
***INFORME A LOS GRUPOS JUNTEROS
DE LAS JJGG DE GIPUZKOA
SOBRE EL
PROYECTO DE CONSTRUCCION
DE NUEVA CARRETERA
ENTRE DEBA Y MUTRIKU***

**PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL
BIZIRIK-BETIKO**

Septiembre de 2000

bizirik@euskalnet.net

Indice

0.- Resumen Ejecutivo

1.- Antecedentes

2.-Argumentos esgrimidos por el Director de Carreteras de la DFG, Sr. Jaime.

3.- Análisis de los Argumentos

DOCUMENTACION ANEXA (pinche en el índice para ver documentos)

1.-Informe de D. Antton Jaime a la Comisión de Transportes y Carreteras de Gipuzkoa de las JJGG de Gipuzkoa (presentado el 14 de Junio de 2000).

2.-Escrito de la Dirección General de Medio Ambiente (GG XI) de la Comisión Europea comunicando a Bizirik la solicitud de observaciones a las autoridades españolas sobre la Queja 1999/5286.

3.- Plano del Proyecto Oficial de delimitación del Dominio Público Marítimo Terrestre

4.- Plano del Proyecto Oficial Vegetación de Marisma

5.- Plano del Proyecto Oficial Areas de Especial Protección

6.- Plano de comparación

0.- Resumen Ejecutivo

Tras la presentación de una alternativa de trazado al Proyecto de Nueva Carretera Deba-Mutriku, en las JJGG de Gipuzkoa por parte de la Plataforma BIZIRIK-Betiko, las respuestas de la Diputación Foral de Gipuzkoa se basan en los siguientes argumentos:

- a) *La alternativa 2B afecta a una ISLA, de apreciable valor natural que no puede ser trasladada*

Tal ISLA NO EXISTE en la realidad. Se trata de una zona de fangos intermareales, y de cantos rodados según se reconoce en el mapa nº 2 del Proyecto y queda corroborado por las fotografías que se adjuntan donde con la subida de la marea desaparece todo vestigio de tierra.

- b) *La Dirección General de Costas de Madrid pidió (verbalmente) un desplazamiento de 5 o 10 metros para encajar la pila central fuera del Dominio Público Marítimo-Terrestre.*

La única constancia documental que se dispone es que la Dirección General de Costas mantiene la necesidad de respetar el principio de menor afección que establece el art. 60.3 y la prohibición de afectar a humedales del art. 47 del Reglamento de Costas.

La Dirección General de Medio Ambiente de Bruselas ha abierto un expediente informativo sobre este Proyecto en base a las especies animales de Protección estricta que existen en la zona y que no se han contemplado por el Proyecto, en virtud de la queja 1999/5286.

- c) *El Gobierno Vasco por medio del Decreto 58/2000 de 28 de marzo, deja sin efecto la declaración del Caserío Irazabal como Bien Cultural Calificado.*

En el momento de aprobación del Proyecto el caserío era un Bien Cultural Calificado, circunstancia no tenida en cuenta en ningún

momento por el Proyecto, que quiebra la legalidad al incumplir la Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco.

La descalificación viene únicamente motivada por la necesidad de construir la carretera.

d) Según el Gobierno Vasco, el Camino de Santiago a su paso por este ámbito coincide con la N-634

El Camino de Santiago es Conjunto Histórico Monumental y su trazado está oficialmente delimitado por un único plano a escala 1:50.000 con el que es imposible determinar con precisión el trazado en ese punto.

No obstante, otras resoluciones del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco publicadas en el BOG, contradicen claramente la coincidencia en ese punto y la realidad demuestra que existe al menos una separación de 20 metros a esa altura entre la N-634 y el Camino de Santiago.

e) *La alternativa 2B es más cara que el Proyecto oficial.*

En informe de fecha 23 de septiembre de 1998 a las JJGG de Gipuzkoa, el Sr. Jaime afirma que existe una alternativa de trazado con un coste máximo de 1.037 millones (más barata que la oficial).

Se demuestra en este informe y sus anexos que los motivos de rechazo esgrimidos por el Sr. Jaime son infundados y que las carencias de este Proyecto se basan en la ausencia de un Estudio completo de Impacto Ambiental (tal y como lo exige el marco comunitario), que compare y puntúe las diversas alternativas en términos homogéneos, valorando de forma individualizada las distintas afecciones (sociales, medioambientales, histórico-culturales, paisajísticas, visuales,... de cada una de ellas) y eligiendo la menos perniciosa.

