

**SUSTAPEN MINISTERIOARI
AZPIEGITURA ETA PLANIFIKAZIOAREN ESTATUKO IDAZKARITZA
TRENBIDE ZUZENDARITZA OROKORRA**

Espedientea

..... Jaun/Andrea, adin nagusikoa, ...
..... NAN zenbakiduna eta jakinarazpenetarako helbidea
.....n duena, erakunde honen aurrean aurkezten naiz,
eta Zuzenbidean egoki den eran, DIOT:

.....eguneko AOEn Ministerio honen
2007ko uztailaren 6ko Ebazpena publikatu izanik, zeinak goian adieraziriko
espedientean lurrak okupatu behar izanari buruz ebazten duen eta informazio
publikorako 15 eguneko epea zabaltzen den, idazki honen bitartez, epe eta
forma egokian, 30/1992 Legeko 86 eta 116 artikuluetan eta Nahitaezko
Desjabetzapen Legean oinarrituz, ondorengo alegazioak aurkezten ditut

ALEGAZIOAK

AURRETIAZKOA.- Botere publikoek baliabide naturalen erabilpen arrazionala bultzatu eta zaindu behar dute, bizi kalitatea babestu eta hobetzeko eta ingurumena defendatu eta berrezartzeko. Nahitaezko desjabetzapena burutu ahal izateko, ezinbestekoa da aurrez desjabetzapen horren helburuaren erabilpen publikoaren edo interes sozialearen adierazpena eginda egon behar izatea. Behin erabilpen publikoaren edo interes sozialaren adierazpena burutu delarik, Administrazioak ondasunak okupatu beharraren edo eskubideak eskuratzeko beharrari buruz ebatzi beharko du. Erabilpen publikoak nahitaezko desjabetzapenaren oinarria izan behar du, beraz, administrazioaren desjabetzeko boterea soilik justifikatu ahal izango da interes publikoaren tamaina edo entitatea jabetza pribatua sakrifikatzeko heinekoa denean.

Euskal Autonomi Erkidegoko Trenbide Sarearen Sektoreko Lurralde Planak, bere *“Necesidad de una Nueva Red Ferroviaria”* sailean ondorengoa azaltzen zuen:

“El “Plan Ferroviario de Euskadi” de Octubre de 1986, estudiado por encargo del Gobierno Vasco, dedica uno de sus apartados a posibles mejoras de ciertos trayectos, conservando esencialmente sus trazados actuales. En

el tramo Beasain-Irún, solamente encuentra con posibilidades de mejora mediante nuevo trazado, un tramo en el acceso a la Estación de Tolosa, llegando desde Alegia, y otro tramo entre Billabona y Andoain.”

Hemendik ondorioztatu daitekeen gauza bakarra abiadura handiko tren baten beharrizan eza da, hau da, trenbideak hobetzeko beharrizana dago, baina ez abiadura handiko tren sare berri bat eraikitzekoa.

Tren Sektoreko Plana, bere 6. sailean (PTS-ME-006.AP/3 espedientea) azaltzen du:

“Configuración “Y” de la Nueva Red Ferroviaria “En 1986, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, programó la construcción de un nuevo trazado de ferrocarril Vitoria-Gasteiz--Bilbao, a fin de sustituir el trayecto Miranda de Ebro-Bilbao, que operaba RENFE en condiciones muy negativas de explotación, debido a la antigüedad de su trazado, con vía única Miranda de Ebro-Orduña y un puerto, el de Orduña, que había llegado a su saturación creando un problema de incapacidad sobre la demanda de transporte, con el efecto consiguiente de disuasión ante las evidentes ventajas del transporte por carretera, cuya capacidad, rapidez y facilidad para acceder desde Bilbao y su puerto a la meseta, había crecido en forma determinante, con la puesta en funcionamiento de la Autopista A-68 Bilbao-Miranda de Ebro-Zaragoza.

No obstante, la perspectiva de que después de la Vitoria-Gasteiz--Bilbao, vendría la necesidad de mejorar la Vitoria-Gasteiz--Irun, probablemente con nuevo trazado también, como luego se demostraría, y que Bilbao, su entorno industrial y su puerto estaban ya reclamando una comunicación directa con Irun, ante el futuro de integración con Europa, hizo que se considerara un trazado Vitoria-Gasteiz--Bilbao que pudiera servir también en lo posible, para la relación con la tercera capital.

