

¿Para qué el puerto exterior?

Tenemos grandes necesidades sociales

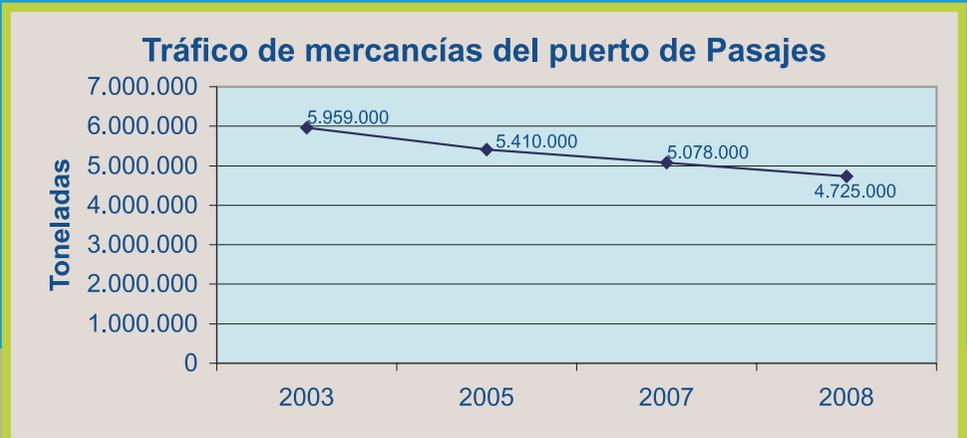


No hay ninguna razón para construir el puerto exterior de Pasaia.

EL PUERTO EXTERIOR NO ES NECESARIO

1. La actividad portuaria no crece

El puerto se está utilizando como almacén de mercancías. En 2008 el tráfico en el puerto de Pasaia era de 4,7 millones de toneladas, un 20% menos que en 2003. Se dice interesadamente que el puerto actual está saturado, pero según el plan estratégico su capacidad es de 13 millones de toneladas. Las previsiones decían que el tráfico iba a aumentar, pero ha disminuido. Ahora dicen que las necesidades futuras serán mayores, y que por eso es necesario el puerto exterior. ¿Qué credibilidad tienen estas "previsiones"?



2. La viabilidad económica no está probada

Cada día dicen una cosa. Ahora señalan que habrá una primera fase, en la que se construirá el 70% del espacio total, consiguiendo satisfacer así todas las necesidades. Entonces, ¿por qué construir el otro 30%? Además, van a contratar a un bufete de abogados de Madrid para conseguir la financiación necesaria. Nada más ni nada menos que 1.050 millones de € + IVA. Y se tiene que decidir la ubicación "exacta" del puerto. Es decir, no saben exactamente dónde construir, ni cuánto, ni quién lo va a pagar. Pero eso sí, nos quieren hacer creer que es un proyecto rentable.

3. Los datos de creación de empleo son muy dudosos

El número de empleos que va a generar el puerto exterior, ni se precisa, ni está fundamentado. Es lógico, teniendo en cuenta el poco rigor con el que trabajan quienes nos quieren vender el proyecto. Por el tipo de actividades que se proponen, las necesidades de nuevo empleo son mínimas. El traslado de las actividades actuales y la reconversión de los sistemas de carga y descarga pueden suponer una oportunidad para reducir plantillas.

En todo caso está demostrado que destinando esos recursos a mejorar los servicios públicos sociales (sanidad, guarderías, residencias,...), se crea mucho más empleo.

4. Las verdaderas razones

El interés económico del puerto reside en la propia obra de construcción y en la implantación de una macrocentral térmica de carbón, una planta de biodiesel y depósitos de hidrocarburos. Así, el puerto sería un negocio de la construcción, y después, fundamentalmente, un gran almacén de mercancías y un asentamiento de actividades contaminantes.

5. Hay mejores alternativas

Este proyecto se presenta sin tener en cuenta la existencia de los puertos de alrededor (Bilbao, Baiona) ni la posibilidad de plantear un proyecto en común.

Se está condicionando la regeneración de la bahía a la construcción del puerto exterior. Se paralizan las mejoras necesarias en el puerto actual para enfrentarlo con la población que le rodea, queriendo demostrar así que el puerto exterior es la única solución. Pero el propio Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria confirma las posibilidades de mejora existentes, demostrando la mala gestión que se viene realizando. Con una buena ordenación de la bahía se puede seguir operando, se pueden establecer nuevos usos del suelo y abrir dicha bahía a la ciudad, disminuyendo las molestias al entorno. El Ministerio de Medio Ambiente ha dicho que se deben tener en cuenta todas estas alternativas, hasta ahora no analizadas, y elegir la más adecuada.

