahí ya tenemos... conocemos un proyecto que viene con tres alternativas y se decanta por una tercera, que es la más costosa, la de mayor impacto medio ambiental y que es la que nos afecta en Barakaldo Naturala, la que llegamos a conocer una vez que estamos creados como plataforma. Entonces, del pasado, no sé, nos podríamos remontar a siglos, pero no puedo contarle el porqué.

Que usted considera que dado que en el 88 se pudo considerar esta infraestructura necesaria. Bueno, en el 88 de aquí... del 88 a aquí ha llovido mucho, la ingeniería también permite muchas otras opciones y podemos tener otras soluciones que mirando la necesidad de racionalizar el gasto y las oportunidades técnicas que tenemos podemos dar solución a muchas más cuestiones que simplemente la salida de mercancías. ¿Y tenemos por qué negárnoslas? Pues creemos que no. Y en eso también hay que establecer el debate social. Eso, como partida.

En cuanto a con quién nos hemos reunido. Nos hemos reunido con todo aquel que hemos podido. Nos hemos reunido con el viceconsejero de Infraestructuras, con don Antonio Oiz, y con técnicos de ETS. En aquella reunión le presentamos el proyecto, se lo explicamos. Su reacción fue muy bien, recogió los textos y no nos dijo más, ni lo estudiaremos, ni no lo estudiaremos.

Hemos tenido... En Barakaldo se constituyó una mesa de trabajo para este proyecto en enero de 2016. Nos ha costado casi año y medio que se volviera reunir esa mesa de trabajo. Aparentemente, nosotros veíamos desde marzo que surgieron otra vez, en marzo de 2017, titulares con este proyecto, pedíamos reunión de la mesa porque creíamos que había novedades y nos decían que no había nada nuevo que contar. Luego nos encontramos con el convenio de colaboración y con todo este tipo de temas.





Nosotros siempre, además con un tratamiento de que consideramos que la mesa de trabajo era para trabajar, siempre hemos demandado, desde el principio y desde que presentamos alegaciones en 2015, el que se presentaran todas las alternativas que se pudieran dar para solucionar el tráfico de mercancías, porque todas las cosas no solamente se solucionan de una única manera que uno defienda. Una única no quiere decir que sea la única. Entonces, lo que entendíamos es que lo que había que abrir un debate, poner todas encima de la mesa, conocer todas las distintas alternativas, las que pudiera surgir, las nuestras y las de todo el mundo, y ahí analizar desde el punto de vista de si hay necesidad, en cuánto hay necesidad, qué es lo que... y cómo se puede dar respuesta a esa necesidad. Eso es lo que nunca nos han querido abrir las puertas. Y en la mesa de trabajo era también algo que queríamos trabajar...

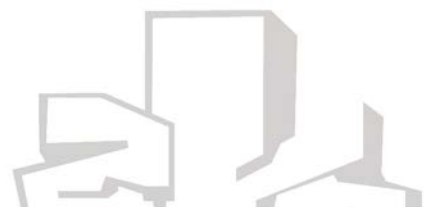
(14. zintaren amaiera)

(15. zintaren hasiera)

... hay necesidad, que es lo que y cómo se puede dar respuesta a esa necesidad. Eso es lo que nunca no nos han querido abrir las puertas.

Y en la mesa de trabajo era también algo que queríamos trabajar, es decir, cuáles son las líneas rojas de este municipio de cara a esta infraestructura, cómo podemos solventar, qué otras alternativas podemos plantear. Pero siempre se ha tratado como una mesa informativa, porque confundimos información con participación.

¿Con quién más nos hemos reunido? Nos hemos reunido con el delegado de Gobierno. Y nos ofreció la posibilidad de intentar organizar una reunión con técnicos de Fomento simplemente para poder evaluar si bueno, si eran alternativas técnicamente viables o por lo menos con el suficiente interés para ser analizadas con más profundidad. Lamentamos que no hemos podido tener esa reunión. No sabemos por qué, si habrá podido, no habrá podido, no la hemos podido tener, nos hubiera encantado.





Nos hemos reunido con vecinos y asociaciones de los distintos municipios. No ha sido, hemos hecho presentación pública también invitando a asociaciones, a representantes políticos de todos los municipios de la zona, incluido desde Bilbao hasta la Zona Minera y la zona... y Ezkerraldea. Entonces, nosotros lo que hemos, en todo momento lo que decimos es no es que vayamos por la vida diciendo: mi alternativa es la única. Creemos que nos convence mucho más, por eso las hemos trabajado, que las que se nos están planteando. Pero lo que sí queremos es poder trasladar, porque la gente ni siquiera sabe, la mayoría de la población de Ezkerraldea y de Meatzaldea, ni siquiera sabe lo que es la Variante Sur Ferroviaria, los motivos por los que se hacen.

Hemos sido nosotros a explicar, junto con nuestro rechazo a ese proyecto, a explicar también lo que era la Variante Sur Ferroviaria, porque desconocían que iba a pasar por El Regato. Entonces, nosotros lo que hemos hecho es intentar trasladar a todo el mundo para decirles: señores, esto nos importa, porque esto va a marcar también nuestra vida en el futuro, porque vamos a tener que convivir con ello. Entonces, de eso se trata, de que nos importa. Entonces, claro, por eso vuelvo a decir que hablar del periodo de alegaciones nos parece realmente, lo que nos marca la ley como mínimo. Bueno, hoy en día, que hablamos tanto de participación y de las personas en el centro, permítannos a las personas estar en esos círculos.

En cuanto a qué haremos a futuro, pues hombre, pues seguiremos peleando. ¿Cómo? Pues como decidamos. No me parece aquí, es decir, que utilizaremos nuestras alternativas, lógicamente. Esto un trabajo proyectado precisamente a defender un espacio natural también, que consideramos que no tiene por qué ser dañado porque no es necesario. Porque tenemos otras formas de dar salida, dando igual competitividad al puerto, porque el puerto también nos importa como infraestructura, porque la economía de Vizcaya nos importa, porque también nos importa que el tráfico cuanto más sea por tren, porque es más sostenible, mejor. Pero, si no es, en esas cosas no estamos en desacuerdo, es si estamos de acuerdo también en no, es decir, en reducir todas las molestias y afecciones sociales posibles para todos los



entornos sociales. Porque, claro, ustedes dicen: los quitamos del núcleo de Barakaldo. Decimos: falso, seguirán pasando mercancías, por lo menos las de la ACB van a seguir pasando, ahora duplicadas, por Sestao y por Barakaldo, dirección por Zorroza y Olabeaga.

Y también lo que hacen es desplazar otra parte de las mercancías por los barrios de Gorostiza y de El Regato y de Castresana. Entonces, trasladar las afecciones de un lado otro, nosotros no entendemos de ciudadanos de primera y de segunda. Creemos en que todos, en la medida en de las posibilidades hay que intentar evitarles todas esas afecciones. Y nos parece una gran solución hacer algo que venimos reivindicando históricamente en Ezkerraldea desde hace muchos años.

Ahora, que hay una partida económica que se plantea gastar, bueno, consideramos que podemos gastarla de forma mucho más racional. Pero eso es nuestra defensa. En un debate valoraríamos si eso es el resultado. Y lo bueno sería que desde las propias instituciones se promoviera precisamente ese debate. Porque, al final, algo que, por ejemplo, en reuniones que hemos tenido con el colegio de ingenieros, que nos ayudaron precisamente para poder contactar con personas que nos pudieran hacer parte de este trabajo, ellos, llegamos a comentar: es que, qué es mejor para... digamos incluso desde vuestro punto de vista profesional, el desarrollo de este tipo de infraestructuras con la gente que se pone con la pancarta delante rechazándolo o un debate donde al final llegamos todos a la conclusión de que, pues puede que no sea exactamente la mía, ni tampoco la suya, ni tampoco la de aquel, pero que al final la solución es la que realmente todos llegamos a concitar qué es hasta dónde es necesario, y además, convenciéndonos a todos de que aunque tenga unas afecciones las asumiremos.

