

Alegaciones a la "versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia" e "Informe de Sostenibilidad Ambiental"

1. SE HA DE TENER MUY EN CUENTA EL GRAN VALOR ECOLÓGICO DE LA ZONA AFECTADA, RECONOCIDO POR EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El mismo Informe de Sostenibilidad Ambiental da gran valor al entorno en el que se proyecta la dársena exterior, sobre todo la fauna, la flora la geología, la geomorfología y el fondo marino de Cala Asabaratzza, la zona afectada. Este fondo marino contiene grandes bancos de arena utilizadas en la regeneración de muchas playas de la costa vasca. También alberga grandes praderas de *Gelidium Sesquipedade*, un alga de gran interés como recurso pesquero. También describe el paisaje como variado y rico en ambientes, aunque después en una gran contradicción, lo valora como cotidiano y de valor escénico medio.

2. SE HA DE TENER EN CUENTA LA CONDICION DE ESPACIO PROTEGIDO DE LA ZONA DONDE SE PROPONE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR

El proyecto de dársena exterior afecta a la conservación del Lugar de Interés Comunitario (LIC) de Jaizkibel. La actividad antrópica es compatible con el LIC pero la legislación exige conservar los valores por los que se declara lugar protegido. Según el documento de Referencia para la Evaluación Ambiental que emitió el Ministerio de Medioambiente, se debe considerar problema ambiental RELEVANTE la afección al LIC y a los fondos marinos.

En referencia a los fondos marinos, se exige desde ámbitos científicos que la zona marina entre Donostia y Biarritz sea catalogada también LIC, por su gran valor ambiental. En ese caso sería imposible construir el la dársena exterior ya que la zona se destruiría en totalidad. Se debe tener en cuenta que no es la figura de protección el que da valor a la zona marítima de Jaizkibel, esos valores son intrínsecos, por lo que el impacto sería el mismo con o sin figura de protección. Por la pérdida de este gran valor ecológico no se debería permitir su construcción. Las instituciones públicas de Gipuzkoa también reconocen el valor ambiental del entorno, pero contradiciéndose, desde las Juntas Generales se ha pedido que se excluya de la superficie del futuro LIC marino tantos los espacios afectados por la construcción del puerto exterior, como los necesarios para construir accesos y comunicaciones.

3. SE DEBE CONSIDERAR DETERMINANTE EL IMPACTO AMBIENTAL NEGATIVO Y OPTAR POR LAS ALTERNATIVAS QUE NO IMPLIQUEN LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR

Según la APP, el único impacto positivo de las alternativas 3 y 4, las únicas que plantean construir el puerto exterior, son la mejora de la calidad ambiental y la regeneración de la bahía. Admite impactos negativos, muchos de ellos críticos e irreversibles (medio biótico, paisaje, geomorfología, y en la vegetación y fauna marina en la zona de futuro LIC marino). La calificación global de las alternativas de la dársena exterior es SEVERA. Las alternativas que no contemplan el puerto exterior no provocan impactos críticos e irreversibles.

Queda pues probado que el impacto de este proyecto es inasumible, que la ladera norte de Jaizkibel quedará afectada de manera crítica e irreversible, sobre todo el medio marino, de gran calidad ambiental.

Queda probado aún cuando muchas de las actuaciones o infraestructuras que se plantean en el ISA no se evaluarán ambientalmente en el mismo documento, y tendrán su propia tramitación aparte, así que no sabremos cual será su impacto, a añadir a la construcción del puerto exterior. Algunas de las infraestructuras que se tramitarán aparte son el área energética donde se ubicará la actual central térmica y otras instalaciones parecidas, la zona de actividad logística, o el acceso rodado y ferroviario al puerto... Todas ellas instalaciones con un gran impacto ambiental. No se pueden dar por hecho estas infraestructuras si no se ha analizado el impacto que pueden producir.

4. SE DEBEN TOMAR MEDIDAS CONTRA EL CAMBIO CLIMATICO, Y NO UTILIZARLA COMO EXCUSA PARA JUSTIFICAR LO INJUSTIFICABLE.

En el Documento de Referencia para la Evaluación Ambiental emitido por el Ministerio de Medioambiente se pide que se consideren aspectos relacionados con el cambio climático. Ha este respecto el ISA plantea mejoras tecnológicas en la central térmica que se ubicaría en el puerto exterior, cosa que no han hecho en la actual central de Pasaia, siendo la instalación más contaminante del puerto. No se debe trasladar la central a ningún otro lugar, se debe cerrar. Si es nociva para la bahía de Pasaia también lo es para otras ubicaciones.