Un esquema triangular de conexiones entre las tres capitales, hubiera supuesto una red de entre 250 y 270 km de trazado, con distancias de 68, 97 y 95 km ($\pm 5\%$) para los recorridos Vitoria-Gasteiz--Bilbao--Donostia-San Sebastián--Vitoria-Gasteiz, respectivamente.

Se constató entonces, que un esquema en estrella (es decir, en Y) con un triángulo intercambiador en la zona de Elorrio-Bergara-Aramaio, reduciría la red hasta unos 160 km en total, aunque las distancias serían incrementadas a unos 80, 110 y 105 km entre las tres capitales. Pero, de esa forma se evitaría la

construcción de unos 100 km de trazado, equivalente a un trayecto como el de Bilbao--Donostia-San Sebastián.

Se adoptó, entonces, el esquema de la Y, bajo el cual se han desarrollado las distintas alternativas estudiadas, que están conduciendo a la elección de la definitiva.”

Y forman izan daitekeen abiadura handiko trenaren trazatua, aurretiazko oinarririk eta arrazoirik ez duen eta hobekuntza beharretik sare berri bat ezartzerako aldaketa justifikatuko duen egitatezko aurrekari gabeko eskema bat da.

LEHENENGOA.- Lehendabizi, desjabetzapenen eta proiektuen exekuzioaren aurretik (bai desjabetzapen proiektua, okupazio proiektua eta bai eraikuntza proiektua) proiektu teknikoak, indarrean dauden hirigintza plangintzekin bateraezin izan daitezkeen heinean, kontsulta eta ezagutza publikora ezarri ez izana salatu behar dugu.

Euskal Autonomi Erkidegoko Trenbide Sarearen Sektoreko Lurralde Planaren 15. artikuluan (“Exekuzio Materialari buruz”), ezartzen du egintzen exekuzio materiala ez dagoela hiri lizentziari loturik, egintza horien barne daudelarik gaur egungo sarearen hedapena, hobekuntza, konponketa eta mantenua, bere 3. apartatuan ondorengoa gehituz:

“Lo previsto en los apartados anteriores lo será sin perjuicio del traslado y puesta en conocimiento de los correspondientes proyectos técnicos al municipio o municipios afectados a fin de que evacuen el correspondiente tramite relativo a la conformidad con el planteamiento urbanístico en vigor, teniendo un plazo de treinta (30) días para su pronunciamiento, tras el cual será entendido como positivo el silencio administrativo”

Araudi hau, Gobernu Kontseiluaren 41/2001 Dekretua, Otsailaren 27koa, EAeko Aldizkari Ofizialean 2001eko apirilaren 9an publikatua, zeinak Euskal Autonomi Erkidegoko Trenbide Sarearen Sektoreko Lurralde Plana onartzen duen bete beharra dago.

Zentzu honetan 13. artikulua dio lurralde planifikazioarekin batera bere proiektzio teknikoaren azterketa egin beharko dela, azterketa eta sektorekako proiektuekin batera, baina kasu konkretu honetan arauak dioena ez da bete, izan ere ez baitira azterketa horiek burutu.

13. artikulua dio:

“1.– La Planificación de la infraestructura ferroviaria integra dos tipos de acciones; las de planificación territorial propiamente dicha, y las de planificación y proyección técnica, que incluyen los estudios y proyectos previstos para cada supuesto por la legislación sectorial:

Estudios Informativos y de Impacto Ambiental, entre otros; así como proyectos técnicos.

2.– La planificación territorial de la Nueva Red Ferroviaria se lleva a cabo fundamentalmente a través de la formulación del presente Plan Territorial Sectorial.

En consecuencia, la cobertura de las actuaciones previstas —tanto a nivel de definición de trazado a escala 1/5.000, como de propuesta de alternativas a escala 1/20.000— sobre la Nueva Red en lo que a planificación territorial se refiere, viene representada por el contenido del presente instrumento de ordenación territorial, así como en los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística:

a) Los cuales necesariamente se adaptarán al presente Plan Territorial Sectorial, respecto de las actuaciones cuyo trazado se encuentra definido —a escala 1/5.000— en el mismo.

b) Los cuales podrán recoger las actuaciones y alternativas propuestas —a escala 1/20.000— en el presente Plan Territorial Sectorial.

