

**Asunto: consultas previas para la evaluación ambiental del “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes” (expediente 2009P002)**

**SUGERENCIAS:**

**1. SE HA DE TENER MUY CUENTA EN LA EVALUACIÓN LOS VALORES NATURALISTICOS Y LA CONDICION DE ESPACIO PROTEGIDO DE LA ZONA DONDE SE PROPONE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR**

- El área en el que se quiere construir el puerto exterior tiene gran valor ecológico, es un paisaje virgen formado por espectaculares acantilados, valles colgados, calas escondidas y praderas sobre el mar. La zona cuenta con 11 puntos de interés geológico con formaciones en areniscas únicas en Europa, acantilados, fósiles... Es un gran mosaico de biodiversidad formado por humedales, acantilados, prados, brezales, argomales o roquedos entre otros; podemos encontrar 13 hábitats de Interés Comunitario con especies vegetales muy frágiles y raras en el entorno; hay una gran variedad de flora catalogada, hasta 28 especies, entre ellas un endemismo de la costa vasca (*Armeria euskadiensis*). También es un importante refugio para aves migratorias, protegidas a nivel europeo, que crían en Jaizkibel. Aquí habitan 16 especies de mamíferos, reptiles, anfibios e invertebrados también protegidos a nivel europeo. La riqueza bajo el mar se confirma con una de las más importantes praderas de *Gelidium*, pero también por la presencia frecuente de delfines y cetáceos.

- Es una reserva arqueológica con 12 bienes culturales calificados, 18 zonas de presunción arqueológica y 6 zonas propuestas para ser declaradas o protegidas. Además se ha encontrado el enterramiento más antiguo de Euskal Herria, de más de 8.000 años. Según la Sociedad de Ciencias Aranzadi “Jaizkibel se puede considerar una auténtica reserva arqueológica”.

- Por estos valores, todas las normativas reconocen su singularidad y justifican su protección. Esta zona está reconocida como protegida por varias figuras de protección y normativas vigentes:

- Red Natural 2000 (Comunidad Europea)
- Zona de Especial Conservación (Comunidad Europea)
- Listado Abierto de Espacios de Interés Naturalístico del País Vasco (Gobierno Vasco)
- Área de Especial Protección del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa (Gobierno Vasco)
- Se propuso como Reserva Natural en el ámbito de los acantilados (Sociedad de Ciencias Aranzadi y Diputación Foral de Gipuzkoa)
- Se incluyó en la lista para su declaración como Parque Natural (Gobierno Vasco)

- El autor de la propuesta de Jaizkibel como Reserva Natural fue el actual responsable de la empresa EKOS Estudios Ambientales, empresa que ha realizado el documento presentado para las consultas previas para la evaluación ambiental del “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes”.

**2.- SE HA DE APORTAR UNA JUSTIFICACIÓN ECONOMICA, YA QUE CON LOS DATOS APORTADOS DEMUESTRAN QUE NO HAY RAZONES ECONOMICAS SUFICIENTES**

- El transporte de mercancías y la actividad portuaria no crece. En 2007 el tráfico en el puerto de Pasaia era de 5,07 millones de toneladas; en 2003 era de 5,96 millones de toneladas. Los partidarios del puerto exterior dicen que el puerto está saturado, pero el Plan de Utilización de Espacios Portuarios establece una la capacidad del puerto actual que supera los 13 millones de toneladas. Hay serias contradicciones en este punto, aún siendo una de las mayores justificaciones del puerto exterior, sobre todo observando que el puerto se está utilizando como parque de almacenamiento de las empresas propietarias de las mercancías.

- Todas las necesidades que se plantean se basan en un tráfico hipotético para el año 2020. Las anteriores previsiones de tráfico del puerto actual no se han cumplido, ¿qué credibilidad tienen las que se hacen ahora?. Además las expectativas de tráfico que se quieren lograr con el puerto exterior no sobrepasan de forma importante las que se logran con el puerto actual e incluso no alcanzan a las que podrían moverse con la instalación actual. El aumento de tráfico se basa, en buena parte, en el aumento del tráfico de combustibles y en el de carbón que necesitará la nueva central térmica que se quiere construir en el puerto exterior (en el mismo informe hay contradicciones y se plantea que quizá sea una central de ciclo combinado y no una térmica). Parece que el TAV no será el más adecuado para las mercancías, tampoco las transporta en el estado español. Esta tampoco será razón para el incremento del tráfico portuario. Demasiadas incertidumbres ante un puerto que sobre todo se plantea como una plataforma energética.