Pero, plantear que simplemente lo tenemos que hacer así, duplicando y provocando, trasladando afecciones de un lado otro, diciendo que se quitan pero no se quitan, a nosotros no nos convence. Entonces, bueno, pues ahí está un poco todo nuestro empeño. Vamos, nos hemos reunido con todo



aquel que nos ha querido recibir, con todo aquel con el que hemos podido hablar. Hemos ido incluso con paneles de barrio en barrio. Llegamos hasta donde llegamos. Bueno, ustedes, con la Administración y con las instituciones, digamos, en esa labor, llegaríamos más lejos, qué duda cabe.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Bueno, pues gracias señora Rodríguez, señor Méndez y a las personas que le acompañan, señor Busto, Zuloaga y Valcárcel. Muchas gracias por su comparecencia. Y hasta cuanto quieran.

Cinco minutos para hacer cambio de comparecientes.

*(Geldiunea)*

(15. zintaren amaiera)

(16. zintaren hasiera)

...

Bueno, pues seguimos con la Comisión, tercer punto del orden del día, comparecencia de Langune, Asociación de Industrias de la Lengua, para explicar qué políticas desarrollar a fin de aprovechar las oportunidades que puede tener la industria lingüística de la Comunidad Autónoma Vasca en España y en Europa. Y nos acompañan don Manuel Urbietta y Ricardo Lizartza, aquí presentes, y, supongo que es, ¿Juan Carlos Bartolomé? Bartolomé Cámara. Pues cuando quiera, tienen la palabra.

**LANGUNE, HIZKUNTZA INDUSTRIEN ELKARTEAREN  
ORDEZKARIAK** (Urbietta Sorarrain): Eskerrik asko. Bueno, arratsalde on, mila esker aukera hau emateagatik eta mila esker zuen harregatik.

Gure helburua da hizkuntza industriari buruz hitz egitea eta azken helburua litzateke industria horri buruzko politikak eta plangintza bat





aurrerantzean Eusko Jaurlaritzak egitea. Gure ustetan, aukerak galtzen ari gara nazioarteko merkatuetan eta, bueno, saiatuko gara pixka bat Languneraren eskutik egoera esplikatzen.

Lehenik eta behin, *Common Sense Advisory* erakundeak, erakunde honek mundu mailan ikerketak eta egiten ditu. Erakunde honek egindako ikerketa baten arabera, munduko hizkuntza zerbitzuen merkatuak 46, hor azaltzen da, 46 bilioi, berekin, dolar baino gehiago fakturatu zituen 2018an. Hor ikusten dena da, ba nola 46 bilioi horien fakturazioaren %49a, hau da, ia erdia Europan egiten da, Hego Ameriketara %40a inguru eta Hego Ameriketara %1era ez da iristen. Azpimarratzen ditut, bueno, nolabait, batez ere Hegoameriketako, gure intereseko merkatua izan litekeelakoan.

Hizkuntza kulturaren adierazgarri nagusietako bat da. Baina, mundu globalizatu honetan, hizkuntzak eta haien kudeaketak menderatzeak lehiaketarako abantaila bat dira. Gure ustetan...

(16. zintaren amaiera)

(17. zintaren hasiera)

... nagusietako bat da. Baina, mundu globalizatu honetan, hizkuntzak eta haien kudeaketak menderatzeak lehiaketarako abantaila bat dira. Gure ustetan, eleaniztasuna, hizkuntza teknologiak eta hizkuntza baliabideak, edukietan menderatzeak, ba lehiaketarako abantaila bat da.

Gure nahia litzateke abantaila hori, gure egitura, gure testu inguruko industriek ere aprobetxatzea. Industria, hizkuntza industria komunikazio prozesuen inguruan sortutako industriari deitzen diogu. Hau da, edozein komunikazio prozesu dagoela, zer esana edukiko luke gure industria honek. Bi hizkuntza ofizial ditugu Euskal Autonomia Erkidegoan. Kulturalki aberasgarria da, noski, baina, gure iritziz, ekonomikoki ere aukera bat da.

EAEan, Euskal Autonomia Erkidegoan, ohituta gaude hizkuntza aniztasuna kudeatzera. Badira 30 urte, edo gehiago, ez dakit, elebitasuna kudeatzen





dugula eta gaur egun iritsi garen puntu honetan, ba hori balore bat da. Zergatik? Ba, merkatuak eleanitzak direlako. European badira hainbat herrialde elebidunak edo gehiago, ba adibidez Suitzan eta Belgikan eta, bi hizkuntza badituzte.

Gure kasuan, berezitasun bat daukate gure bi hizkuntza hauek, gure ustetan azpimarratzekoak. Gaztelania, bueno gure hizkuntza ere bada eta ingelesaren atzetik, mundu mailan, gehien hitz egiten den hizkuntzetako bat da. Beraz, gaztelaniari dagokion merkatuan, uste dugu badaukagula zer esanik. Eta euskara gure hizkuntza da eta euskarak daukan berezitasuna da inguruko hizkuntzetatik diferentea dela. Hau da, hizkuntza latinoek badituzte adibidez analizatzaile morfologiko batzuk eta abar, eta teknologiak, bueno, konpartitu litezke, ez? antzeko hizkuntzen artean. Baina gure kasuan hizkuntza guztiz diferentea nola den, behartuak egon gara hizkuntza, baliabide eta teknologia horiek garatzera. Eta, dudarik gabe, hor sortu da, sortu dira agente batzuk, teknologikoki aurreratua direnak, eta esango nuke gaztelaniaren teknologiak, bueno ba, errazagoak direla, ez? Esan dezaket gaztelania prozesatzea errazagoa dela euskara baino.

90. hamarkadan Internet sartzen da gure bizitzan. Enpresetan informazio, komunikazio eta teknologiak sartzen dira eta, beste sektore batzuen antzera, gure sektorea ere guztiz eraldatzen da. Hasten gara, ba adibidez, beti jartzen dut itzulpenen etsenplu errazena delako. Baina itzulpenak teknologia berriekin ba egiten dira ordenagailuz, egiten dira itzulpen memoriekin. Hau da, teknologia bada lehiaketarako balio oso inportante bat.

Gauzak horrela, 2010ean pentsatuaz ba erronka, teknologien erronkei eta nazioarteko erronkei eta aurre egiteko, pentsatzen dugu elkarlana beharrezkoa dela eta sortu genuen Langune Elkarte. Garai hartan, 40 erakunde inguru geunden sortzaile moduan. Langunek, bueno, bidelagun izan nahi du. Laguneko erakundeen, bidelagun izan nahi dut, izan nahi du inguruko industriekin. Langune sortu zen clúster izateko asmoarekin eta Eusko Jaurlaritzak berak onartu zion clúster izaera edo. Hemen aurrean daukazuen hau da, clúster guztiek izaten dute atzera, sektorearen balio erantzi katea.





Oso bizkor aipatuko ditut, zer dagoen hor eta zer agente, pixka bat argazki bat izan dezazuen Langune zer den, ez?

Hor daude. Ez dakit badaukaten markatzea. Bai, hor. Bueno terminologia eta lexikografian, nolabait izango litzateke oinarrizko baliabideak edo, itzulpengintza, ikus-entzunezkoak, interpretazioa, lokalizazioa. Lokalizazioa izaten da lekuko hizkuntzari hurbiltzeko prozesua, gehienbat itzulpenetan egiten da edukien kudeaketa, editorialek eta abar. Irakaskuntza, noski. Zera, kontsultoria, aholkularitza eta difusioa.

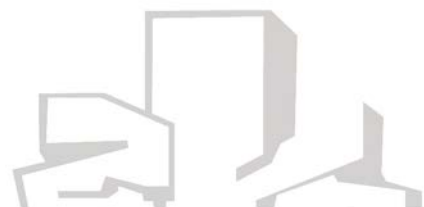
Gero hor badaude zeharkako egiteko batzuk eta, bueno, batez ere, azpimarratu nahi dut ikerketa eta garapena hizkuntza teknologietan. Formakuntza ere guzti horietan zeharkako aktibidade bada. Lehengo esaten bezala, hauek 2015eko datuak dira. Langune saiatu zen clúster izaten, baina, erkide autonomoaren balio, nola... balio... PIBa, barkatu, %0,5ekoa zen eta orduan ba ez genuen, ez ziguten onartu. Clúster politikan %2a izan behar duzu... barkatu, produkzioaren %2 izan behar duzu clúster izaera izateko.