3.– La planificación territorial referida en el apartado anterior, será objeto de concreción y desarrollo a través de los instrumentos de proyección técnica: *Estudio Informativo y de Impacto Ambiental, entre otros, y los correspondientes proyectos técnicos, que, necesariamente, deberán ajustarse a unos y otros.*

4.– Por su parte, la planificación de las actuaciones atinentes a la Red Existente, tendrán su cobertura en los correspondientes instrumentos de proyección técnica, respecto de los cuales, el presente Plan Territorial Sectorial, constituye referente.

Cualquier actuación que se aparte de los criterios de orientación contenidos en el presente instrumento de ordenación territorial, requerirá la debida justificación de su causa, así como de la solución adoptada.”

Lurrak kudeatu eta eskuratzeko moduari buruz, 14. artikulua
dio:

“Los terrenos precisos para llevar a cabo las actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria se obtendrán normalmente por el sistema de expropiación. Ello sin perjuicio de la utilización, en su caso, de cualesquiera otros modos de obtención de sistemas generales previstos en la legislación urbanística.

La gestión de los suelos afectados por la implantación de la nueva red ferroviaria estará sujeta, en su caso, a un plan de gestión de suelos agroforestales concreto, aprobado por el Departamento competente en la materia”

Aurrez adierazitako dokumentazioa kaltetutako herrietan eskaturik, egiaztatu daiteke besteak beste ez dagoela horietan ez Azterketa Informatiborik ezta Ingurumen Azterketarik; ezta tren azpiegituraren planifikazioaren proiektu tekniko osorik, bere bi egintza motetan, lurralde antolaketa eta antolaketa eta proiektzio teknikoa, zeintzuek sektoreko araudian kasu bakoitzerako eskaturiko azterketa eta proiektuak barneratu behar dituzten; ez dago ezta ere, *indarrean dauden hiri plangintzarekin bateragarria den jakiteko kontsulta edota dagokion bestelako izapidea egin izanaren egiaztatgiririk.*

Aurrez aipatu den Dekretuko 13. artikuluko 4. apartatuak ezartzen duenez, gaur egun dagoen Sarearen antolakuntzaren inguruko egintzak proiektzio teknikoaren instrumentuetan, Sektoreko Lurralde Planean, aurkitzen dute babesa, zeina bete beharreko araua den.

Desjabetzaren sistemaren bitartez lurralde antolakuntzarako lurren kudeaketa eta eskurapenerako eta eraikuntza obraren antolakuntza eta proiektzio teknikorako legezko apartatu eta baldintzak bete gabe eman zen Sustapen Ministerioaren Ebazpena.

BIGARRENA.- Sustapen Ministerioaren 2007kko uztailaren 6ko Ebazpenak azaltzen duenez, Nahitaezko Desjabetzaren Legeko II Tituloko II Kapituloaren ondorioetarako informazio publikoa buruturik, eta legea garatzen duen Erreklamenduko 17. artikuluko 1go paragrafoko ez betetze legalen aurrean, kaltetu gisa jabe eta erakundeek egoki deritzaten alegazioak aurkeztu ahalko dituzte indarrean dagoen araudiaren arabera, bai Nahitaezko Desjabetzaren Legearen arabera, bai Lurralde Antolakuntzaren inguruko Informazioari buruz, nahiz Administrazio Kontratuen Legearen arabera, 4/1990, bai EAEko Lurralde Antolakuntzaren inguruan, Lurralde Antolakuntzako Zuzentarauan inguruan, 28/1997 Dekretuz onartuak, Otsailaren 11koa, Garraio Iraunkorraren Plan Zuzentzailea, 3/1998 Legea, Otsailak 27koa, EAEko Ingurumeraren Babesari buruzko Lege Orokorra, eta 2007/18/CE EUROPAKO PARLAMENTUAREN ETA KONTSEILUAREN ZUZENTARAUA, 2004ko martxoaren 31koa, obra, hornidura eta zerbitzuen kontratu publikoak adjudikatzeko prozeduren koordinazioari buruzkoa, zeintzuek eman beharreko informazioari buruzko araudi zabal bat eskaintzen diguten, eta besteak beste, zeintzuen ez betetzea ondorioztatzen dugun kasu honetan. Beraz, espediente honetan objektu diren eskubide eta ondasunak zehazteko informazio nahikorik ez dagoen heinean, bereziki egungo desjabetzapenena, EAEko Trenbide Sare berriaren plataformaren oinarritzko proiektuaren inguruko beharrezko informazioa eskaini ez den heinean bere zati ezberdinetan kaltetzen dituen herrietan eta EAEko Trenbide Sare Berriaren plataformaren obra edo eraikuntza proiektua dagokien eta kaltetuak diren

