

Para animar el debate sobre el “Acuerdo de Aceleración Económica de Euskadi” en Urdaibai

A comienzos de verano el Diputado General José Luis Bilbao presentó sendos proyectos para Urdaibai con el objetivo de impulsar la decaída economía de la comarca. A todo el mundo le sorprendió el anuncio del impulso de una sucursal del Museo Guggenheim Bilbao y, junto a él, se proclamaba la construcción de seis autovías para Bizkaia.

Vamos a aprovechar este espacio en analizar el proyecto de la autovía que tiene previsto unir Amorebieta-Etxano y Muxika. Y dejaremos intencionadamente para otro momento la valoración sobre el anunciado museo. No es nuestra intención caer en la trampa de unir ambos proyectos. La Diputación está utilizando el museo como un señuelo o caballo de Troya, a modo de anuncio publicitario amable y atractivo, tal como estamos comprobando estos días en la prensa y en las vallas del metro. De esta manera se pretende justificar una obra que por si misma generará rechazo social, difícil justificación presupuestaria y grandes problemas legales con la normativa de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai. Pero, realmente, se trata de proyectos sin relación, como ha dejado claro el Gobierno Vasco, firmante junto a las diputaciones del “Acuerdo de Aceleración Económica de Euskadi”, al anunciar que no participará en la financiación del museo.

Tal vez alguien diga: “ya están los ecologistas oponiéndose al progreso”. Queremos aclarar desde el principio que nuestra postura no es de rechazo frontal a la mejora de las comunicaciones de Urdaibai. Bien al contrario, seguimos apoyando la Agenda Comarcal 21 (el Plan de Desarrollo Socioeconómico –PADAS-) que consensuamos todos los agentes sociales, económicos e institucionales, y que prevé la elaboración de un plan global de comunicaciones y transportes para la comarca. Este plan debería haberlo realizado ya la Diputación de Bizkaia, e impulsar un modelo que incluya las distintas modalidades de transporte (especialmente los transportes colectivos como el ferrocarril) y que responda a las necesidades de la propia comarca. Sin embargo, no han hecho este plan y, en cambio, van programando diversas actuaciones desconectadas entre sí (circunvalaciones en Gernika-Lumo y Bermeo, carreteras rurales, etc.), que no responden a un plan racional, innovador, sostenible ni respetuoso con el medio ambiente y, según estamos comprobando en estos años, está resultando ineficaz para impulsar el desarrollo económico de la comarca.

Revisemos algunas características de la nueva carretera que se proyecta. A pesar de que ha sido presentada como una autovía comarcal, tras ese ampuloso concepto nos encontramos con una carretera muy similar a la actual, sólo que más recta y de nuevo trazado.

En el acceso al puerto de Autzagane se prevén dos carriles de subida y uno de bajada, además de unos arcenes más anchos que los actuales. Poco antes de llegar al alto de Autzagane se plantea trazar un túnel que daría entrada a Urdaibai. Casi a partir de ahí, el recorrido en el interior de la Reserva de la Biosfera es de dos carriles, uno en cada sentido. Otras novedades importantes son la circunvalación, con túnel incluido, de Zugastieta, la construcción de un gigantesco sistema viario en el cruce de Muxika y el relleno de nueve vaguadas con los materiales extraídos en el curso de las obras (2.064.470 m³: si se depositasen en el campo de rugby de Urbietta, en Gernika, formaría una torre de 300 metros de altura, la altura del Cabo de Ogoño). El trazado propuesto indica claramente que no es una propuesta de mejora para vehículos ni turistas con prisa que quieran visitar el futuro Guggenheim, sino para camiones y trailers procedentes del futuro polígono de Muxika. Además, ¿algún turista se ha quejado de la red actual de carreteras de Urdaibai para justificar esta obra?.