Bueno hemen aurrean daukazuen hau, nahiko ezaguna egingo zaizue. Bueno, azken finean RIS estrategia ondo ezaguna da zuentzako. Hor daude energia, fabrikazio aurreratua eta biozientziak, ez? Momentu honetan, hizkuntzak edo kultura hor barruan, hor goian egongo litzateke. Ikusten duzun bezala, hor ¿? zatituta dago eta kultura eta holakoak daude pixka bat barrera begira, ez? Hor behean jartzen du demanda interna. Bueno, ba gure ustetan, hizkuntza industriak badauka kanpora begira ere esportazioan eta laguntzeko aukera.

Gauza inportante bat esan nahi dut, hau zergatik. Munduan dagoen informazioaren %80, 90ra modu ez egituratuan dago. Hau da, datuak...

(17. zintaren amaiera)

(18. zintaren hasiera)





... esan nahi dut, hau zergatik? Munduan dagoen informazioaren %80, 90a modu ez egituratuan dago. Hau da, datuak egituratuak izaten dira, baina, informazioa eta ezagutza dago %80an modu desegituratuan. Hau da, izan liteke edo testu moduan edo ahots moduan, ez? Eta informazio hori kudeatu ahal izateko derrigorrezkoak dira hizkuntza teknologiak.

Orduan, ba hor ikusten dugun, goian, territorio edo jartzen du horretan, ez? nichos de posibilidades. Bueno ba, gure ustetan, hizkuntza teknologiak hurbiltzen gaituzte RIS3 estrategia horretara. Zergatik? Bueno ba, adibidez, adimen artifizialean, inteligenzia artifizial, makinak eta pertsonen arteko interlokuzioa edo interakzioa egoteko hizkuntza teknologiak behar dira. Hau da, makinak eta pertsonak ulertzeko hizkuntza teknologiak behar dira.

Eta gero beste kontzeptu bat, asko erabiltzen dena, fabrikazio aurreratuan, adibidez, Big Dataren kontua, ez? Big Data, noski, da datu masa erraldoiak kudeatzeko. Eta, esan dudan bezala, datu asko munduan zehar ? daude testu moduan eta ahots moduan, ez?

Bueno, bagenituen ejemplo batzuk energiakoak eta biozientziakoak ez ditugu, baina, bueno, ez dizut, ez dut aurkitu. Baina, adibidez, hor ejemplo bezala jarri nahi nuen fabrikazio aurreratuan, bueno, egon da A4BLUE proiektu bat, uste dut Tekniker tartean dagoena. Bueno, batez ere, da robotikan, makinak eta pertsonen arteko interakzio horretan hizkuntza teknologiak erabiltzen dira. Beste proiektu bat, eta gehiago esan nitzake, baina IRTEN proiektua, ETORGAI batetik ateratakoa, ba fabrikazioan servicio postventa, edo delakoan, bezeroak mundu osoan edozein ordutan lanean ari direnez, bueno ba, makinak nolabait zerbitzu horretan laguntzeko hizkuntza teknologiak erabili dira.

El Gobierno de España, tomó conciencia de la necesidad de desarrollar tecnologías para el procesamiento del español frente a la hegemonía del inglés y el potencial mercado del castellano en América Latina. Por lo que en 2015 puso en marcha el plan de impulso de las tecnologías del lenguaje. Bueno, este plan está inducido por la SETSI, por la Secretaría del Estado y lo



que pretende es poner en valor, pues los activos que supone el español. Lo más importante de este plan, de momento, es que se ha hecho un estudio de caracterización del sector, y me ha parecido interesante, pues, coger dos conceptos, que me gustaría que al final quedaran claros, de lo que son la industria de la lengua y las tecnologías del lenguaje.

La industria de la lengua, es el mercado asociado a la demanda de productos y servicios lingüísticos generados en todo proceso de comunicación, interno, externo de las organizaciones. Y he subrayado lo de organizaciones. Y las tecnologías del lenguaje son un conjunto de sistemas de Software, diseñados para manejar el lenguaje humano en todas sus formas. Permite analizar su lenguaje escrito y hablado y facilitar su explotación en amplias... perdón, en aplicaciones informáticas de uso de los sectores productivos de la economía. Que esto también lo he subrayado.

Bueno, este plan define, entre otras cosas, las soluciones que integran las actividades del sector. Y leo, están la traducción automática, que eso, entiendo yo que, todo el mundo sabe lo que es la traducción, traducción automática y traducción asistida por ordenador. El procesamiento de habla y sistemas conversacionales. Son cuatro, ¿eh? El procesamiento del lenguaje, basado en análisis de textos. Y recursos para las tecnologías del lenguaje.

Bueno, pues sólo, he visto alguna cara rara por ahí, las puedo repetir, ¿eh? traducción automática y traducción asistida por ordenador, procesamiento del habla y sistemas conversacionales, procesamiento del lenguaje, basado en análisis de textos, y recursos para las tecnologías del lenguaje. Bueno, lo que quiere decir es que todo eso lo hacemos aquí, en el País Vasco.

Dentro de este estudio de caracterización, he cogido una transparencia y, aquí lo podemos ver, es que aparecen los agentes del sector, siempre dentro de este plan, por su ámbito geográfico. Y, bueno, lo que quería subrayar es que el País Vasco, pues, está bien posicionado. Lo que aparece ahí, en definitiva, es que hay... 20 empresas, bueno, no veo ahora claro, 20



empresas y 24 centros de investigación. Esto para subrayar que, bueno, pues que estamos bien situados dentro de lo que es España, ¿no? y de cara a ese mercado de América Latina, que comentaba al principio.

Bueno, eso a nivel de España. Europari begira, bueno, Europak bere programetan Horizon 2020 eta halako horretan, batez ere, Big Dataekin lotutako hainbat aipamen daude hizkuntzen teknologiei buruz. Guretzako oso garrantzia da RIS estrategia dela eta, lotzen duelako, Big Data lotuta dago estrategia horrekin eta, lehen esaten bezala, datu ez egituratuak kudeatzeko maila batean, hizkuntza teknologiak behar dira. Jakina da Europako komisiolan badaude, DGT delakoa, Dirección General de Traducción delakoa. Interes handia dago Europan. Ikusi duzue fakturazioaren erdia Europan dela eta, bueno, interesa dago orokorrean Hizkuntza teknologietan.

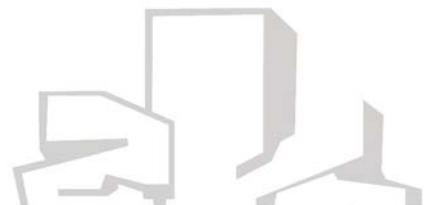
Gurera etorrita, bueno, guk uste dugu gure industria honek lagundu ditzakeela gure inguruko enpresak nazioarteratzen, beren hizkuntz aniztasuna kudeatzen. Ba, adibidez, jakina da enpresek ba bere katalogoak, bere eskuliburuak eta egin behar dituztela. Eta hor badago lan terminologiko bat, badago lan itzulpen lan bat eta abar. Gainera pertsonak eta makinak harremana edukiko dute fabrikazioan, aurrera begira...

(18. zintaren amaiera)

(19. zintaren hasiera)

... itzulpen lan bat eta abar. Gainera, pertsonak eta makinak harremana edukiko badute fabrikazioan, aurrera begira, bueno, ja hirugarren aldia da esan dudana, hizkuntza teknologiak beharrezkoak izango dira.

Ingelesari dagokionez, noski, gauza gehienak, bueno ba, gauza asko dago eginda. Bueno, google da enpresa, honetan dedikatzen den enpresetako bat. Gaztelania, uste dugu, aukera bat dela eta euskararen kasuan, ba uste dugu, ba guk egin beharko ditugula sozietate elebiduna izango bagara euskararentzako tresnak, ez? Horregatik, zentzu horretan,





entsatzen dugu autonomia digital minimo bat beharko genukeela. Euskararentzako tresna eta baliabideak garatzen.

Eta gero, baita ere, hau pixka bat teknologietatik kanpo, erreferente gara hainbat herrialde elebidunentzako hemen egiten diren kudeaketak eta politikak, ez? Orduan lurralde elebidunentzako bagara erreferente bat.

