

**Alegaciones a los documentos “versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia” e “Informe de Sostenibilidad Ambiental Revisado”. (BOE 3 de Diciembre de 2011)**

## **A L E G A C I O N E S**

### **1. SE DEBE DE TENER MUY EN CUENTA EL GRAN VALOR ECOLÓGICO Y LA CONDICIÓN DE ESPACIO PROTEGIDO DE LA ZONA DONDE SE PROPONE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR**

Los mismos Informes de Sostenibilidad Ambiental dan 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. Describe el paisaje como variado y rico en ambientes, aunque después en una gran contradicción, lo valore como cotidiano y de valor escénico medio. El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino en su Documento de Referencia ya advirtió del severo e irreversible impacto que provocará la construcción y la actividad de la alternativa 3 en esta zona reconocida como de gran valor ecológico.

Se trata de un requerimiento del MMAMMR el disfrute de espacios naturales como elemento esencial de calidad de vida de la población y el PDIPP vuelve a dejarlo de lado. Dice que se consideran una serie de principios de sostenibilidad y criterios ambientales estratégicos, entre los que se encuentra implícito el disfrute de espacios naturales. Pero se sigue sin tener en cuenta como valor.

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 la dársena exterior ya que con ella la zona se destruiría en su totalidad. Se debe tener en cuenta que no es la figura de protección la que da valor a la zona marítima de Jaizkibel, sino que 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 pidió que se excluya de la superficie del futuro LIC marino tanto los espacios afectados por la construcción del puerto exterior, como los necesarios para construir accesos y comunicaciones. La APP reconoce que la actividad de un puerto industrial no es compatible con una reserva marina acorde a los estándares actuales de protección del medio ambiente en general y del medio marino en particular.

Entre los principios del PDIPP se considera básico minimizar los efectos de la dársena exterior sobre los objetivos de conservación que han dado origen a la inclusión del monte Jaizkibel en la Red Natura 2000, pero se decanta por la alternativa 3 cuando es la que mayor impacto provocará en este espacio, una gran contradicción.

## **2. 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 la alternativa 3 (la única que plantea construir el puerto exterior) es 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): ocupación de fondos marinos, ocuparán unas 312 Ha de lámina de agua, cuya calidad se verá alterada por las actividades del puerto, en la franja costera de afección de la alternativa 3 se producirá la desaparición de la cala Asabaratz. 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.

En cuanto a la afección del LIC y de la Red Natura 2000, según la memoria del ISA, se ha desarrollado un Estudio de Evaluación para analizar las posibles repercusiones de la Alternativa 3, llegando a la conclusión de que existen dos únicas afecciones secundarias sobre el espacio LIC, ambas de carácter indirecto: desaparición de brezales secos Atlánticos costeros y la disminución de calidad del hábitat de algunas especies catalogadas en el anexo I de la Directiva Aves: Halcón peregrino, Alimoche común y Paíño europeo. Pero analizando el Estudio de Evaluación mencionado (Anexo I del Tomo III) leemos que reconoce que el puerto exterior sí que tiene impactos directos, cuando habla de la afección a la Red Natura 2000:

- Afecciones directas a hábitats de interés comunitario y a especies de interés comunitario dentro de los límites del espacio ES2120017 Jaizkibel.
- Afecciones indirectas a los procesos ecológicos, las especies de interés regional, al paisaje, a la calidad de las aguas superficiales, a otros espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, a sus objetivos de conservación, y a otros elementos que contribuyen a la calidad ecológica de los lugares.

Queda probado el impacto irreversible, 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 real, 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, la zona de actividad logística de Lezo, o el acceso rodado y ferroviario al puerto, etc. Todas ellas son instalaciones con un gran impacto ambiental. No se pueden dar por hecho estas infraestructuras si no se ha analizado el impacto que producirán.

### **3. 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 irreversible 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 Asabaratzta, una campaña de regeneración de playas con la arena de la cala Asabaratzta antes de destruirla,... El ISA revisado sólo incluye las medidas correspondientes a la Alternativa 3, opción escogida y única que tienen estos impactos tan graves e irreversibles.

Estas medidas protectoras, correctoras y compensatorias no minimizarán los impactos identificados. Si el impacto es irreversible no hay medida protectora o correctora que reduzca el impacto.

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

Se utiliza la excusa del cambio climático y se ocultan datos para dar valor a una alternativa que en realidad es la más perjudicial para el medio ambiente.

En el Documento de Referencia para la Evaluación Ambiental, el Ministerio de Medioambiente pidió que se consideraran aspectos relacionados con el cambio climático. A este respecto el ISA revisado plantea la alternativa 3 como la menos contaminante y para ello presenta un informe sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que cada alternativa generará. Dicho estudio no es válido, ya que no tiene en cuenta los gases que se emitirán en el periodo de construcción, tanto por la maquinaria utilizada como por el transporte de materiales.