Ahora plantean que se construya en el puerto exterior junto con otras instalaciones energéticas contaminantes. Esta reubicación no mejorará el problema del cambio climático, las emisiones de GEI serán las mismas e incluso irán en aumento. La misma Autoridad Portuaria de Pasajes reconoce que la central térmica de carbón es una instalación nociva para la salud y el medioambiente. No se debería plantear su continuidad ni instalar otras instalaciones energéticas no renovables. La única alternativa tecnológica aceptable para las infraestructuras de generación eléctrica son las que utilizan energía renovable de manera adecuada. Estas son las únicas verdaderamente sostenibles: porque no afectan al cambio climático ni utilizan combustibles fósiles contaminantes y finitos.

El hipotético incremento del tráfico marítimo también aumentará las emisiones de gases de efecto invernadero, ya que los buques utilizan combustibles fósiles.

5. NO SE DEBE CONDICIONAR LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA A LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR.

Una de las razones de la Autoridad Portuaria de Pasajes para construir el puerto exterior es la regeneración de la bahía, dando por hecho que es la única vía que posibilita esa regeneración. En opinión de la APP el puerto exterior “constituye la única manera de conjugar la regeneración de la Bahía de Pasaia con la consecución de un puerto moderno”. En los últimos años no ha habido mejora alguna para hacer creer a la población afectada que no hay otra opción, pero la hay.

Según el ISA uno de los objetivos principales de la construcción del puerto exterior es la regeneración integral de la bahía de Pasaia. Se plantea la dársena exterior como única vía de regeneración. La realidad es que muchas de las actividades comerciales actuales ubicadas en la bahía no se trasladaría al exterior, se quedaría en el mismo sitio, por ejemplo las actividades portuarias de carga y descarga, pequeños talleres, el parque de vehículos, el puerto pesquero y el tráfico asociado al mismo, todas ellas focos causantes de ruido. A estas hay que añadir el tráfico generado por la N-I, las carreteras comarcales GI-3440 y GI-2638, y el ferrocarril, que son focos de contaminación y emisión sonora externos e independientes de las actividades portuarias.

Con la construcción de la dársena exterior solo una parte de la actividad molesta desaparecería de la bahía, continuando las molestias de los vecinos. Y no todo el suelo portuario se liberaría para otros usos, como quieren dar a entender.

Tampoco se ha intentado reordenar las actividades portuarias optimizando los recursos de la bahía. Se ha dejado que la degradación avance y así hacer creer que sin construir el puerto exterior es imposible mejorar la situación.

El ISA reconoce que “los criterios a aplicar deben seguir los criterios predominantes hoy en día en el País Vasco, basados en una densificación progresiva de los centros urbanos frente a la extensión ilimitada de las áreas urbanizadas en detrimento de un territorio natural escaso”. Dice que se pretende un espacio mixto, complejo y diversos que permita la coexistencia de los diferentes usos: espacios públicos de calidad, vivienda, social y libre, comercio, movilidad sostenible, actividades económicas y equipamientos, todo ello dentro de criterios de cohesión, mezcla y lucha contra la exclusión social. Añadimos, sin que se beneficien intereses económicos privados. Todo ello es posible con una reordenación de la bahía que responda al interés social y no al económico.

6. LA JUSTIFICACIÓN Y LA VIABILIDAD ECONÓMICA NO ESTÁN PROBADAS

La única justificación de la APP para la ampliación y construcción del puerto exterior son los hipotéticos futuros tráficos del puerto exterior y que según ellos es la única vía para la regeneración de la bahía.

La evolución del tráfico ha sido negativa los últimos años, incluso antes de la crisis económica. Y la previsión del crecimiento del tráfico para los siguientes años es también bastante escasa: para finales del 2010 4,1 millones de toneladas; para 2012 es de 5 millones de toneladas; para 2022 6,6 millones de toneladas y en el escenario óptimo, para 2030 se prevén 9,3 millones de toneladas. Las previsiones de años anteriores no se han cumplido por lo que estas tampoco tienen ninguna credibilidad.

El puerto actual ya tiene capacidad para 13 millones de toneladas, la necesidad de ampliarlo es falsa. Además se deben suprimir los tráficos de carbón a partir de 2022, ya que el permiso de actividad de la central térmica expira en esta fecha y es el único destino del tráfico de carbón. Es decir, los tráficos serán inferiores a los expuestos en el ISA.