Uste dut oso bizkor joan naizela, baina bueno. Bueno, azken... a, bueno, ondo. Bueno, bukatzeko, hasieran esan dudana, ez? Nahiko genuke EAEn hizkuntza industria plangintza bat sortzea. Hori da gure nahia, Langune bezala. Sektorearen aldeko politikak egitea. Horrek esan nahi du hurrengo zientzia eta teknologia planean, ba hizkuntza teknologia, behintzat aipatzea. Guretzako inportantea litzateke. Ez dakit lortu duan, baina nahiko genuke hizkuntza industrian balio estrategikoaz jabetzea eta, bueno, esan European aukerak badaudela, baina, batez ere, gaztelaniaren merkatuan sor litezkeela aukerak eta horretan nolabaiteko laguntza eskatuko genioke, ba saio honi, ez?

Eta besterik gabe.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Bueno, muchas gracias por la comparencia. Empezamos con el turno de grupos, de menor a mayor. En primer lugar, Grupo Popular Vasco, señor Damborenea, tiene la palabra.

**DAMBORENEA BASTERRECHEA** jaunak: Sí, muchas gracias. Pues agradecerles las explicaciones que nos han dado.

Yo, desde luego, es la primera vez que tomo conciencia de que, digamos, puede haber un nicho de mercado y de futuro relacionado con el idioma y las nuevas tecnologías. Y, bueno, pues simplemente animarles a seguir trabajando en ello. Y supongo que esto dependerá también mucho de que la empresa privada, digamos, que funcione y tire del carro, ¿no? En esas



estadísticas que nos han sacado ustedes, pues parece que tenemos bastantes empresas y, bueno, lo que habrá que ver es, tal y como planteaban, cómo desde el Gobierno, en este caso, se puede ayudar o fomentar para que esas empresas crezcan y, al final, digamos, se incremente su valor y el del empleo que puedan generar aquí, aunque también fuera de aquí.

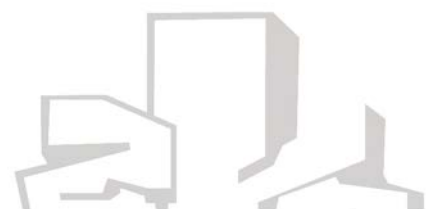
Y nada más, muchas gracias.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Damborenea. Tiene la palabra el Grupo Socialista, señora Corcuera.

**CORCUERA LEUNDA** andreak: Sí, gracias presidenta. Pues en primer lugar, también agradecer la intervención de la Asociación de industrias de la lengua, de Langune, y agradecerles también lo que planteaban en su solicitud, ¿no? que era la elaboración de políticas para el aprovechamiento de las oportunidades de las industrias lingüísticas de Euskadi, ¿no? en España y en Europa.

Y yo debo reconocer también que la lectura de la justificación de su solicitud de comparecencia en este Parlamento, a mí particularmente me resultó también muy interesante, ¿no? Porque compartimos con ustedes que la lengua, además de ser una herramienta de comunicación, un bien cultural y un servicio, pues aparece, ¿no? como un importante, o por lo menos pujante sector industrial, por los datos que se han venido dando.

Yo he tenido ocasión de, también, de leer algunas de las manifestaciones públicas que ha hecho Langune, ¿no? y expresaban ustedes pues que Internet y que la industria 4.0 estaba realmente revolucionando esos campos de la traducción, de los contenidos, de la enseñanza no reglada y también de las tecnologías de la lengua, ¿no?





Y a mí me gustaría saber, concretamente, qué sectores de la actividad comprende el sector de industrias de la lengua. Usted lo ha dicho, creo que lo ha repetido, pero no he podido tomar nota y me gustaría saber qué sectores de la actividad comprende el sector de las industrias de la lengua. Qué futuro creen ustedes, además, que tienen los nichos de negocio de la industria de la lengua. Y qué futuro consideran ustedes que también hay para la empleabilidad en este tipo de industrias, ¿no? Porque muchas veces, cuando hablamos de la industria en general, bueno, siempre nos preguntamos, ¿no? Qué hay de la empleabilidad, ¿no? cómo la ven ustedes en este sector.

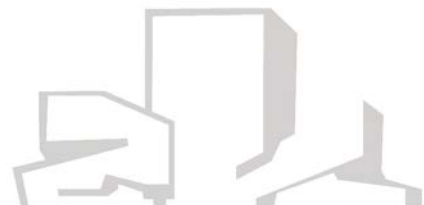
Y, respecto a la industria 4.0, en noviembre tenía lugar en San Sebastián una jornada sobre fabricación avanzada y tecnologías de lenguaje. Y a mí me gustaría saber, a grandes trazos, qué conclusiones sacaron de aquellas jornadas que, porque me parece que es importante, tanto en el sector, como para el futuro de esta industria que ustedes nos estaban comentando, ¿no? Qué conclusiones sacaron de aquella jornada.

Por último, qué solicitan ustedes realmente al Parlamento Vasco en su ámbito de actuación y para qué objetivos.

Y luego, ¿han contrastado con el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras y con el Departamento de Cultura, cuáles son sus objetivos, cuáles son sus expectativas? Y ¿qué respuesta han obtenido? si ese ha sido el caso.

A mí me gustaría también que me comentaran o, al menos, hicieran alguna apreciación sobre la colaboración público privada en la industria del sector que ustedes están comentándonos hoy, en el día de hoy.

Y nada más y agradecerles, al menos, sus explicaciones, su comparecencia, porque, pues nos han abierto una nueva visión, al menos en esta comisión, que no solemos tener el hábito de hablar de industrias







culturales y menos en este caso de la industria del lenguaje. Nada más y muchas gracias.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señora Corcuera. Pasamos el turno al grupo Elkarrekin Podemos, señora Zabala, tiene la palabra.

**ZABALA ARTANO** andreak: Eskerrik asko, presidente andrea, mila esker Urbieta jauna eta Lizartza jauna hona etortzeagatik eta zuen azalpenak emateagatik.

Bueno, lehenik eta behin, aipatu...

(19. zintaren amaiera)

(20. zintaren hasiera)

... emateagatik.

Lehenik eta behin, aipatu dituzuen 4.0 industria, Internet. Argi dago teknologia berrian izugarritzko jauziak ikusten ari garela egun. Aipatu dituzuen gure hizkuntzak duen dimentsio ekonomikoa balio estrategikotzat hartzen duzuela. Eta begibistakoa da, esan dizudan bezala, Internet eta 4.0 industriak aldatuko duela hizkuntza aniztasunaren kudeaketa, baita Itzulpengintza eta hizkuntza teknologia ere.

Zuek etorri zarete hona eta, batez ere, batzorde honetara eskatzera laguntza. Baina niri gustatuko litzaidake pixka bat zehatzagoak izatea zer laguntza mota eskaini dezakegun guk hemendik, batzorde honetatik, Garapen Ekonomikoko batzorde honetatik.

Beste alde batetik, terminologia nahiko berria iruditu zait. Ez dakit, enpresa dezente daude. Aipatu duzun bezala klústerra izateko nahi zenutela, baina Barne Produktu Gordinaren %2a ez duzuela lortu, %0,2a ez



daukazuenez, ez daukazue ezaugarri hori edo ez zarete iristen klúster bat izatera, ez?

Nahiko berria den sektore honetan, niri gustatuko litzaidake jakitea nola lortuko duzuen sektore honetan masa kritiko nahikoa. Ba, kontzientziazio handiago bat egoteko edo.

Eta beste galdera bat, beste eragile batzuk, zer eragile motak erakarriko edo erakarri nahiko zenukete zuen sektorean edo zuen proiekturako edo zuen aktibitaterako.

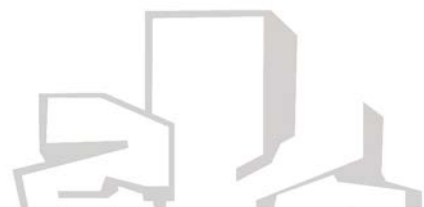
Zuen orrialdea, web orrialdea begiratzen, ikusi dut, bueno badaudela adibide batzuk, hain zuzen ere, Vicomtech, Gipuzkoako ikerketa zentroak, arreta telefoniko zerbitzuetan egon dela ikerketa batzuk egiten. Eta, behintzat, horretan aurrerapauso batzuk lortu dituztela. Ba, gustatuko litzaidake pixka bat horretan ere zerbait azaltzea.