También se plantea en el PDIPP una planta energética (el anterior ISA de 2010 hablaba de una central de ciclo combinado). El PDIPP afirma que en dicha central se aplicarían las mejores tecnologías disponibles. Aunque esta premisa no se ha cumplido en la actual Central Térmica de Pasaia, siendo la instalación más contaminante del puerto. Esta central no se debe reemplazar o trasladar a ningún otro lugar, se debe cerrar y no construir ninguna otra parecida. Si es nociva para la bahía de Pasaia también lo es para otras ubicaciones. Esta propuesta de construcción de una central energética se escapa de las competencias de la Autoridad Portuaria de Pasaia, será una planificación de orden superior la que determine si es necesaria y en su caso donde se ubicaría.

Esta reubicación no mejorará el problema del cambio climático, las emisiones de GEI irán en aumento. La misma Autoridad Portuaria de Pasaia 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 casi por hecho que es la única vía que compatibiliza la regeneración y la actividad portuaria. Pero lo que se muestra como regeneración es más una urbanización de la bahía que una regeneración, con posibilidad incluso de regresión ambiental sobre la situación actual en algunos aspectos. La verdadera regeneración es abrir la bahía a la ciudadanía.

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.

Uno de los objetivos principales del PDIPP y en consecuencia 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, se añadiría una dársena para embarcaciones de recreo; 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. Incluso las alternativas 1 y 2 implican la ocupación de más suelo para actividad industrial. Se ha dejado que la degradación avance y así hacer creer que sin construir el puerto exterior es imposible mejorar la situación.

El ISA de 2010 reconocía 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”. Se pretendía 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 APP CONTINUA SIN CONSIDERAR OTRAS ALTERNATIVAS**

No se ha evaluado la alternativa de mejora solicitada desde el MARM, basada en una ordenación racional y la aplicación de las mejores técnicas disponibles, a pesar de haberse solicitado ampliamente en el procedimiento anterior de información pública.

La comparación de alternativas presentadas no es real y así lo demuestra este párrafo de la memoria del ISA revisado “estamos por lo tanto ante dos alternativas antagónicas, una que implica el mantenimiento de la conservación actual, con pequeñas actuaciones paliativas en el entorno de la bahía, con problemas desde el punto de vista de la eficiencia funcional y energética (emisiones), y de la perpetuación de una situación de degradación en el entorno natural y urbano de la bahía. La otra por el contrario implica una posibilidad de regeneración integral de la bahía, y una mejora en la eficiencia energética y funcional de la actividad, con mejoras en indicadores de escala global como la el potencial de calentamiento global, pero al precio de afectar de forma significativa hábitats y especies de alto valor ambiental, y una relevante afección sobre el paisaje.”

Se da a elegir entre un espacio de gran valor ambiental y la regeneración de la bahía, cuando los dos son posibles y lo único que se debe valorar es quién es el beneficiario de esta obra faraónica que nos endeudará por muchísimos años. Aunque valorando la alternativa 2 sí ponen como prioritario el medioambiente (“la inviabilidad económica se añade a la valoración extraordinariamente negativa que desde el punto de vista paisajístico, social y ambiental debe merecer esta alternativa”). Al valorar la alternativa 3, que sería incluso peor en estos aspectos, cambian los criterios y las prioridades.

La valoración comparativa de las diferentes alternativas no tiene en cuenta realmente el impacto ambiental irreversible de la zona y que debería ser determinante en la valoración de grandes infraestructuras. La siguiente frase retrata a la perfección la elección de la alternativa 3: “La Alternativa 3 es la de mejor encaje en los objetivos generales del PDIPP”. Porque los objetivos del PDIPP son los que son: aumentar los beneficios económicos de las empresas del puerto, sin que haya una regeneración real y destrozando el único espacio natural que queda en esta comarca ya de por sí demasiado antropizada y degradada.

No se valora como alternativa ninguna opción en la que el puerto actual se mejore y se reordene, sin ocupar más suelo. 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 tráfico sería complementario, y ayudaría a liberar espacios para la ciudadanía.

Se puede reorganizar el espacio actual sin invadir entorno natural o rural, por ejemplo quitando almacenes de chatarra y de automóviles. 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.

La APP hace caso omiso de la petición del MARM y no ha valorado la posible coordinación con el Puerto de Bilbao, ya que lo considera un rival que podría quitarle tráfico. La única vía para trabajar conjuntamente, según la APP, sería que se unieran en una única Autoridad Portuaria, pero no analiza esta opción.