1.- Antecedentes

En la Comisión de Transportes Carreteras de las JJGG que se celebró el día 14 de junio de 2000, se estudió, a propuesta del Partido Socialista de Euskadi, la posibilidad de crear una Ponencia para el estudio de las diversas alternativas relativas a la construcción de una nueva carretera entre Deba y Mutriku.

Tras la intervención de los representantes de cada uno de los grupos junteros y la posterior del Sr. Antton Jaime, Diputado de Carreteras de la DFG (quien hizo entrega de un Informe escrito a los diversos grupos políticos), y según se refleja en el acta de la reunión, la propuesta fue rechazada por 8 votos en contra y 7 a favor.

2.- Argumentos esgrimidos por el Director de Carreteras de la DFG, Sr. Jaime.

Los argumentos esgrimidos por el Sr. Jaime en el informe antedicho, al objeto de justificar las virtudes de Proyecto oficial de trazado en relación a una propuesta alternativa presentada previamente a todos los grupos junteros por parte de la Plataforma BIZIRIK-Betiko, son en síntesis los siguientes:

- a) *La alternativa 2B afecta a una ISLA, de apreciable valor natural que no puede ser trasladada.*
- b) *La Dirección General de Costas de Madrid pidió (verbalmente) un desplazamiento de 5 o 10 metros para encajar la pila central fuera del Dominio Público Marítimo-Terrestre.*
- c) *El Gobierno Vasco por medio del Decreto 58/2000 de 28 de marzo, deja sin efecto la declaración del Caserío Irrarrazabal como Bien Cultural Calificado*
- d) *Según el Gobierno Vasco, el Camino de Santiago a su paso por este ámbito coincide con la N-634*
- e) *La alternativa 2B es más cara que el Proyecto oficial.*

Tales argumentos son **manifiestamente FALSOS y tendenciosos**, tal y como se demuestra en los siguientes apartados y tienen como único propósito **la justificación de una alternativa técnicamente defectuosa e incompleta**, escogida sin haber sido suficientemente contrastada, cuyas carencias técnicas han quedado manifiestas a lo largo del proceso de ale-

gaciones y que básicamente radican en la **ausencia de un Estudio Completo de Impacto Ambiental.**

3.- Análisis de los Argumentos

Seguidamente se procede a analizar con detalle cada uno de los argumentos esgrimidos en defensa del trazado oficial.

a) *La alternativa 2B afecta a una ISLA, de apreciable valor natural que no puede ser trasladada*

La realidad se obstina en demostrar la falsedad de este argumento, dado que **NO EXISTE ISLA ALGUNA** en el lugar donde atraviesa el puente del trazado alternativo defendido por esta Plataforma, tal y como se comprueba bien visitando el lugar o bien a través de las dos fotografías adjuntas, que reflejan la zona en marea baja y en marea alta, las cuales disipan toda duda sobre el particular **VER FOTO.**

Lo que de verdad se compara es un por un lado, un cúmulo de fangos intermareales y cantos rodados que quedan completamente sumergidos cada vez que sube la marea, y cuyo valor es asimilable a los fangos intermareales que recientemente no sólo han sido afectados de forma temporal, **sino permanentemente enterrados** bajo el nuevo paseo de Anastasio Arrinda, entre la casa Maxpe y el puente de Deba, sin que se haya oído (que se sepa) voz alguna de denuncia por parte ni de la Dirección de Carreteras de la DFG, ni del Ayuntamiento de Deba, ni del Departamento de Medio Ambiente dl Gobierno Vasco.

Por otro lado, es preciso señalar que según se reconoce en el propio Proyecto oficial (*Mapa nº 7 de Vegetación y usos del suelo; zona señalada como 5.2*) éste afecta no sólo al humedal de Arzabal, sino también a la zona de fangos intermareales sita en frente. Es decir lo que de verdad hay que valorar de forma comparada es una **afección a fangos intermareales y cantos rodados** (Proyecto alternativo defendido por BIZIRIK-Betiko), **con una doble afección del Proyecto oficial (humedal de Arzabal y fangos intermareales)**.