Beste ikerketa mota bat Teknikerrena izan da eta hauek landu dutena da, edo ikertu dutena da, ahotsaren teknologia erabiliz, nola mekanizatuko prozedurak aurreratu daitezkeen. Horren inguruan ere pixka bat gustatuko litzaidake zuen iritzia jakitea edo ezagutzea.

Eta ja bukatzeko, inportanteena. Hemendik guk nola lagun... Bueno, ez zait aterako, nola lagundu dezakegun hemendik, batez ere, zuen asmoak edo zuen nahiak bete ahal izateko.

Besterik gabe, mila esker.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Sí, gracias, señora Zabala. Damos el turno al grupo EH Bildu, señora Otamendi, tiene la palabra.





**OTAMENDI TOLOSA** andreak: Bai, eskerrik asko eta arratsaldeon. Ez dakit zer pasatzen den gaur mikrofonoekin, baina hau da...

Bueno, ba esaten nintzen bezala, eskerrik asko. Arratsalde on. Eskertu emandako azalpen guztiak. Eta batez ere, ba zoriondu nahi zaituztet, ba bueno, Ekonomiaren Garapeneko batzordera hizkuntza industriaren gaia ekartzea lortu duzuen bakarrak izan zaretelako. Ea ba gaurko agerraldiarekin lortzen dugun, ez etxe honetan eta ezta agenda politikoan oraindik lortu ez duguna, alegia, hizkuntzen teknologia industriatzat hartzea. Eta ea lortzen dugun hizkuntza industriari duen, eta izan beharko lukeen, garrantzia ematea, duen izaera estrategikoa kontuan hartzea, baldin eta atzean ez badugu geratu nahi, ondo azaldu duzuen bezala.

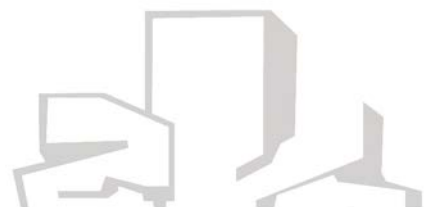
Gure taldeak ekimen, gure taldeak, Euskal Herria Bilduk, ekimen desberdinak aurrera eraman izan ditu Legebiltzarrean, gaiari bultzada bat emateko asmoarekin. Baina, ba esan beharra dago, ba orain arte arrakasta handirik gabe, nahiz eta aitortu behar dugun, ba gai honekin o arlo honekin hasi ginenetik, ba azken ekimenetara ba Gobernua sustengatzen duten taldeen artean ba jarrera aldaketa bat ikusi izan dugula ba hoberantz, ezta? Orain ea jokabidean eta ekimenetan aurreratzea lortzen dugun.

Baina, egia da, orain arte ba nahiz eta saiatu garen behin eta berriz gaiak o industriaren gaia batzorde honetara ekartzen eta ekimen zehatzak batzorde honetan tratatzen, ba ez dugu lortu, beti ba Euskara eta Kultura Batzordera bideratu izan zaizkigu gai hauek eta ba Euskara eta Kultura Batzordean landu izan da gai hau. Eta litekeena da, eta ikusi o entzun dudanaren arabera, ba bueno gehienontzat edo hemen gauden askorentzat ba gai hau berria da, ez dute ezagutzen, ba bueno orain arte ez delako hemen landu, ezta?

Guk, aipatu nahiko nituzke ba EH Bildu...

(20. zintaren amaiera)

(21. zintaren hasiera)





... berria da, ez dute ezagutzen, ba bueno orain arte ez delako hemen landu, ezta?

Guk, aipatu nahiko nituzke ba EH Bildu legebiltzar taldetik egin ditugun hainbat ekimen arlo honetan eta azpimarratzeko, jakin dezazuen, ba eskatu genion bere garaian Ixa taldeari txosten bat, hizkuntza teknologien arloan euskarak duen egoera eta eskaintzen diren aukerak aztertu zitzaizkion. Txosten hau egin zuten, bidali ziguten eta guk Ganbara honetako talde guztien eskura jarri genuen txosten hura, oso oso oso interesgarria iruditzen zitzaiagulako edukia, ezta? eta hor proposatzen zirenak.

Beraz, bueno ba batzorde honetako kideek ez baduzue ezagutzen txosten hau, ba gomendatuko genizueke begiratu bat jotzea txosten honi, ezta? zuen taldeko Euskara eta Kultura arloko batzordekideek izango dute txosten honen berri. Beraz, eskatu beraiei.

Hainbat agerraldia ere eskatu genituen. Batetik Ixa taldearena, ba egindako txostenaren berri eman zezan. Beste agerraldi bat eskatu genuen ba Maite Melero doktorearena. Maite Melero doktorea ba Espainiako Gobernuaren Plan Estrategikoan parte hartu duen doktore bada eta baita Europako Ikerketa txostenean. Hizkuntza berdintasuna aro digitalean Hizkuntza humanizatu baten proiekturantz izeneko txostenean. Josu Waliñoren agerraldia ere eskatu genuen, PuntuEuseko arduradun nagusiarena.

Eta agerraldi horietan jasotakoekin, ba ondoren, eskaera edo proposamen nagusienak jasotzen zituen ba legez besteko proposamen bat eraman genuen eztabaidara. Asmoa batzorde honetara ekartzea zen, esan dudan bezala, baina bueno, ez zen posible izan eta, bueno, azkenean Kultura eta Hezkuntza Batzordean aztertu zen, eztabaidatu zen. Eta esan beharra daukat ba gu saiatu ginen arren, aurkeztu baino lehen, ba guk gure izenean aurkeztu baino lehen, ba gainontzeko taldeekin adostea, ba ez zen posible izan, ez? PSko ordezkarien aldetik, aldeko jarrera jaso genuen, Talde Popularraren aldetik ere, bueno gobernuaren babesa izango balu, behintzat,



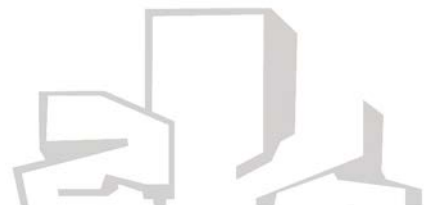
beraiek ere prest azaldu ziren horrelako legez besteko bat aurkezteko. Baina bueno ba Euzko Abertzaleak taldearen aldetik ez genuen babesik jaso.

Beraz, bueno azkenean Euskal Herria Bilduk soilik aurkeztu, bakarrik aurkeztu genuen legez bestekoa eta bueno, ba ez zen aurrera joan, ez? Bertan planteatzen genituen, batez ere, bi puntu, ez? Ba batetik, Europak eta Espainiak irekitako bidea probestea eskatzen genuen. Europako lan ildoaren baitan eta Estatu espainiarrak eskaintzen dituen bitartekoak probestuz, ba berariazko plan bat diseinatzea. Gure ustez, ba oinarritzkoa eta minimoa zen eskaera hori, zerbaitetan hasi ahal izateko eta gero, gaur ikusi dudanagatik, zuen eskaeratariko bat hortik doa, ezta? plan bat egitearena. Gero, eskertuko nizueke plan horren edo hortaz sakontzeko aukera izango bazenute zer den zehazki plan horretan jaso beharko genukeena.

Eta, bestetik, eskatzen genuena legez besteko horretan zen, plana egikaritzeko ba zeharkako zuzendaritza propio bat sortzea, ezta? Eta izaera propioa izango duen gunea sortzea ba kudeaketarako. Urteetan ba hemengo, Euskal Herriko elkarteek, horretan ari direnak eta aitzindari direnak, ba eskatu izan dutena.

Kontua da ba bai etxe honetan eta baita Gobernuan ere dirudienez, ba ezezagutza dagoela gai honen inguruan eta oraindik ba ez dugu emaitza positiborik lortu eta ea ba hemendik aurrera, ba posible den ba gaiaren, gai honi ba buelta emateko, ezta? ea gai garen behintzat, egoera honi buelta emateko.

Izan ere, ba industria bezala kontsideratzen ez dugun hizkuntzen teknologian eremuak izugarritzko potentzialtasuna du norabide desberdinetan, bai ekonomia ikuspegitik, bai normalizazio ikuspegitik, bai hizkuntza gutxitua garen aldetik eta baita ba mundura konektatuta jarraitu ahal izateko. Eta justu, bat kasu honetan, ba normalean gertatzen ez dena gertatzen da, ezta? Espainiako planak erkidego bakoitzari ekiteko ahalmena ematen diola eta horretarako ba bidea irekitzen duela. Beraz, ba bide hau probestu beharreko bide bat izan beharko litzateke.





