



Durante todos estos meses, años ya, Barakaldo Naturala en su campaña frente al proyecto de la Variante Sur Ferroviaria, publicado en 2015 por el Ministerio de Fomento y compartido por el Gobierno vasco con unos metros más al sur, ha dejado clara donde no está posicionada:

alt=""

```
swfobject.embedSWF('http://www.youtube.com/v/aXalgXGmMgg','avreloaded0','400','320','9.0.28','/plugins/content/avreloaded/expressinstall.swf',{autoplay:'0',color1:'0xFFFFFFFF',color2:'0x000000',rel:'0',egm:'0',border:'0',loop:'0'},{wmode:'window',bgcolor:'#FFFFFF',menu:'true'}',{id:'p_avreloaded0',styleclass:'allvideos'});
```

Documento

- no está en contra del Puerto de Bilbao como infraestructura;
- no está en contra del transporte ferroviario de mercancías;
- no está en contra de un modelo económico vasco que garantice una calidad de vida digna a todas las personas que aquí viven.

También ha manifestado claramente dónde se asientan sus fundamentos:

- en la defensa de los espacios naturales de Barakaldo;
- en dotar al valle de Errekatxo (antes El Regato) y cordillera de Sasiburu de una protección jurídica que garantice su conservación y mejora;
- en la no artificialización de más suelo rural/natural tras décadas de cemento.

Ante esto, ¿cómo se combinan los noes y los síes? De una forma sencilla. Frente a un proyecto cuyas variables son destrozamiento de hectáreas de naturaleza y exclusividad para el Puerto, planteamos dos alternativas cuyas claves son respeto a la naturaleza y apuesta por la modernización de infraestructuras existentes para personas usuarias y para mercancías. Las resumimos en el video.

De la postura oficial, sus defensores destacan su capacidad para incrementar el número de trenes de mercancías, de los 13 de media al día actuales a 72.

Con el planteamiento alternativo, de los informes técnicos encargados por Barakaldo Naturala:

- de viabilidad técnica de las alternativas señaladas (URAK BIDE TALDEA-Tokiko Arkitektura eta Ingeniaritza);

- y de análisis del beneficio socioeconómico de la inversión de las alternativas, frente al proyecto de la Variante Sur Ferroviaria (David Hoyos y Gorka Bueno, profesores de la UPV e integrantes del Grupo de Investigación EKOPOL);

se desprende que mantendría esa potencialidad de incremento para el tráfico ferroviario mayor que la de Fomento, 77 trenes al día, y todo ello con una estimación de gasto en importe similar al establecido para la fase I en el convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Desarrollo Económico e Infraestructuras en julio de 2017, o sensiblemente menor.

¿Qué ventajas aportan las alternativas propuestas por Barakaldo Naturala y centradas en el soterramiento de las infraestructuras existentes?

- Ya sea de la C1 (Santurtzi-Barakaldo) o la C2 (Muskiz-Barakaldo), supone la modernización de una infraestructura absolutamente obsoleta para viajeros y mercancías. Beneficio social y económico, sin exclusividad para el Puerto.
- Recuperación para los municipios por los que atraviesan, una o la otra, de miles de metros cuadrados para su regeneración urbanística y eliminación de actuales barreras físicas de barrios con el centro de la población. Incremento exponencial del beneficio social y económico para estas poblaciones.
- Reubicación y adecuación de estaciones a las normativas actuales, eliminando barreras arquitectónicas y con una accesibilidad más adecuada en las poblaciones de influencia. Fomento del transporte público frente al privado.

Conclusión: Mantenimiento de toda la superficie de suelo rural/natural actual, mejora del transporte de viajeros y mercancías, y una infraestructura portuaria bien atendida en sus movimientos actuales y en sus previsiones a futuro.

Añadamos a todo ello, otra ventaja. En caso de no cumplirse las previsiones anunciadas por la Autoridad Portuaria y las Administraciones, como ya pasó con la fase 1A de la SuperSur cuyos tráficos apenas alcanzan la mitad del objetivo fijado (y, si alguien tiene oportunidad de ir al barranco de Santa Lucía en Gorostitza hoy relleno con la tierra que de ahí sacaron, viendo en tiempo real su tráfico diría con contundencia que “ni eso”), siempre cumpliría con su funcionalidad para el transporte público de viajeros, al tiempo que se habría posibilitado la regeneración urbanística de unos municipios con gran necesidad de ello en cualquiera de sus dos vertientes (C1 o C2).

Todo ello y con mayor detalle, podrá conocerse en la presentación pública que haremos el jueves 21 de junio. Os informaremos más delante de esta convocatoria.

Y llegados a este punto, volvemos a lo que siempre ha sido nuestra reivindicación:

Paralización de proyecto y apertura de debate ciudadano: hemos demostrado que hay alternativas que, analizada su viabilidad, son merecedoras de ser consideradas. No decimos que sean las únicas, sólo demostramos que la suya no es la única opción.

Consulta popular: porque es el dinero de todas y todos nosotros, porque son nuestros municipios y nuestro patrimonio natural, porque habremos de convivir con ello en el futuro y, por tanto, tenemos derecho a ser parte activa en la toma de decisión.