Todo ello con la peculiaridad de que en los humedales del río Deba se han detectado e identificado por parte del propio Gobierno Vasco **especies de flora y fauna merecedoras de especial protección** en base a las Directivas Comunitarias en vigor. En este sentido, además del *Juncus subulatus*, (única referencia en la Cornisa Cantábrica vasca) tenemos en fauna a *Lacerta viridis*, *Vipera seoanei* y *Podarcis muralis*, como especies identificadas por el Avance del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco en la ría de Deba (ficha A1G1) y que además figuran como **especies de PROTECCION ESTRICTA** en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DOL 206 de 22/07/1992).



A este respecto, la Plataforma BIZIRIK Betiko, presentó una **queja oficial** ante la Dirección General de Medio Ambiente (DG XI), de Bruselas, (**Ref.: 1999/5286**) con fecha 30 de marzo de 1999, que está siendo tramitada por los servicios técnicos de la Comisión Europea, habiéndose solicitado a las autoridades españolas que formulen las observaciones pertinentes sobre los hechos denunciados.

Si difícil resulta ya creer que cualquier técnico cualificado que se precie (actuando de buena fe) admita en el año 2000, teniendo en cuenta los medios técnicos disponibles, la imposibilidad de desplazar físicamente un cúmulo de fangos intermareales y cantos rodados en medio de una ría, **más difícil resulta creer que alguien se atreva a manifestarlo por escrito** ante los representantes de la soberanía popular, al tiempo que acepta sin rubor la posibilidad de trasladar un humedal entero.

Finalmente el afirmar que “...*si se aprobara con la redacción recogida en el Avance, haría inviable la eliminación del paso a nivel ...*”, equivale a anteponer el valor de la construcción a la conservación de los valores naturales que quedan gravemente afectados. Quizás haya que pensar en soluciones alternativas más imaginativas y de menor coste medioambiental como el soterramiento de la vía del tren u otras,... Ello pone en evidencia una vez más la necesidad de valorar otras alternativas y compararlas mediante una reflexión conjunta de todas las partes afectadas.

Estas afirmaciones han sido valoradas en tono jocoso en un reciente artículo publicado en el nº 46 de la revista Deba, poniendo en evidencia la sinrazón de las mismas.

b) *La Dirección General de Costas de Madrid pidió (verbalmente) un desplazamiento de 5 o 10 metros para encajar la pila central fuera del Dominio Público Marítimo-Terrestre.*

No se tiene constancia (tal y como afirma el informe del Sr. Jaime a las JJGG de Guipúzcoa) de que la Dirección General de Costas de Madrid haya cuantificado por escrito en 5 ò 10 metros el desplazamiento del puente, sino que en su oficio fechado el 17 de enero de 2000 y dirigido al Dpto. de Transportes y Carreteras de la DFG, se dice en las Consideraciones Jurídicas, entre otras:

- 4) *Estudiada la documentación presentada en la misma **no se justifica adecuadamente la necesidad de la ubicación del puente sobre una zona de marisma que por su valor ambiental y las características biológicas que presenta no parece el emplazamiento más adecuado**, estimándose que con un desplazamiento mínimo de la estructura podría salvarse dicha zona de marisma y reducir **la ocupación en el dominio público marítimo terrestre, la cual según recuerda el art. 60.3 del Reglamento de Costas, debe ser la mínima posible**. En todo caso el Proyecto no contempla un estudio de alternativas respecto a la solución presentada, que justifiquen la selección de ésta una vez tenidos en cuenta los condicionantes técnicos de vialidad y los anteriormente referidos consecuencia del carácter demanial y de valor natural de la zona en que se emplaza el objeto de la solicitud”.*

Y finalmente concluye:

“..ESTA DIRECCION GENERAL POR DELEGACION DE LA EXCMA. SRA. MINISTRA, HA RESUELTO:

***Dejar en suspenso el informe a emitir** hasta que se presente documentación técnica que cumplimente lo expuesto en las Consideraciones jurídicas 4 y 5”.*

Además es constatable (Ver planos adjuntos) que **la alternativa oficial discurre en su totalidad por zona de servidumbre del dominio público marítimo-terrestre** (margen de Mutriku) y en zona de dominio público marítimo-terrestre, mientras que **tales circunstancias**

son evitadas por parte de la alternativa 2B, propugnada y defendida por esta parte.