GRAVE DETERIORO MEDIOAMBIENTAL

1. Es un entorno de grandes valores naturales y una zona protegida

Jaizkibel tiene un gran valor ecológico. Es un paisaje virgen formado por espectaculares acantilados, calas escondidas y praderas sobre el mar. Cuenta con 11 puntos de interés geológico y es un gran mosaico de biodiversidad (podemos encontrar 13 hábitats de Interés Comunitario con especies vegetales muy frágiles y raras). Es un refugio para aves migratorias y también habitan 16 especies de animales protegidos a nivel europeo. Por sus valores, Jaizkibel está reconocida por varias figuras de protección: Red Natura 2000, Zona de Especial Conservación de la Comunidad Europea, Espacio de Interés Naturalístico del País Vasco y Área de Especial Protección del Plan Territorial de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Además se propuso Jaizkibel como Reserva Natural y para su declaración como Parque Natural.

2. Provocará impactos ambientales irreversibles

El actual puerto de Pasaia es un almacén de chatarra que provoca graves daños ambientales. El puerto exterior tendrá la misma función y mayores impactos ambientales. Los estudios reconocen que hay y habrá daños importantes. Dicen que tratarán de minimizar el impacto ambiental. En el actual puerto no se toman las medidas ambientales necesarias. ¿Lo harán en el puerto exterior?

3. No es un Eco puerto

Se quiere vender Jaizkibel como un eco puerto, pero en realidad es un superpuerto normal y corriente. Las mercancías que se moverán no serán limpias, porque sin mercancías sucias no sería un puerto rentable. Dicen que no se harán desmontes en Jaizkibel



pero se callan que rellenarán 200 hectáreas de superficie marina. Proponen una planta maremotriz para la generación de energía renovable, pero esconden una central térmica, una planta de coque y un almacenamiento subterráneo de CO₂. En definitiva, lo ecológico es propaganda. La realidad es más sucia.

4. Es un modelo de desarrollo insostenible

El modelo de desarrollo que se plantea supone un gran consumo de suelo y recursos. Se despilfarrarán recursos naturales, se reducirá el suelo agrario y se crearán necesidades de nuevas infraestructuras (carreteras, ferrocarril,...), perjudicando la calidad de vida del entorno. El desarrollo debe ser sostenible y este proyecto no lo es.

La propia Viceconsejería de Medio Ambiente dijo que "se realizan afirmaciones sin base alguna y que hay diversas y serias contradicciones". El Ministerio ha señalado que el proyecto no está justificado técnica, económica y ambientalmente.

NO SE TIENE EN CUENTA LA OPINIÓN DE LA CIUDADANÍA

No ha habido discusión sobre el futuro del puerto. La ciudadanía no ha podido tomar parte en la decisión. No se escuchan ni se contestan las razones de quienes nos oponemos a este proyecto, aún teniendo una amplia representación social y política, el propio ministerio lo reconoce y critica.

Por todas estas razones ELA exige que se abra una discusión pública y que se le consulte la decisión a la ciudadanía; que de una vez se analicen alternativas reales y beneficiosas para el conjunto de la población y no las que interesan a unos pocos. Exigimos una adecuada regeneración de la bahía de Pasaia.

SE NECESITAN MÁS SERVICIOS PÚBLICOS

Mientras se quiere despilfarrar una enorme cantidad de dinero en una obra innecesaria y de graves repercusiones medioambientales, en nuestra comarca existen muchas necesidades sociales que no se cubren:

- En materia de sanidad, el hospital de Bidasoa, aún siendo un centro comarcal, ofrece muy pocas camas para toda la población a la que tiene que atender. El servicio debe crecer e incorporar nuevas especialidades, ya que es una de las comarcas más pobladas de Gipuzkoa.

- Otra mejora imprescindible se debe realizar en las guarderías. La cobertura de las guarderías públicas en la comarca es lamentable*. Sólo el 14,3% de la población entre 0-3 años tiene plaza. Esta situación es más grave en algunos municipios (Errenteria 6,7%; Irun 7,6%).

Errenteria	6,72%
Hondarribia	20,85%
Irun	7,69%
Lezo	15,03%
Oiartzun	56,50%
Pasaia	21,97%
Oarso-Bidasoa	14,31%

* Cobertura de las guarderías públicas en la comarca.

- En lo que a cobertura de residencias se refiere, el 2,2% de los mayores tiene plaza en un centro. Aún cuando los mayores son cada vez más, la cobertura no crece. Estamos incluso por debajo de la ya baja tasa de la CAPV (3,9%).
- La ayuda a domicilio, que en los últimos años ha crecido algo, tampoco cubre, ni de lejos, las necesidades de la población mayor. El 4,1% del Bidasoa y el 3,7% de Donostialdea no llegan a la cobertura media de la CAPV, que es del 5,4%.

**PARA ELA LA CONCLUSIÓN ES CLARA:
NO AL PUERTO EXTERIOR Y SÍ A AUMENTAR
EL GASTO EN SANIDAD, EDUCACIÓN
Y SERVICIOS SOCIALES. LA CIUDADANÍA
DE NUESTRA COMARCA LO NECESITA.**