Las previsiones de impacto económico se hacen para el periodo 2010 son por al menos poco creíbles: 2.525 son los empleos inducidos que se mantendrían durante un año en el período 2010-2054 en la alternativa del puerto exterior, frente a los 67 que tendría el puerto actual sin ninguna modificación.

La coyuntura de crisis económica y ecológica nos ha enseñado que el crecimiento no es infinito, que debemos mantener lo que tenemos de manera sostenible. No podemos crecer sacrificando recursos, medioambiente, y bienestar de las personas.

En cuanto a la financiación y el coste del proyecto, costará 844 millones de euros. En el Documento de Referencia para la Evaluación Ambiental se hablaba de un puerto exterior más grande y con un coste cercano a los 1.500 millones de euros, pero antes de elaborar el Informe de Sostenibilidad Ambiental lo han ajustado. Sus defensores se han dado cuenta de la imposible justificación y viabilidad económica. El 27 de octubre de 2010, la diputada foral de Ordenación del Territorio ha afirmado que no ha habido implicación del capital privado y que en estos momentos solo se cuenta con 150 millones a los que la APP podría recurrir vía crédito. Admite que la aportación del sector privado está llamada a ser uno de los pilares del proyecto. La actual coyuntura económica hace imposible esta opción.

7. LA APP CONTINUA SIN CONSIDERAR OTRAS ALTERNATIVAS

La valoración de las alternativas se limita a la posibilidad de lo que ellos entienden como regeneración y no valoran los impactos negativos que provocará la construcción del puerto exterior.

No se valora como alternativa ninguna opción en el que el puerto actual se mejore y se reordene. Se plantea el desvío de tráfico a otros puertos como alternativa en sí, no como algo complementario. Si se optase por la reordenación y la regeneración, el desvío de algunos tráficos sería complementario, y ayudaría a liberar espacios para la ciudadanía.

Se puede reorganizar el espacio actual sin invadir entorno natural o rural, quitando almacenes de chatarra y de automóviles por ejemplo. Así habría suficiente espacio para la actividad portuaria, incluso para el crecimiento de la actividad, preservando el medio natural de Jaizkibel y mejorando la calidad de vida de la población de la bahía. Esto haría posible una regeneración de la bahía sin provocar ningún impacto crítico ni irreversible. Pero esta alternativa no se contempla, aún siendo uno de los requerimientos que hizo el ministerio de medioambiente en el documento de referencia para la evaluación ambiental.

La alternativa elegida por la APP es la de mayor rentabilidad económica y la que mayor impacto ambiental negativo e irreversible provocará. En ningún momento

se ha tenido en cuenta otra alternativa, el único interés es el económico, la regeneración y la mejora ambiental de la bahía son una excusa.

8. LAS MEDIDAS PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS SON IRRISORIAS PARA UN GRAN DESASTRE ECOLOGICO.

La mayoría de las medidas planteadas hacen referencia al periodo de obras, y no al impacto que permanecerá después de este periodo.

Las medidas compensatorias se limitan a actuaciones como la regeneración de la bahía, que anteriormente se describe como principal objetivo y no una compensación; la mejora del acceso a Kalaburtza y su desafección, en compensación a la destrucción de la cala Asabaratzza... También se plantea una campaña de regeneración de playas con la arena de la cala Asabaratzza antes de destruirla,...

Estas medidas protectoras, correctoras y compensatorias no minimizarán los impactos identificados en la evaluación ambiental.

9. NO SE TIENE EN CUENTA LA OPOSICIÓN SOCIAL EXISTENTE CONTRA EL PUERTO EXTERIOR.

El ISA cita una encuesta realizada, y de la que se concluye que más de la mitad de la población de Gipuzkoa está a favor del proyecto. Sin embargo, se reconoce que la gente no tiene mucha información, lo que permite poner en duda el valor de la encuesta.

Llama la atención que no se haya consultado y ni siquiera se haga mención, a la oposición social surgida en contra de este proyecto. Desde que se conoce la intención de la Autoridad Portuaria de Pasajes de llevar a cabo el proyecto del puerto exterior, diversas organizaciones y movimientos sociales de diferente naturaleza se han posicionado en contra y se han movilizado. No hay más que ver la cantidad de alegaciones de distintos grupos ecologistas, políticos, sindicatos, incluso administraciones públicas. La participación pública activa es imprescindible en todos los proyectos públicos. En la bahía de Pasaia se le está dando la espalda a una gran parte de la opinión pública y de la ciudadanía.