En vista de lo anterior cualquier consideración verbal carece de valor ante la claridad y contundencia del posicionamiento de la Dirección General de Costas de Madrid.

c) El Gobierno Vasco por medio del Decreto 58/2000 de 28 de marzo, deja sin efecto la declaración del Caserío Irarrazabal como Bien Cultural Calificado.

Teniendo en cuenta que la actuación del Gobierno Vasco tiene vigor a partir del 28 de marzo de 2000, y que tanto el Proyecto y por ende el Anteproyecto, fueron aprobados en fechas anteriores, resulta evidente que NO SE HA TENIDO EN CUENTA ESTA CIRCUNSTANCIA DE IRREMISIBLE AFECCION a un Bien Cultural Calificado del País



Vasco **ni en el Anteproyecto** (que preveía su DERRIBO) **ni posteriormente en el Proyecto**. La Casa Irarrazabal ha gozado de la MAXIMA PROTECCION hasta esa fecha. Ello demuestra que **el Proyecto** Oficial QUIEBRA LA LEY y por tanto **es manifiestamente ILEGAL**.

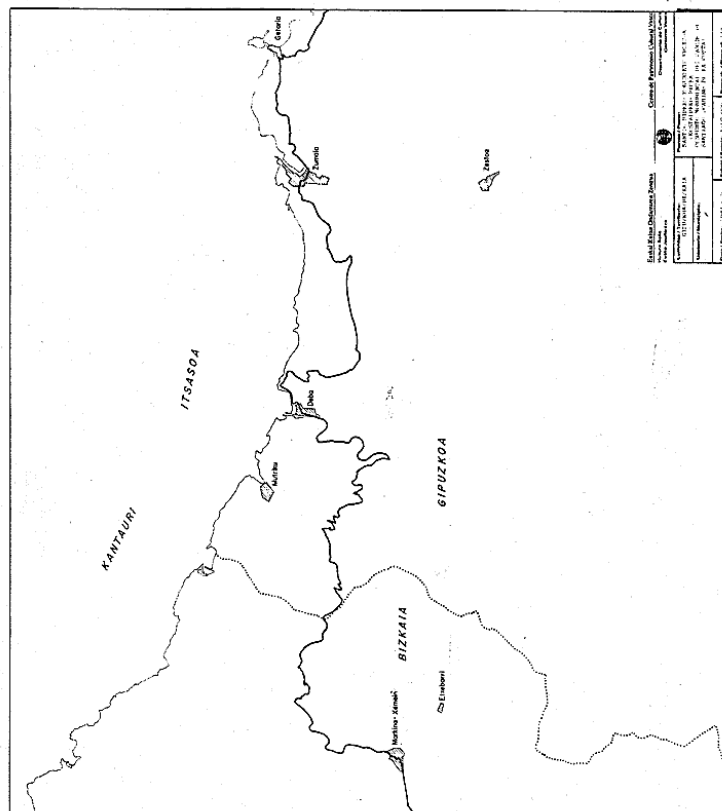
Sin embargo la irregular actuación no se detiene ahí, sino que como analizaremos en el punto siguiente tampoco se tiene en cuenta el hecho de que el **Camino de Santiago de la Costa**, en virtud del Decreto 14/2000 de 25 de marzo en vigor, está actualmente calificado **como Bien Cultural con la categoría de Conjunto Monumental** y en consecuencia está sometido a la protección entre otras de la Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco.

Pretender obviar esta circunstancia (tal y como lo hace el Diputado de Carreteras ante las JJGG) haciendo coincidir el trazado del Camino de Santiago con la N 634, parece una maniobra infantil como se demuestra en el punto siguiente.

d) Según el Gobierno Vasco, el Camino de Santiago a su paso por este ámbito coincide con la N-634

En efecto, obsérvese que en el Decreto ya citado ([Decreto 14/2000 de 25 de marzo](#)), únicamente aparecen mapas a escala 1:50.000 (ver mapa adjunto). En el resto del expediente tampoco aparece ningún otro mapa a escala distinta. Como se puede comprobar **en este mapa no es posible determinar el trazado del Camino con precisión**, máxime cuando hay que bajar al detalle de calcular por ejemplo 3 metros, establecidos en el régimen de protección como zona de servidumbre.