Eta bueno ba ezer gehiago esatekorik gehitzeko ez daukat. Soilik esan ba bueno esandakoak aztertuko ditugula, egindako eskaerak kontutan izango ditugula eta ea ba lortzen dugun aurrerantzean ba hizkuntzen teknologiaro har ba behar duen o merezi duen garrantzia ematea eta denon artean ba erraztea hizkuntza o sea industria honek duen potentzialitatea.

Eskerrik asko eta hurrengoko txandan...

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señora Otamendi. Pasamos el turno al Grupo Nacionalistas Vascos, señor Urrutia, tiene la palabra.

**URRUTIA OIANGUREN** jaunak: Eskerrik asko, batzordeburu andrea eta ongi etorria eman Langune elkarteko ordezkariari euren ekarpen eta azalpenengatik honako Legebiltzarreko Garapen Ekonomikoko Batzordean. Arratsalde on denoi.

Eta bereziki eskertzen dizkizuegu azalpenok nire uste apalean, dagoeneko esan den eta ikusteko aukera izan dugun bezala, bueno ba ezjakintasun maila handiko gai batean aurrean baikaude.

Eta hori dela, eta sortzen den lehendabiziko galdera da honako hau, Kultura eta Euskara politiketatik eraman behar da gai hau? hala garapen ekonomikoko industrial arlotik? Eta zilegi bekit, hausnarketa orokorretik zehatzera, enborretik adarretara egitea, alegia...

(21. zintaren amaiera)

(22. zintaren hasiera)

... ekonomikoko industrial arlotik?





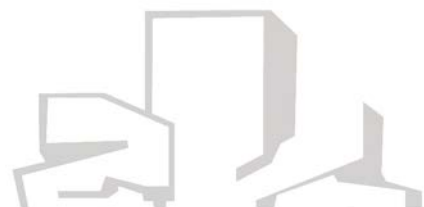
Eta zilegi bekit hausnarketa orokorretik zehatzera, enborretik adarretara egitea, alegia. Lehenik eta behin, gure asmoa euskaraz bizitzea da, edo euskaraz bizitzeko aukera izatea, behinik behin. Ez dena sarri sarri gertatzen. Eta horretarako iruditzen zaigu instituzioetan bat etorri behar dutela errealitate soziolinguistiko eta hizkuntza jarduerak eta euskararen sustapenerako garatuko dituzten ekimenak, euskaraz bizi ahal izatea legez bermatzeko urratsak indartuz.

Horren bueltan 2012ko Eusko Jaurlaritzaren Euskara Sustatzeko Ekintza Planak garrantzi handia aitortzen dio euskararen elikadurari, hizkuntza eroso eta erraz hitz egin eta erabiliko bada, elikatu egin behar baita, euskarazko edukien bidez eta horiek sortzen dituzten euskal eragileen bitartez, besteak beste, zientzia eragileak.

Halaber, globalizazioak dakarren mugikortasunaren eta eleaniztasunaren ondorioz, sektore ekonomiko garrantzitsua ari da pizten: hizkuntzen industria, alegia. Gure herrian sektore honek badu ezarpen tradizionala, eta dinamizazio prozesu baten bidez sektore hori, berez, antolatua eta aktibatua badago ere, bultzada eman behar zaio azalera zuten ari den sektore honetan masa kritikoa eta bideragarritasuna lortzeko, sektore eragile bultzatzaileak dinamizatu eta elkarlana sustatzeko, ahaleginak ez biderkatzeko eta sinergiak lortzeko, edo sektoreak identifikatutako erronkak eta proiektuak gidatu eta gauzatzeko, besteak beste.

Eta hor, inongo zalantzarik gabe, hizkuntza industria potente bat behar dugu, zenbat eta potenteago, hobeto.

Horrela, nik dakidanez, nahiz eta hau ez den propio bere batzordea, Eusko Jaurlaritzako Kultura Saila Hizkuntza Teknologien Plana egitekotan da. Eta hori da, horrek izan behar du arlo honetako politikak, irizpideak ezartzeko gunea. Hau, gure ustez, ez delako edozein industria. Eta ez gainontzeko industria guztiak, ez zaizkigulako estrategikoak iruditzen, baina hau berezia da. Honek herri bezala munduan egoteko balio behar digu.





Halaber, aitortu beharra dago gai honek, sektore honek, bere garapenean badauzkala industria inplikazio handiak ere, I+G, ikerketa gehi garapen deialdian ere egoten da, eta sektore honek bereziki demostratu dezake euskararekin zerikusia duten arlo eta politika oro ere zeharkakoak direla. Hori dela eta, nik uste dut ondo etorriko litzaigukeela denoi sakonduko bazenigute batzorde honen interesekoak izan daitezkeen zenbait arlo. Eta batzuk aipatu badira ere, ba nik uste ondo etorriko litzaigukeela sakonduko bazenigute Internetek zer suposatuta izan duen zuen industrian, Big Data bezalako elementuak bezalakoetan, 4.0 industriak ze aukera dakartzizuen, ze enplegu kopuru eta izaeraren aurrean gauden edo nola lagundu dezakeen guzti honek euskal ekonomiaren nazioartekotze prozesuan.

Baita ere, kontutan izatekoa da, guzti honen harira, Gipuzkoako Foru Aldundiaren aldetik esperientzia piloturen bat badaramatela. Esperientzia pilotu hauen inguruan zerbait bazenekite ere eskertuko genizuke azal diezaguzuen.

Horren aurrean, baita honetan ere zeharkako politikak egin beharrean gaude, eta zuena moduko industria potentea izatea ezinbestekoa zaigula ohartuta, eta ahaztu gabe inoiz zein den guzti honen xedea, euskararen normalizazioa, eta gaur egungo egoera berri horien eskutik euskaraz bizitzeko aukerarik ez galtzea, alegia. Hau da, lehen esan dudan moduan, herri legez agertzen jarraitzea munduan.

Eskerik asko.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Urrutia. Pues, señores Urbieta y Lizartza, tienen la palabra.

**LANGUNE, HIZKUNTZA INDUSTRIEN ELKARTEAREN ORDEZKARIAK** (Urbieta Sorarrain): Bueno, en orden.







La señora Corcuera nos preguntaba a ver qué futuro y qué empleabilidad va a tener esta industria. Pues yo no tengo ni idea de qué futuro va a tener. La empleabilidad, puedo decir que, bueno la mayoría de las empresas son empresas muy pequeñas, salvo las grandes multinacionales que hay por el mundo que facturan, pues como han mencionado, como Google o como Lionbridge, o empresas de traducción, que son grandes multinacionales. Aquí las empresas no tienen, casi nunca, más de, y digo casi a nivel de estado, más de diez empleados. Me refiero a las empresas de tecnologías lingüísticas, ¿eh?

¿Que solicitamos? Pues, solicitamos que se hagan políticas para el sector, de la misma manera que se hacen para cualquier otro sector industrial. Creo que lo hemos mencionado al final, para nosotros sería muy interesante, por ejemplo, que se nos tomara en cuenta en el próximo Plan de Ciencia y Tecnología, sí. En definitiva, que se haga políticas, que se nos tenga en cuenta. Si fuéramos clúster, seguramente, tendríamos una interlocución más fácil y sabrían más ustedes de nosotros.

Pero esta es la única, la primera ocasión que hemos tenido para hablar de nosotros y francamente estamos muy satisfecho. No creo que sea capaz de contestar a todas sus preguntas, pero bueno, esperamos que a corto plazo vayamos contestando.

En cuanto a la colaboración público privada, bueno yo creo que la comunidad autónoma eso es una práctica habitual y cada uno lo hacemos en nuestras organizaciones y esperamos que a futuro también lo hagamos como sector. Lo que estamos pidiendo es que, no sé si ha quedado claro en la exposición, creemos que hay oportunidades, fuera de aquí y, por favor, ayúdense a que podamos aprovechar esas oportunidades. No sé si he contestado, pero bueno.

Zuk erantzungo diozu?