udaletxeetan ezagutzen ezarri ez den heinean, aipaturiko araudiaren ez da betetzen eta ondorioz desjabetzapenaren deuseztasuna adierazi beharra dago.

Guzti hau era eraginkor batean egiaztatu ondoren, prozedura berehala behin behinekoz etetea eta bere berezko formara bueltatzea dagokio eskumena duen erakundeari, araudia ez baita bete.

Era berean, obra publikoen esleipen iragarpenetan agertu beharreko informazioa ez da ezarri, estatuko araudira ekarririk 2004/18/CE PARLAMENTU EUROPEARRAREN ETA KONTSAILUAREN, 2004ko martxoaren 31ko hornidura eta zerbitzuen kontratu publikoak adjudikatzeko prozeduren koordinazioari buruzko Zuzentarauaren arabera eta bereziki, II B Eranskinean jasoriko baldintzen arabera. Informazio hau ez agertzeak prozeduraren deuseztasun osoa dakar, izan ere oinarrizko proiektua eta obra proiektua elkarloturik dauden bi elementu dira, eta nahitaezko desjabetzapen espedienteekin erlazioan, okupazioa eta desjabetzapena oinarrizko proiektu eta eraikuntza proiektuaren ondorio baitira.

Aipaturiko europear araudiaren ez betetzeak, Gasteiz-Bilbao-Donostia abiadura handiko linearen plataformaren zati honetan, desjabetzapen eta eraikuntza proiektua martxan dagoelarik, ezinbestean dakar obra kontratu publikoen lehiaketa eta esleipen prozedura arauen ez betetze larria.

Era berean, eta prozedurari dagokionez, udalerrri honetako Udaletxean ez dago Sustapen Ministerioak onarturiko Azterketa Informatiborik (Tren Sektoreko 39/2003 Legeko, azaroak 27koa, 5. artikulua dioenez), zeinetan aspektu geografiko eta funtzionalen analisi eta zehaztapena , ibilbide aukera ezberdinak, bere kasuan alternatiba egokienaren proposamena, eta aukera horien ingurugiro azterketa ezarri beharko liratekeen.

Are gehiago, lege xedapen hori ez dela bete egiazta dezakegu, zeren Sustapen Ministerioak azterketa informatiboa Autonomi Erkidegoetara eta toki erakundeetara bidali beharko lukeen, egin ez duena, izan ere erakunde hauek ezin izan dute informaziorik lortu ezta ere ikerketarik burutu, proposaturiko ibilbidea interes orokorrarentzat edo ordezkatzan duten interesentzat egokiena den erabakitzerako orduan.

Proiektuaren kalteak baloratzeko egun eskuartean dugun informazio murrizta dela eta, kalte natural zein sozioekonomiko posibleak alegatuz (fauna, flora, hidrologia, populazioa, ustiakuntzak,...) ingurumen inpaktuaren azterketak proiektu hau beste zenbait azpiegituren proiektuekin alderatuz ikertu beharko luke, bai funtzionamendu zein gainontzeko faseetan, beraz, **ezinbestekoa da infurumen inpaktuaren azterketa berri bat egitea,**

datu behinik behin, datu falta dela eta, nekazal sektoreari dagokionez, proiektua geldituz, garapen ez iraunkorreko egitura bat bultzatzen duelako, ohiko ekonomi iharduerak suntsituz eta konponezinak diren kalteak sortzen dituelako naturan (lurren mugimendu izugarriak, zaborteziak, higadura, barrera efektua,...). Era berean proiektuak ekarri dezakeen dependentzia energetikoa azpimarragarria da.