Por otro lado, lo que sí se sabemos a este respecto es lo oficialmente publicado en Boletín Oficial de Gipuzkoa. En efecto, véase el



ACUERDO DEL CONSEJO DE DIPUTADOS DE FECHA 21 DE DICIEMBRE DE 1999, POR EL QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE EL EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO GENERAL PARA LA DEFINICIÓN DE UN SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO DE NUEVO CEMENTERIO EN SUELO NO URBANIZABLE (ZONA DE ISTIÑA) DE DEBA, GHI-

123/99-p05-A (BOG. del 1 de Febrero de 2000), en cuyo punto III a instancia de la Dirección de Cultura del Gobierno Vasco se dice:

“III. Deberá señalarse en el documento urbanístico que la nueva zona destinada a Cementerio Comunal de Deba está limitada por el camino a Istiña, que forma parte del itinerario de la costa, recogido en el expediente de Calificación como Bien Cultural del Camino de Santiago, reabierto por orden del Consejero de Cultura de 21 de junio de 1994.”

El terreno escogido para la construcción de un nuevo cementerio se ubica a la altura del caserío Irarrazabal y es tangente al conocido como Camino Viejo (*Kaminu Zaharra*), el cual discurre en esta zona en PARALELO a la N-634.

De ahí se deduce que a tenor de la información oficial disponible y emanada del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, **el Camino de Santiago**, a su paso a la altura del caserío Irarrazabal, **NO COINCIDE CON LA N-634**, sino que entre ambos hay una distancia de unos 20 metros de separación aproximadamente (en esta separación se ubican el puesto de la Cruz Roja de Deba y la Estación Eléctrica de Iberdrola).

Esta contradicción entre el informe presentado ante las JJGG y la información oficial publicada en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, ha sido recientemente puesta de manifiesto ante el Director de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, estando a la espera de respuesta en estos momentos.

e) *La alternativa 2B es más cara que el Proyecto oficial.*

Resulta enormemente complicado rebatir el presupuesto de un Proyecto al promotor del mismo, dado que éste (como es el caso), adecúa las cifras en función de su conveniencia en un momento determinado, bien porque varía el trazado, bien porque varían los materiales constructivos, haciendo siempre que las alternativas aparezcan como menos ventajosas.

En cualquier caso, lo que sí parece claro es que según escrito registrado en las JJGG con fecha 23 de septiembre de 1998 con el número 227 (respuesta a una serie de preguntas por escrito sobre

este Proyecto), el Sr. Jaime afirma la existencia de un Proyecto con un coste máximo de 1.037 millones de pesetas.

Así decía la pregunta:

8.- ¿Cuál es el presupuesto de construir un túnel en la parte de Mutriku que comience en Txokorrekua y se prolongue en un puente hasta llegar a Deba?

*En el Anteproyecto no se desarrollaban soluciones en túnel por considerarse desproporcionadas, no obstante posteriormente, al recibirse propuestas de este tipo, se han analizado y valorado estimativamente. La solución en túnel desde Txokorrekua y puente en prolongación **tendría un coste entre 959 y 1037 Millones de pesetas** según las características exigidas a la solución, lo que supone un sobrecoste aproximado de entre 309 y 387 Millones de pesetas, **sobrecoste de construcción que se considera absolutamente injustificado** sin tener en cuenta que los gastos de conservación y explotación del túnel son también elevados y que en cuanto a su trazado es peor solución VER FOTO DE LA ZONA.*

De lo anterior se desprende que a juicio del propio Sr. Jaime, en declaración escrita (y por tanto bien pensada y calculada) a los máximos representantes de la soberanía popular, existe al menos un trazado (de menor afección social, medioambiental e histórico-cultural) que tiene un presupuesto máximo de 1.037 Millones de pesetas, muy similar (incluso algo inferior al Proyecto oficial que ahora se pretende acometer de 1.100 Millones de pesetas), que resuelve perfectamente el problema del paso a nivel, y que ha sido rechazado sin justificación aparente alguna, en favor de un Proyecto oficial que no presenta ventaja alguna sobre el mismo VER PLANO1, 2, 3 Y 4.



colindante con la ubicación prevista, acaba dicha zona de marisma"... "eliminando prácticamente la afección sobre la marisma y reduciendo la ocupación en el D.P.M.T.". Asimismo, solicita que se le envíe la justificación de la solución. También en dicho informe, más adelante, solicita información sobre el estudio de alternativas y la justificación de la solución adoptada volviendo a insistir en que "con un desplazamiento mínimo de la estructura, podría salvarse dicha zona de marisma y reducir la ocupación en el D.P.M.T.". También solicitaba otros ajustes en la adecuación de las márgenes del río y la reposición de la servidumbre de tránsito.

