

PROPUESTA DE TXEPETXA (Grupos Ecologistas de Urdaibai) PARA EL DESARROLLO Y CONSERVACION DE URDAIBAI

La reserva de la Biosfera de Urdaibai es un territorio donde, desde un punto de vista global, debería propiciarse un modelo de desarrollo compatible con la conservación de sus valores. Esta aseveración que las personas, asociaciones e instituciones comprometidas en el desarrollo sostenible para la comarca sin duda suscribirían, se encuentra condicionada de forma importante por una serie de factores, entre ellos:

- El cumplimiento y desarrollo de la ley de protección de Urdaibai.
- La gestión forestal
- La gestión de servicios básicos.
- El plan de transporte e infraestructuras en Urdaibai
- La situación del caserío.

Tanto la declaración de Reserva de la Biosfera, como la aprobación posterior de la Ley de Protección, responden a la finalidad última de conseguir un nuevo equilibrio entre desarrollo y conservación que sea ambientalmente sano, económicamente viable y socialmente justo.

La búsqueda de ese nuevo equilibrio está, por tanto, totalmente alejada de cualquier tentación de considerar la conservación de Urdaibai en términos de "naturaleza-museo" o "naturaleza-teatro"; muy al contrario, supone una apuesta decidida por un modelo de desarrollo claramente diferente al que ha puesto en peligro el futuro de esta comarca. Podríamos definirlo como desarrollo sostenible.

¿Qué entendemos por desarrollo sostenible para Urdaibai?

1.- EN EL CUMPLIMIENTO Y DESARROLLO DE LA LEY DE PROTECCION DE URDAIBAI.

Consideramos prioritario que el Patronato se comprometa a impulsar de forma inmediata la elaboración de un Plan de Armonización y Desarrollo de Actividades Socioeconómicas (P.A.D.A.S.) para toda la comarca, plan que según la propia Ley de Protección debería estar elaborado hace 4 años. En la elaboración del mismo los habitantes de la comarca deben de tener el protagonismo que legítimamente les corresponde en el diseño del futuro.

La elaboración de este P.A.D.A.S. sería el marco para el desarrollo de los distintos Planes de Acción Territorial (P.A.T.) previstos en el Plan Rector de Uso y Gestión. Además de los Planes de Acción Territorial sobre *las marismas, encinares y el de educación ambiental* que ya se están elaborando, consideramos urgente la elaboración del *de transporte e infraestructuras viarias y el orientado al sector primario.*

El P.A.T. sobre las marismas debería de recoger los siguientes aspectos:

- Estudio del grado de contaminación de las marismas debido a los numerosos vertidos.
- Estudio sobre la incidencia del marisqueo intensivo y el establecimiento de una veda o moratoria inmediata hasta conocer los resultados del mismo.
- Estudio de la incidencia de los dragados realizados por Astilleros de Murueta.
- Estudio sobre la conveniencia de controlar la colonización de zonas de la marisma por parte de la especie arbustiva *Baccharis halimifolia*.

Aspectos que debería de recoger el P.A.T. sobre los encinares:

- Una propuesta favorable a la adquisición de todos los encinares por las administraciones públicas.
- Estudio de la repercusión de los incendios del 89 y la recuperación de la zona afectada.
- Estudio sobre la experiencia de la introducción de especies animales como el corzo.

2º.-GESTION FORESTAL

Una adecuada gestión forestal debe considerar que, junto a los beneficios económicos obtenidos principalmente de la explotación de la madera, las masas forestales deben contribuir a la preservación de los ciclos hidrogeológicos, a la conservación del suelo y al mantenimiento del paisaje y de la vida silvestre. Esto exige:

- Urgente aprobación de la Cartografía en la que se basa la aplicación del P.R.U.G. (Plan Rector de Uso y Gestión de Urdaibai).
- Eliminar y controlar las técnicas de explotación más negativas para el medio.
- Evitar la utilización de especies tan impactantes como el eucalipto.
- Exclusión de la utilización de estas especies en los suelos de alta calidad productiva y sustitución por bosques de frondosas naturales.
- Creación de bosques protectores siguiendo las directrices que se recogen en los Anexos del P.R.U.G.
- Las administraciones públicas deberían dar ejemplo de gestión delimitando los terrenos destinados a la creación de bosques protectores y comenzado con su plantación.
- Incentivos económicos a los baserritarras que acometan la recorversión forestal.

3º.- GESTION DE SERVICIOS BASICOS

El Patronato debería comprometerse en impulsar la creación de una **Mancomunidad de Urdaibai** que gestione no solo el agua sino también, cuando menos, los residuos producidos en la comarca.