## **7. LA CONSTRUCCIÓN DE LA DARSENA EXTERIOR NO ESTÁ JUSTIFICADA Y LA VIABILIDAD ECONÓMICA NO ESTÁ PROBADA**

Se ha hecho una utilización inadecuada del procedimiento para solventar los cambios continuados del PDIPP, derivados de la inmadurez e incertidumbre de su propuesta. Las modificaciones que se han dado se han centrado exclusivamente en la justificación de la alternativa elegida, con la doble vía de intensificar los argumentos a favor de la misma frente a otras alternativas. La falta de concordancia entre las propuestas de ambos documentos es muy importante. Esta dinámica está creando una clara indefensión a los posibles afectados, la sociedad que al final es la que costea la obra, que difícilmente al final sabe lo que se está planteando (las descripciones y datos de la propuesta elegida son escasas y confusas).

La única justificación de la APP para la ampliación y construcción del puerto exterior son los hipotéticos futuros tráfico del puerto exterior y, que según el PDIPP, es la única vía para la regeneración de la bahía. Según la APP la alternativa 3 es la única de las alternativas analizadas en el PDIPP que permiten garantizar la actividad portuaria a medio y largo plazo. Pero la continuación de la actividad también es posible en el puerto actual. Lo que se pretende garantizar es más beneficios para los

intereses privados, el enriquecimiento de unos pocos, y que otros muchos seguirán sufriendo los impactos de vivir cerca de un puerto mal organizado. 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.

La autorización del PDIPP debería estar supeditada a razones de interés público. Según el APP el Puerto de Pasaia está considerado una infraestructura portuaria de interés general para Puertos del Estado, por lo que su futuro desarrollo a través del PDIPP debe considerarse de interés general. Y nosotros añadimos, si el puerto funciona según la competitividad y la lógica empresarial y la del beneficio, que poco tiene de bien común. Que no se defina como un bien común para poder hacer una infraestructura que de no ser una empresa pública nunca podría hacerse.

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. En 2011 los tráficos se han situado en 3,2 millones de toneladas, muy lejos de los que se contabilizaron en 2003 (5,96 millones) y de los 7,1 millones que estableció el ISA anterior que podría acoger en 2030 en la alternativa que analiza esta posibilidad. 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 previstos. En lo que respecta a la capacidad potencial del puerto interior, tiene un amplio margen de crecimiento en el volumen de tráficos sobre su situación actual. Incluso la capacidad del puerto según el ISA anterior se elevaba a 7,5 millones de toneladas, disponiendo de espacios fuera del recinto portuario. Sin embargo, el “Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP)” realizado anteriormente por la Autoridad Portuaria, documento básico para el desarrollo del Plan Especial de la Zona de Servicio y por tanto referente para el resto de instrumentos de ordenación, define la capacidad del puerto actual en 12.310.000 toneladas anuales, doblando por tanto la calculada en el ISA revisado. La necesidad de ampliarlo es falsa, la justificación de la construcción de la dársena exterior por saturación del actual puerto cae por su propio peso.

Resulta desde todo punto insuficiente el análisis del empleo actual y aporta cifras incoherentes, sin haberse resuelto en el ISA Revisado. En referencia al empleo previsible proporcionado por el funcionamiento del puerto exterior e

instalaciones conexas, ni el PDIPP ni el ISA en ambas versiones aportan ninguna cifra, así que la creación de empleo queda sin justificar. La APP contesta a las alegaciones dando valor al tipo de estudios elaborado, sin valorar que la creación de empleo, más aún en tiempos difíciles económicamente como los actuales, es una variable incierta.

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. Las alegaciones relacionadas con el modelo de desarrollo que se impulsa desde la Autoridad Portuaria de Pasaia se contestan de manera incongruente, diciendo que se basan en las políticas de transporte de la UE, como si eso fuese garantía de sostenibilidad. Cuando las alegaciones en este sentido se referían al construir por construir, sin tener en cuenta las necesidades sociales de la comarca.

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. Sus defensores se dieron cuenta de la imposible justificación y viabilidad económica. En el ISA del 2010 se hablaba de un puerto exterior que costaba 844 millones de euros, pero en el Informe de Sostenibilidad Ambiental Revisado lo han ajustado otra vez, el coste de la alternativa 3 será de 750 millones de euros.

Según la APP la inversión privada la asumirán en mayor parte los operadores de terminales de mercancías, los navieros y la empresa de generación de energía que construirá la Central Térmica. Aunque esta propuesta de construcción de una central energética se escapa de las competencias de la Autoridad Portuaria de Pasaia, se da por hecho, pero será una planificación de orden superior la que determine si es necesaria y en su caso donde se ubicaría. Según la página web del puerto no hay más de 40 empresas en el Puerto de Pasaia. ¿Serán estas las que harán semejante inversión? Ya en octubre de 2010, la entonces diputada foral de Ordenación del Territorio afirmó que no hubo implicación del capital privado. Admite que la aportación del sector privado está llamada a ser uno de los pilares del proyecto, aunque la actual coyuntura económica hace imposible esta opción.