En contacto con la Delegación de Costas se nos comunicó verbalmente que se trataba de un mínimo desplazamiento de 5 a 10 metros, para encajar la pila central fuera del D.P.M.T. y no cruzar más que una esquina de la marisma, eliminando prácticamente su afección. (Ver plano adjunto nº 2).

Para aclarar que esta solución, que ya se había contemplado así en el Anteproyecto, suponía la demolición del Caserío Irrazabal y para completar la documentación inicialmente remitida, que era un simple extracto del Proyecto, se preparó en contacto con la Delegación de Costas de San Sebastián un nuevo dossier con los estudios de alternativas del Anteproyecto y del Proyecto, los estudios medioambientales, las medidas contempladas en el proyecto de restauración de la marisma y otras aclaraciones sobre las servidumbres de tránsito y el ajuste de la superficie de adscripción. Se ha tenido una entrevista con la Dirección de Costas, en Madrid, aclarando algunos de estos aspectos y, estamos a la espera de la resolución del nuevo Director de Costas, habiéndose ofrecido, incluso, la posibilidad de realizar un estudio medioambiental complementario a dicha Dirección.

En lo que respecta a los aspectos histórico-culturales, nada hay que señalar en relación con el Decreto del Gobierno Vasco 58/2000, de 28 de marzo, que deja sin efecto la declaración del Caserío Irrazabal como bien cultural calificado.

Sobre cuál es el trazado del Camino de Santiago en la zona de Artzabal que es la afectada por el Proyecto, se solicitó informe aclaratorio al Gobierno Vasco. Dicho informe, que se adjunta, no deja lugar a dudas sobre el trazado del Camino y las afecciones del Proyecto a aquél, ya que sus dos últimos párrafos dicen así:

"Por ello, se puede concluir que las obras previstas no afectan al trazado por el que discurría el Camino de Santiago ya que lo que se prevé mejorar y actualizar es la infraestructura viaria.

En cuanto a la cuestión planteada, referente a si el trazado de la carretera N-634 en Deba coincide con el itinerario señalado en el expediente de protección del Camino de Santiago como ruta jacobea, se debe señalar que atendiendo a los datos que obran en dicho expediente el Camino de Santiago a su paso por este ámbito coincide con la N-634."

Aunque el informe anterior deja la cuestión totalmente resuelta, con fecha 23 de mayo se redactaron unas "Notas en relación con el Camino de Santiago en la zona de Artzabal en Deba" que son también muy ilustrativas al respecto y están a disposición de la Comisión.

Sobre los presupuestos de las distintas alternativas hay que destacar que "BIZIRIK-BETIKO" compara el presupuesto del Proyecto con las estimaciones de la fase de Anteproyecto de una solución que no era exactamente la 2B, sino más parecida a la definitivamente denominada 2C desechada por problemas técnicos de trazado.



COMISIÓN EUROPEA

DIRECCIÓN GENERAL

MEDIO AMBIENTE

Dirección B -

ENV.B.3 - Asuntos jurídicos, actividades legislativas y aplicación del derecho comunitario

Bruselas, **30-08-2000**
D (00) 432639

D. José Angel Esnaola Hernández
Plataforma Ecologista BIZIRIK
Barraincua, 16, 1º dcha.
E - 48009 BILBAO

Ref: **Queja 1999/5286.**

Muy señor mío:

Me dirijo a Vd. en relación con su expediente de queja registrado con la referencia 99/5286, relativo al proyecto de construcción de una nueva carretera en la zona del estuario del río Deba, en la provincia de Guipúzcoa, en el País Vasco.

En primer lugar, quiero agradecerle sus escritos de 30 de marzo y 16 de mayo pasados, por los que nos envía más informaciones en relación a este caso.

Tengo el gusto de comunicarle que, después de un primer análisis de este expediente, los servicios de la Comisión se han dirigido a las autoridades españolas a fin de solicitar sus observaciones sobre los hechos denunciados. Le mantendremos informado de la tramitación de este expediente.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para presentarle mis más atentos saludos.




Georges KREMLIS
Jefe de Unidad