Es imprescindible y urgente la elaboración de un **Plan de Saneamiento Integral** cuyo objetivo sea el vertido cero a la ría; para ello debe contar con la instalación de dos depuradoras.

una para el tratamiento de los residuos fecales de la comarca y otra para el de los de origen industrial.

Los criterios en los que se debe de basar la política de este Plan de Saneamiento deberían de ser:

- Evitar el despilfarro e impulsar un amplio debate social sobre el agua y su uso en la comarca.
- Mientras tanto, compromiso de las autoridades para no impulsar grandes obras de infraestructura (presa del río Mape).
- Evitar la contaminación. Es decir, vertido cero.
- Reutilizar en lo posible las aguas utilizadas.
- Creemos necesario que las depuradoras se situen antes del polígono industrial de Gernika, lo cual obligaría a una perfecta depuración, ya que éstas tendrían que tomar el agua vertida al río que ellas mismas anteriormente han enviado a la depuradora.
- Restaurar el entorno industrial de Gernika, de manera que atraiga a industrias que generen pocos residuos y con una tecnología más limpia.

El tratamiento y gestión de los **Residuos Sólidos Urbanos** debe de basarse en un criterio comarcal, y girar en torno a la conocida ley de las tres erres (**Reducir-Reutilizar-Reciclar**).

La futura Mancomunidad debería, en la línea de las mancomunidades navarras, planificar una política de recogida selectiva y separación de los residuos reciclables que hiciera de esta comarca un espejo en el cual pudiera mirarse toda Bizkaia. El Patronato y los Ayuntamientos de la comarca deberían impulsar este modelo. Esta claro que ni la incineradora de Bermeo, ni la estación de transferencias de Gernika son la solución mas adecuada.

4º.-TRANSPORTE E INERAESTRUCTURAS

Urdaibai es una comarca fuertemente urbanizada e influenciada por la proximidad del Gran Bilbao (zona necesitada de espacios de expansión debido a su degradación ambiental). Esto hace que en la actualidad se detecten los primeros síntomas de un exceso de tráfico en la comarca fundamentalmente consecuencia de un turismo masivo y puntual. El actual modelo de transporte e infraestructuras amenaza con la transformación de la personalidad de la comarca hacia su terciarización económica.

Antes de tener que enfrentarnos a problemas irreversibles, a nuestro entender, es exigible la adopción de una perspectiva global del problema en cuatro sentidos:

- Tratamiento del conjunto de las infraestructuras viarias y prioridad en la adecuación de las mismas (no solo contemplar carreteras de conexión con el exterior de la Reserva).
- Analisis no solo del diseño técnico, sino también de las consecuencias socioambientales que comportan.
 - Perspectiva comarcal. No solo soluciones pueblo a pueblo, inconexas, que pretenden resolver el problema particular sin apreciar las implicaciones globales que puedan tener.
 - Perspectiva multisectorial que contemple y coordine los distintos medios de transporte existentes o posibles (ferrocarril, carretera, carriles-bici, marítimo).

Estas son las razones por las que estimamos que es urgente la realización del Plan de Acción Territorial de Infraestructuras Viarias, de acuerdo a las exigencias contempladas en el Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai. Dicho Plan Territorial debería cuando menos incluir:

- La realización de un estudio de la capacidad de acogida de la comarca.
- El análisis del conjunto de las infraestructuras viarias de la comarca, priorizando la adecuación y actualización de aquellas que contribuyan al modelo de desarrollo sostenible para Urdaibai.

Ai pues, un **modelo de transporte sostenible** en Urdaibai debe pivotar, en primer lugar, en torno al impulso del transporte público, partiendo de todas las posibilidades que ofrece el ferrocarril (viajeros y mercancías), de la conexión con autobuses y/o ferrys para la margen derecha y de un conjunto de medidas imaginativas que conviertan al transporte público en una opción real frente al privado.

Así mismo debe contemplar la racionalización del tráfico existente, sobre todo en algunos municipios, con el objetivo de elevar la calidad de vida ambiental de sus habitantes, a través de medidas tales como la creación de aparcamientos disuasorios, la peatonalización de amplias zonas de cascos urbanos, la creación de una red de carriles-bici, realización de campañas de Educación Vial, etc.

Y por supuesto proponemos una moratoria para los diferentes proyectos de infraestructuras viarias contemplados en la actualidad para Urdaibai, en tanto no se realice el citado Plan Territorial de Infraestructuras Viarias.