**LANGUNE, HIZKUNTZA INDUSTRIEN ELKARTEAREN ORDEZKARIAK** (Lizartza Urrestaratzu): Pixka bat hitz egin da, zer azpisektore nagusi ditugun gure... barkatu, gure balioa, erantzien katean edo, azken batean, cadena de valor esaten den horretan. Berez, guk esaten dugu hiru sektore nagusi ditugula eta hiru sektore horiek dira hizkuntzan irakaskuntza, Itzulpengintza eta horren inguruko gauza guztiak: transkripzioak, interpretazio eta abar. Eta gero, edukien sorkuntza. Eta horiek dira...

(22. zintaren amaiera)

(23. zintaren hasiera)

... hizkuntzen irakaskuntza, Itzulpengintza, eta horren inguruko gauza guztiak: transkripzioak, interpretazio eta abar. Eta gero edukien sorkuntza. Eta horiek dira nagusiak, bai? Pixka bat gure zera ekarri zutenak, gure elkartzeko beharra edo, ikusi zuten sektoreak eta hasi zirenak. Eta horiekin batera, inportanteena guretzat, eta denoi zerbitzua ematen diguna, hizkuntza teknologien atala, bai? transbertsala, lmanolek esan duen bezala. Horiek dira nagusiak.

Baina horiek bezain inportanteak dira guretzat, akaso hor ikusten ez direnak, eta da gure enpresen nolakotasuna, bai? edo gure bazkideen nolakotasuna. Beti aldarrikatzen dugu industria kontsideratzea gure artean dauzkagulako zentro teknologikoak, ¿?, Vicomtech eta Tekniker aipatu dituzue. Unibertsitatea ere badago. Eta ari gara ahalegin handia egiten nolabait ere lortzeko hizkuntzen teknologien transferentzia hori enpresei egitea eta enpresei zerbitzu hobea eman ahal izatea, batez ere, nazioartekotzeko, zera, bidaia horretan, ezta? Nazioarteratzeko garaian, egin behar den bidaia horretan, guretzat oso inportantea da, bueno ba, gaur egun dauden teknologiak, hemen garatzea. Hori da pixka bat komentatu nahi nuena honi buruz.

Hainbat adibide daude eta nik aipatu nahi nuke, ba bai, egia da, gure gizartea elebiduna delako, pixka bat erantzunez zuri eta baita zuri ere. Egia da gure gizartea elebiduna dela. Eta egia da, era berean, ba saiatu garela





guretzat inork ez dizkigun tresnak egiten. Hau da, euskara bada gure hizkuntza, elebiduna gara, eta horri esker, garatu ahal izan ditugu hainbat tresna beste inon garatuko ez zirenak. Eta horrek eman digu ezagutza bat eta eman digu, hainbat arlotan, ahalmena lehiatzeko kanpoko lehiakideekin arlo askotan.

Berriro diot, batetik gaudela zentro teknologikoak, unibertsitatea eta enpresak, hainbat sektoretako enpresak. Eta transferentzia horri esker gaur egun ari gara garatzen itzultzaile automatikoa eta emaitza oso onak, neurologikoa da eta oso onak ematen ditu. Era berean bagabiltza ahots errekonozidoreak eta lantzen, nolabait ere ahotsa ezagutuz, transkribatuz eta itzuliz prozesu osoa eginez. Eta hori guretzat inportantea da. Baina kontzeptu moduan esan genuke guretzat inportantea dela pertsonaren eta makinaren arteko harremanean, hizkuntzen industria daudela kokatuta. Eta gero eta gehiago telefono batekin, tablet batekin, gaudenean, gero eta gehiago gertatzen dela interakzio hori eta ezinezkoa izango litzatekeela, ez baldin bada, benetan, pertsonaren eta makinaren arteko interakzio horretan, hizkuntza industrien kudeaketa egongo ez balitz.

Imanolek, bueno ba pixka bat egin duen aurkezpenean esan duen bezala, Big Datan agertzen den informazioa, asko dago eta, noski, idatzita dago eta testuak dira. Baina hori dena egituratu beharra dago, hortik ondorioak atera ahal izateko, egituratu, itzuli, egokitu eta abar. Eta hor hizkuntzen industriak ere pisu handikoak dira. Eta, batez ere, gure sektorean, industrian esaten ari bagara gu garelako nazioartekotzeko prozesuan dauden enpresen bidaide, bai hizkuntzatan, bai ezagutzan, bai hainbat arlotan, guretzat ebidenteak da industrietatik edo bultzatu nahi dugula gure ekimen hau. Azken batean, industria kontsideratzen garelako eta garai batean, bueno ba, euskarara mugatzen ginenean edo euskara zenean gure eta ezaugarri nagusia, bueno egia da ba kultura eta euskara kontsideratu gaituztela beti eta horra bideratu gaituztela.

Baina gaur egun, aurkezpenean esan dugun bezala, euskaraz, espainolez, frantsesez ere bai, garatu ditugu tresnak edo frantsesetik, nahi





baduzue. Eta kontsideratzen dugu gure tresnak, gaur egun garatzen ari garen tresnak, bateragarriak eta lehiatzeko modukoak direla, beste edozein tresnarekin, bai? Eta garatzen ari gara euskaratik kanpoko tresnak ere horretarako. Eta uste dut horrek ematen duela berme bat, bueno ba gure politika, sektore moduan, industriara begiratzeko eta ez kulturara bakarrik.

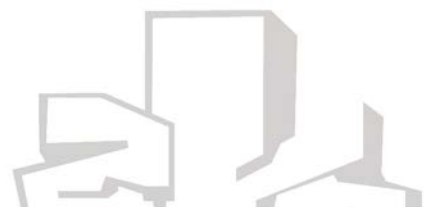
**LANGUNE, HIZKUNTZA INDUSTRIEN ELKARTEAREN ORDEZKARIAK** (Urbietara Sorarrain): Uste dut ez dugula dena erantzun, ez?

A ver, galdetu zaigu, baita ere, nola lortu masa kritikoa. Bueno ba, lehen esan dut, enpresa gehienak oso txikiak dira eta, jakina, nazioartean lehiatu nahi badugu, ba, baina hau iritzi pertsonala, bateratze prozesu bat edo indarrak bildu beharko liriateke nolabait, ez?

Galdetu duzu baita ere, zer eragile nahi ditugun. Bueno, proiektu jakin horiei buruz, Vicomtechen proiektu horri buruz galdetu duzu. Bueno, hor azken finean da enpresak ari dira bere produktuak saltzen eta servicio postventa delakoa emateko, bueno ba, hemengo enpresak ari dira beharbada zortzi hizkuntzetan saltzen: arabieraz, alemanieraz, suedieraz, txineraz... Eta gainera, bere bezeroak mundu osoan daude.

Orduan, enpresei gertatzen zaie ba edozein momentutan, ba arabiar batek deitzen baldin badu, hemengo makina erramienta enpresa batera, goizeko bostetan, ba horri nola erantzun, ez? Eta orduan, ba zehazki ezagutzeko proiektua, i68 enpresa informatikoak garatu du, proiektu baten bitartez, horri erantzuteko modu bat. Nola erantzun? Bueno ba, hasiera batean makina batek erantzuten du, itzulpen parte bat ere badauka, eta, bueno azken finean da arazo konkretu bati erantzuteko hizkuntza teknologien bitartez, nahiz eta makina erramientako enpresak eta erabili ditzaketen, ez?

Kasu hori ez da uztartzen Big Data eta halako kontuekin, eta gehiago hizkuntza bakarrik, nolabait esateko.





**LANGUNE, HIZKUNTZA INDUSTRIEN ELKARTEAREN ORDEZKARIAK** (Lizartza Urrestaratzu): Kasuak mila dira. Izan daiteke, adibidez, ba Dualia bezalako enpresa batek egiten duela interpretaziorako zerbitzu bat telefonikoa ospitalean dagoen jendearentzat. Eta irizpidea ez da hizkuntza, irizpidea tresna da. Hau da, aparatua eta industria berez, ezta? Zer, tresna horrekin, lortzen dute komunikazioa, hizkuntza guztietan. Normalean arazoa...