HIRUGARRENA.- Euskal gizartearen zati handi bat hainbat aldiz Abiadura Handiko Trenaren Proiektu honen kontra adierazi da, hiru hiriburuak lotuko dituen eta lurraldea zatituko duen proiektu honen aurka, zeinak lurralde, sektore, erregio eta toki orekaren aurrean hiri gunek handi eta espezializatuen garapena aurrikusten duen, desegituraketa sozialaren ondorio zuzena.

Gainera, udalerrri ertain eta txikiak alde batera utzita, azpiegitura honek ez die egungo garraio beharrei erantzuten. Herri horiek sofritu behar izango dute azpiegitura modelo honek dakarren ingurumenaren eraso eta desertizazio sozio-ekonomikoa, nekazal sektorearen bidegarritasunarentzako ondorio larriekin, baserri gunek, landak eta nekazal lurrak suntsitu eta moldatzean. Guzti horrek, inguru naturalean eta gizarte orekatu batean nekazal sektoreak duen papera baztertzea ekarriko duelarik.

Ildo honetatik, hiru hiriburuen arteko distantzia laburrek, trenak abiadura handi bat hartzea eragozten dute, eta desplazamendu hori egiteko prest dauden hiritar gutxiak, AHTak gure gizartean positiboki eragingo duela esateak gezurra dela erakusten digu. **Zentzu honetan, AHTaren alternatiba ezberdinak aztertu ondoren, eta erabilpen soziala, ingurumenaren iraunkortasuna eta zerbitzuen erabilerraztasuna kontuan izanik, egokiena proiektu guztiak aztertzea izango litzateke, beren ondorio guztiak baloratuz, hiritarren bizi kalitatea kaltetu gabe tren azpiegiturak hobetzeko.**

Espainiar Konstituzioak ezartzen duenez, Administrazioak hiritar guztioi bizi kalitate duin bat eskaintzeko baliabide naturalak zaintzeko obligazioa du, ondorioz garapena kontrolatu beharra du eta ondoren etor daitezkeen belaunaldientzako ingurumen egoki bat uzteko beharra du.

Ingurumenaren inpaktuari dagokionez, proiektuak nekazal lur asko kontsumituko duen azpiegitura bat eraikitzea suposatzen du, eta beraz, nekazal eta ekologi kostu izugarri bat suposatzen du, gastu ekonomiko justifikaezin batzuekin batera, bai obrak eta ondorengo ustiakuntzak okupatuko dituen lur sail eta lurrengatik eta bai, trenbide sare osoan sarbidea galduko duten partzela eta lur sailengatik, banatu izanagatik, zein beste

arrazoiengatik, zeintzuen kalteen kuantifikazioa zaila edo ezinezkoa den, eta gainera ez den ordaingarria.

Goian aipaturiko arrazoiengatik, AHT proiektuak interes publikoari dagokionez ez du inongo justifikaziorik, eta beraz, Administrazioaren iharduerak ez du zilegitasunik, ondorioz gaur egun planteaturiko desjabetzapenek ez dira zilegiak ezta legezkoak, zuzenbidez deusezak izanik legezko prozedura eta hiritarren eskubideak errespetatu gabe egin izanagatik.

Aipaturiko arrazoiengatik legez ezin da aurretiazko aktarik altxatu, prozedura eta legezko baldintzak betetzen ez diren heinean, honela berehala gelditu beharko da prozedura, emaniko egintzek eta ondoren eman daitezkeenak ez dutelako inolako baliozkotasun ezta eraginkortasunik, desjabetuei kalte eta galerak sortuz, eta subsidiarioki, deuseztagarritasuna harrezagutu beharko da, prozeduraren hasieraraino atzera eginez, eta legezko xedapenak betez, bereziki kalteturiko administrazioei informazioa emanez, Informazio Azterketa bidaliz eta gainontzeko dokumentu informatiboak osatuz, behar bezala eskubide eta interesen defentsa burutu dadin, honez gain, plano partzelarioak ere ezarri beharko dira, non desjabetzapenaren objektu diren partzelak zehazki definitu beharko diren, horiek lurrean seinalizatuz, prozedura ordurarte eten egin beharko delarik.