A la falta de planificación global que hemos señalado más arriba se le une un carácter trasnochado como proyecto. En su esencia, el objetivo que se confiesa es promover la recuperación de la economía de la comarca de Urdaibai. Pero ¿en qué estudios se han basado para poder asegurar que su construcción atraerá inversiones y nuevas actividades empresariales?, ¿es acaso este proyecto un fin en si mismo como obra faraónica para empresas que poco o nada tienen que ver con la economía de la gente de Urdaibai?. Interesadamente se ha extendido la creencia de que Urdaibai está aislada y que por eso no hay inversiones. En todos los foros en que hemos tenido la oportunidad de debatir con la Diputación, el SPRI o los promotores del polígono industrial de Muxika no han sido capaces de mencionar ni una sola empresa que haya tenido la intención o el interés de instalarse en Urdaibai y que no lo haya hecho por la falta de infraestructuras o por las desventajas de tratarse de una Reserva de la Biosfera. Las empresas que han entrado en crisis, que han desaparecido o que se han ido a otras localizaciones, han tenido otras razones de oportunidad económica. El propio Diputado General José Luis Bilbao confesaba en unas declaraciones a la prensa de hace unas semanas que no podía garantizar la atracción de proyectos económicos. Se entiende de proyectos privados, porque los públicos, que podrían estar en sus manos y en las de otras instituciones, brillan por su ausencia. Buen ejemplo es la “desertización” industrial de la antaño pujante vega industrial de Gernika-Lumo.

Por otro lado, desde un punto de vista técnico es preciso señalar que no se han tenido en cuenta algunas alternativas que causarían menos impacto. En un estudio de alternativas que han elaborado en julio de este mismo año 2008 se ofrecen varias supuestas alternativas que conducen claramente a una, la del túnel de Autzagane. Piénsese que en el trazado de subida desde Amorebieta-Etxano hacia Autzagane desaparecerían 13 viviendas. Las otras posibles alternativas de trazado, como por ejemplo la denominada “alternativa 0”, consistente en la corrección de los peraltes del actual vial y la colocación de medianas para evitar invasiones de carriles contrarios (principal causa de accidentes en Autzagane, junto con la excesiva velocidad) ni siquiera se contemplan.

Un trazado que aprovechara el actual trazado en la mayor parte de su recorrido y que contemplara corregir los puntos negros, tendría un impacto moderado, generaría un volumen muy inferior de tierras y rocas sobrantes, y respetaría esas 13 viviendas, y otras que se prevé demoler en el resto del trazado.

En cambio, presentan la obra como una panacea, cuya mejor virtud será ahorrar 10 minutos. Es más o menos el tiempo que te llevará leer este artículo, sólo que la carretera te costará 1.600 millones de euros. Además, no pasa de ser una declaración de intenciones en la línea de los argumentos que estamos oyendo sobre el Tren de Alta Velocidad; los cuellos de botella que mantiene el trazado impedirán ese ahorro de tiempo en los tramos horarios más conflictivos. Por otro lado, resulta más llamativo la ausencia de mención a la seguridad. Como el proyecto de carretera se sitúa en el llamado “Plan de Aceleración...”, da la impresión de que el objetivo es promocionar la velocidad, en lugar de la seguridad y la sostenibilidad. Podríamos esbozar una leve sonrisa ante este mal chiste, si no fuéramos conscientes de los centenares de accidentes de tráfico y de las decenas de víctimas que se han producido en la carretera comarcal Amorebieta-Bermeo.

El mencionado plan de comunicaciones y transportes de Urdaibai debe priorizar la conectividad, pero sin olvidarse de la seguridad, del servicio a las vecinas y vecinos de la comarca y del impulso de todas las modalidades sostenibles de movilidad (ferrocarril, bicicleta, caminar, autobús...), tanto para personas como para mercancías.

En cambio, el proyecto viene a contradecir la política que la propia Diputación de Bizkaia sobre sostenibilidad e impulso del transporte público, entre otros objetivos, para reducir las crecientes emisiones de CO₂.

Sin duda, es necesario mejorar la carretera en Autzagane y solucionar el problema del cruce de Astelarra en Muxika, pero el proyecto que impulsa la Diputación no lo hará y, además, generará otros problemas importantes. Es imprescindible un estudio más serio, imaginativo, que solucione el problema de la conexión y la complementariedad de los demás recursos, que además incluya un modelo de conexión interna comarcal, y que se incluya otras variables, como el impulso y recuperación de las actividades económicas de Urdaibai, de las tradicionales y de otras nuevas, terreno en el que la Diputación de Bizkaia no da señales de vida, más allá de transnochados proyectos fundamentados en el hormigón y los movimientos de tierras. Que no pongan delante de la nariz a los vecinos/as de Urdaibai el proyecto del nuevo Museo Guggenheim para que miremos a otra parte, porque no somos tan burros. Nos merecemos un poco más de respeto intelectual y, aprovechamos la ocasión, para pedir más foros de participación ciudadana en los que democráticamente se debata sobre los problemas que nos afectan.

Octubre 2008. Gernikako Ekologi Lan-Taldea / Taller de Ecología de Gernika