(23. zintaren amaiera)

(24. zintaren hasiera)

... Hau da, aparatua eta industria berez, ezta? Zer tresna horrekin lortzen dute komunikazioa hizkuntza guztietan. Normalean arazoak kanpotarrek izaten dituztelako, ezta?

Orduan, horri lotuta, pixka bat, eta hemen zailena da, momentu honetan ez delako erraza, gehiago zehaztea prozesu batean hasteko momentuan geundekeelako. Zailena da erantzutea egin duzuen galdera bati, ezta? Zer nahi dugu, zertara etorri gara. Bai? Etorri gara bisibilizazioa lortzera, etorri gara kontsidera gaitzaten guk geure burua industriatzat hartzen dugula eta kontsideratu gaitzaten industria. Eta ikusita bai Madriletik Plan de Impulsorekin eta bai Europatik egiten dituzten proiektuekin, eta nahi baduzue gure webgunean dago ?? egindako aurkezpena horri buruzkoa. Ba guk nahi genuke kanpoan dagoen industriaren, Hizkuntza Industriaren aldeko jarrera bat topatzea hemen ere eta bultzada bat Euskadik berez, bere inpultso plana eduki dezan. Hori litzateke gure helburu nagusia.

**BATZORDEBURUORDEAK:** ¿Paso al siguiente turno? Bueno, hacemos un segundo turno. Señora Corcuera, no va intervenir. Señora Zabala, no va intervenir. Señora Otamendi, sí, tiene la palabra, por el grupo EH Bildu, la señora Otamendi.





**OTAMENDI TOLOSA** andreak: Bai, bueno eskerrak emateko, berriz ere.

Guk bai uste dugu hizkuntza industria baten aurrean gaudela. Hau ez da euskararen industria. Da hori baino askoz ere gehiago, potentzialitate izugarria duen industria bada eta hemen eman dituzuenak soilik pintzelada txiki batzuk dira, baina beste mila eman genitzake. Potentzialidade benetan handia duena da eta nik benetan espero dudana da industria honek pisu gehiago hartzea, behintzat ea clúster bezala kontsideratuak izateko aukera baduzuen, horrek asko erraztuko lukeelako ibilbidea.

Eta bai uste dut, benetan, hau dela hizkuntzen industriari buruz edozein proposamen, edozein ekimen hartzeko batzorde egokia. Garapen ekonomikoko Batzordea da hau, beste edozein sektore industrial buruzko edozein gai izan... bueno, beste edozein sektore industrialei buruz ekimenak etortzen direnean Legebiltzar honetara, batzorde honetan eztabaidatzen dira, horregatik, industrian duen pisuarengatik. Eta hizkuntza industria honek izugarrizko potentzialitatea duenez, esan dudan bezala, bai uste dut hemendik eman beharko litzaiokeela benetan merezi duen o behar duen bultzada, batez ere ematen den laguntza guztia ez delako soberan egongo, ezta? Laguntza behar du, baina ez soilik euskararekin loturik dagoen hizkuntza bat delako. Hori baino askoz ere gehiago delako, ezta?

Beraz bueno hau lehenengoko pauso bat izan da, espero dut bueno aurrerantzean ere, ba bueno, batzorde honetara ekarri ahal izango ditugun ekimenak edo, ba bueno, denon artean konpartitu eta ea zerbait lortzen dugun zuek eskatutako bide horretatik, ezta?

Eskerrik asko eta besterik ez. Egongo gara aurrerantzean ere.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señora Otamendi. Pasamos el turno al grupo Nacionalistas Vascos, señor Urrutia, tiene la palabra.





**URRUTIA OIANGUREN** jaunak: Eskerrik asko, batzordeburu anderea, eskerrak euren azalpenengatik eta euren presentziagatik Languneko ordezkariari.

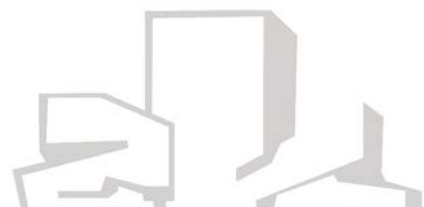
Bueno, guri oso interesgarria irudituko litzaiuke benetan kultura hutsetik, benetako industria potente bat izatera pasatzea. Hori sustatu beharra dago eta guk, gure aldetik, gaur gaurkoz lehen aipatu dizuedan hizkuntza teknologien plan horren inguruan, bueno, lan egitera gonbidatzen zaituztegu guk.

Bukatzeko, gure prestutasuna adierazi baino ez, ba ezagutza honen heldutasuna, ideiak eta egitasmoak garatzen joateko elkarlanean. Eskerrik asko.

**BATZORDEBURUORDEAK:** Gracias, señor Urrutia. Pues... (*Mikrofonoa itzalita hitz egin du*).

**LANGUNE, HIZKUNTZA INDUSTRIEN ELKARTEAREN ORDEZKARIAK** (Lizartza Urrestaratzu): Bueno erantzunetan pixka bat ibili gara nahasten eta ez gara iritsi erantzun guztiak ematera.

Eta hain zuzen ere, Urrutia jaunari oraindik ez diogu erantzun eta inportantea litzateke hainbat gauza argitzea. Gure ikuspegitik, bueno ba bada kezkatzekoa, ni behintzat hemendik banao pixka bat kezkatuta, gure sektorearen potentzialitatea neurri handi batean ezagutzen ez delako areto honetan, bai? Eta horrek erakusten du badagoela uste bat lotzen duena gure jarduera derrigor kulturarekin eta guri benetan iruditzen zaigu kulturatik badaukala hizkuntzak, baina gure helburua, gure hizkuntza industriren arlo horretan, hizkuntza kudeatzen ditugula, baina industria garela, hitzak esaten duen bezala, ezta?





Eta horren proba da, nire ustez, ba bueno, ba gure enplegugarritasuna neurtzen arazoak ditugula, baina, pistarik onena horri buruz izango litzateke ba gure enpresak kalera, nazioartera ateratzen diren neurrian, handituko dela gure jarduera, gure enplegugarritasuna eta gure Barne Produktu Gordina, nolabait ere, noizbait ailegatzeko clusterren irizpideetara, ezta? Hori guretzat inportantea da.

Eta orduan, guk lortzen baldin badugu, sikiera, kontzientziatzea gizartea hizkuntzen industriak daukan protagonismoari buruz, ba gaitzerdi.

Badira lehengo, ba zuk aipatu duzun bezala, bueno ba Gipuzkoako Foru Aldundian, parte garen proiektu estrategikoak hizkuntzaren eta kulturaren inguruan, etorkizuna eraiki zen, adibidez. Eta hor kudeatzaile ditugu Languneko bi enpresa, bai barrutik eta bai kanpoko zerbitzua emanda eta ondo ezagutzen dugu zein den helburua. Eta uste dugu inportantea dela. Eta uste dugu aurreneko aldiz jarri zaiola, eman zaiola garrantzia proiektu bati sektore moduan. Baina uste dugu harantzago joan behar dugula eta horren proba da Eusko Jaurlaritzaren Industria Saileko SPRI laguntzetan, zenbat eta zenbat proiektutan bakarrik, gure sektorekoak bakarrik edo industriako...

(24. zintaren amaiera)

(25. zintaren hasiera)

... Eusko Jaurlaritzaren Industria Saileko SPRI laguntzetan, zenbat eta zenbat proiektutan bakarrik, gure sektorekoak bakarrik edo industriakoekin batera, agertzen diren diru laguntzetan, hizkuntza industrietako enpresak. Uste dut horrek oso ondo erakusten duela, eta datuak ikusi besterik ez dago, zenbatetan eta zenbatetan saiatu garen lortzen laguntzak proiektuak bideratzeko, zenbatetan gauzatu ditugun eta zein neurritan gure lana ezagutzen duten enpresek baloratzen duten zentro teknologikoekin eta unibertsitatearekin batera egiten ditugun lanak.







**BATZORDEBURUORDEAK:** Bueno, pues gracias, señor Urbieta, señor Lizartza y señor Bartolomé, por habernos traído la industria lingüística a esta comisión de Desarrollo Económico. Yo que está muy bien ubicada. Y muchas gracias, espero que esto sea un principio de relación y que iremos a más. Gracias.

Cuarto punto, ruegos y preguntas.

*Arratsaldeko lauak eta hemeretziak amaitu da bilkura.*

ZIRRIBOORROA