LAUGARRENA.- Botere publikoek, eta ondorioz, administrazio publikoek hiritarren partehartzea bermatu beharko dute bizitza politiko, ekonomiko, kultural eta sozialean; are gehiago, Espainiar Konstituzioaren 9. artikulua ezartzen duenez, botere publikoek ez dute aipaturiko hiritarren partehartzea soilik bermatu behar, baizik eta erraztu ere egin beharko dute: *(artikuluak hitzez hitz dio)*

“Artículo 9.

- 1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.*
- 2. Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.”*

Aipaturiko artikulua araberan, administrazio publikoek gizarte bizitzaren aspektu desberdinetan hiritarren partehartzea bultzatu eta erraztu beharko dute. Horregatik, zuzentzen naizen administrazioak informazio publikorako epealdia uda edo opor sasotik kanpo ireki beharko du, goian aipaturiko xedapena betez.

Hau da, uda garaian informazio publikorako epea zabaltzeko erabakia okerra dela uste dugu, administrazio arloan lan epea bada ere, izan ere, erabaki honek, proiektu honetan hiritarrek parte hartzeko duten bide bakarra erabiltzea erraztu beharrean, zuzenean oztopatzen baitu.

Are gehiago, euskal gizartearentzat hain garrantzitsua den proiektua izaki, proiektua eta gainontzeko informazioa aztertu eta alegazioak egiteko epeak 15 egunekoa baino luzeagoa izan beharko luke; bestela, egitatez interesatuei prozedura honetan era eraginkor batean partehartzea ezinezko egiten baitzaie.

Guzti horregatik, erakunde publiko honi informazio publikorako epea atzeratzea eta interesdunek parte hartu ahal izango duten sasoiari epe berri bat zabaltzea eskatzen diegu, hauek dagozkien alegazioak aurkeztu ahal izateko, behin proiektuak eta azterketa informatiboak ondo aztertzeko denbora nahikoa egon denean.

QUINTA.- 30/92 Legeko 42 artikulua xedatzen duenez, administrazioa kasu guztietan, **prozedura guztietan berariazko ebazpena ematera eta hori jakinaraztera behartua dago.**

Azaldutakoagatik,

ADMINISTRATIOARI ESKATZEN DIOT, idazki hau aurkeztutzat jo dezala, onar dezala bere kopia guztiekin, eta ondorioz, izan ditzala epe eta forman ALEGAZIOAK AURKEZTURIK espediente honetan, eta eman dezala ebazpena egoera berrezarri ezina izan baino lehen, eta alegazio hauetan azaldurikoarekin bat adierazi dezala Sustapen Ministerioaren 2007ko uztailaren 6ko Ebazpenaren deuseztasuna. Era berean, aurrekoa erabaki ezean, informazio publikorako eta alegazio epea atzeratzea eskatzen dut, informazio publikorako epe hori luzatuz, hiritarren parte hartzea bermatzeko asmoz. Justiziakoa izateagatik, Bilbaon 2007ko abuztuaren 17an.

BEREBAT, 30/92 Legeko 30. artikuluaaren arabera, interesduntzat eduki nazala espediente honetan, dagozkion legezko ondorioetarako.

ADMINISTRAZIOARI ESKATZEN DIOT, aurreko adierazpena egindakotzat eduki dezala, beharrezko izapide legalen ondoren interesdun izaera onar dezan. Justiziakoa izateagatik, Bilbaon 2007ko abuztuaren 17an.

BIGARREN BEREBAT DIOT, Gasteiz-Bilbao-Donostia Abiadura Handiko Trenaren ibilbidearen desjabetzapen proiektuaren memoriaren kopia eta berari dagokion administrazio espedientearen kopia eman dakiala, eta Abiadura Handiko Trenaren erabilpen, ustiapen, defentsa eta arrazoitzea arautzen duten xedapenak eta hiritarrek eskaturiko zerbitzu nagusi eta osagarriak nola hobetuko diren azaltzea, eta azpiegitura honek ingurumenaren babesean eta mantenuan izango duen eragina azaltzea eskatzen dut.

ADMINISTRAZIOARI ESKATZEN DIOT, aurreko adierazpena egindakotzat eduki dezala, beharrezko izapide legalen ondoren interesdun izaera onar dezan. Justiziakoa izateagatik, Bilbaon 2007ko abuztuaren 17an.