La actual Diputación de Gipuzkoa ya ha dicho que no tomará parte en la financiación del nuevo puerto. En las alegaciones presentadas al ISA revisado, la Diputación considera esta infraestructura inviable económica y

medioambientalmente, por lo que ha pedido desestimar y retirar el proyecto. Sostiene que la solución elegida por la Autoridad Portuaria no se justifica por razones económicas, territoriales, ambientales e incluso legales y estima que el puerto exterior provoca daños ambientales críticos sobre elementos valiosos de la red Natura 2000 y causa perjuicio a la integridad del LIC de Jaizkibel. Agrega que la evaluación económica que hace la Autoridad Portuaria es poco consistente y rigurosa, porque no pueden obtenerse los recursos necesarios para financiar la construcción del puerto exterior, ni mucho menos la rentabilidad que le es exigida por ley. Expone, asimismo, que no se han estudiado con suficiente rigor otras posibilidades. Añade que algunos usos y actividades importantes para costear el puerto exterior, como la central de producción energética y el Masterplan para la regeneración de la bahía, son incompatibles con las prescripciones legales de la normativa de Costas y Puertos. Se puede decir que la Autoridad Portuaria ha perdido un aliado muy importante.

Como nueva vía de financiación se plantean los fondos de pensiones y los fondos de infraestructuras. En una situación tan imprevisible como es la situación actual de los mercados financieros, esta propuesta es cuando menos atrevida. En todo caso, es difícil de creer y de tener en cuenta, más aún cuando nunca ha contado con este tipo de financiación por no ser una infraestructura relevante, que muchísimas infraestructuras son deficitarias (aeropuertos, TAV,...). No hay ningún compromiso para sostener tal afirmación.

En cuanto a la otra vía de financiación, se cuenta con los suelos que se liberaran de la actividad del puerto. Por un lado el mercado inmobiliario está totalmente estancado y parado, así que no se puede tener la certeza de que se consiga financiarlo de ese modo, siempre y cuando no se haga con dinero público, que entonces lo pagaríamos todos y no sería financiación privada, pero en vista de la situación de deuda y deficit de las arcas públicas tampoco posible. Otro detalle a tener en cuenta es la competencia que tendría la Autoridad Portuaria de Pasajes sobre suelo recalificado como no portuario, en ese caso la competencia sería del Departamento de Costas o del Ayuntamiento pertinente. Hay varias alegaciones presentadas por los Ayuntamientos afectados en cuanto a competencias.

Queda claro que la financiación está basada en supuestos que muchas veces quedan fuera del alcance de las competencias de la Autoridad Portuaria de Pasaja.

## **8. NO SE TIENE EN CUENTA LA OPOSICIÓN SOCIAL EXISTENTE CONTRA EL PUERTO EXTERIOR.**

La participación pública activa es imprescindible en todos los proyectos públicos, y en éste ha brillado por su ausencia. Solo se limita a las alegaciones y a las encuestas y entrevistas interesadas.

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, aunque desde la APP se nos ha invisibilizado. No hay más que ver la cantidad de alegaciones de distintos grupos ecologistas, políticos, sindicatos, incluso administraciones públicas. También ha habido alegaciones a favor desde empresas, la mayoría de las cuales ha presentado el mismo modelo de alegación preparado e impulsado por Guiport. En la bahía de Pasaia se le está dando la espalda a una gran parte de la opinión pública y de la ciudadanía.

La APP basa la participación en un estudio realizado mediante 2300 entrevistas telefónicas, y que muchas de ellas reconocen que no tienen mucha información, lo que permite poner en duda el valor de la encuesta, aunque la APP concluye que que más de la mitad de la población de Gipuzkoa está a favor del proyecto. También se han realizado 2 dinámicas de grupo con población general y 16 entrevistas abiertas en profundidad: 6 a líderes de opinión vinculados al ámbito de influencia del Puerto de Pasaia y 10 a empresas guipuzcoanas. No se sabe que empresas son ni que representatividad tienen, aunque previsiblemente poca, ya que en Gipuzkoa hay 776 empresas consideradas grandes, de más de 50 empleados.

Este proyecto es un claro ejemplo de falta de transparencia y participación ciudadana.

## **CONCLUSIÓN**

De acuerdo a los argumentos reseñados, que estimamos que lo justifican plenamente, se solicita que se acuerde la **declaración de impacto ambiental**

**negativa, y subsidiariamente, en caso de seguirse adelante con el Plan sea completado con los aspectos señalados en el presente documento, para su toma en consideración en la redacción definitiva de dicho Plan.**

A 26 de Enero de 2012

Fdo:

Responsable del area de  
Medio Ambiente del sindicato ELA