- El plan prevé que el 60% de la inversión provendrá del suelo que se liberará en el puerto actual, pero con la actual crisis económica, no es muy probable que esto pueda suceder. Se toman como ejemplo otros puertos como el de A Coruña o el de Gijón. Estos dos proyectos están en bancarrota, ya que la mayoría de la financiación se basó en la venta del suelo que se liberaba y con la crisis inmobiliaria no se ha podido cumplir esa previsión. Además el coste inicial se ha incrementado por el aumento del precio del material de cantera y las dificultades de la obra por los embates del mar. Esto último también ha ocurrido en la construcción del puerto de Mutriku. El propio Presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, en una reciente conferencia de prensa celebrada en A Coruña, aseguró que la delicada situación de ambos puertos es derivada de su política expansiva y pidió regresar a

una gestión austera. Y si se vende, ¿se crearán espacios públicos para el disfrute de la población? o ¿alcanzar los fondos que se necesitan estableciendo excesivos aprovechamientos lucrativos, supondrá truncar para siempre la demanda regeneración y cubrir las amplias necesidades de la población actual del entorno?.

- Las expectativas de creación de empleo son falsas y no justifican el derroche de recursos económicos. Las cifras de empleo que va a proporcionar el puerto exterior ni se precisan debidamente ni están fundamentadas. Por el tipo de actividades que se proponen, las necesidades de nuevo empleo son mínimas y además el traslado de las actividades actuales y la reconversión de los sistemas de carga y descarga, puede suponer una oportunidad para que las empresas reduzcan las plantillas. La ingente cantidad de recursos se debiera destinar a mejorar el puerto actual y a la creación de empleo estable, así como en otras actividades que ofrezcan más y mejor empleo que el temporal en periodos de construcción. La descomunal inversión que se prevé para el puerto exterior debería ir al gasto social (educación, sanidad, ...)

- La verdadera finalidad económica del puerto exterior está en la construcción y en las plantas energéticas que asentarán en ella. Tal como lo demuestran los estudios realizados, confirmándolo el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria, el interés económico del puerto reside en la propia obra de construcción y en la implantación de una macro central térmica de carbón, una planta de biodiesel y depósitos de hidrocarburos. La gran dimensión del puerto propuesto, no se corresponde con las bajas expectativas del tráfico de contenedores y de las denominadas “autopistas del mar”, y escasamente se logran sobrepasar las cifras de tráficos actuales. El puerto sería de este modo, primero, un negocio de la construcción, y después fundamentalmente un gran almacén de mercancías y asentamiento de actividades contaminantes.

- El puerto actual tiene condiciones excepcionales para la actividad, tanto por la ausencia de oleaje y el sistema de carga y descarga. Puede atender a grandes buques y de cara al futuro, tiene mayor capacidad de la que se necesita actualmente.

### **3.- LOS DOCUMENTOS REALIZADOS HASTA EL MOMENTO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA HACEN DUDAR DEL RIGOR DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL A REALIZAR, DEBIENDO EVITARSE QUE SE INTRODUCAN DECISIONES POLÍTICAS PREVIAS**

- El documento aportado por la Autoridad Portuaria posterga los aspectos ambientales, magnificando apartados donde se trata de los apoyos políticos al proyecto, cuando ambos aspectos se deben desvincular en la evaluación. Tampoco en el plan estratégico se tratan lo suficiente los temas ambientales. El actual puerto de Pasaia es un almacén de chatarra que provoca graves daños ambientales; el puerto exterior tendrá la misma función. Dicen que tratarán de minimizar el impacto ambiental, pero no consideran otras alternativas que no sean el puerto exterior. En el actual puerto no se toman las medidas ambientales necesarias, ¿lo harán en el puerto exterior?. Si el puerto actual no es sostenible medioambientalmente, el puerto exterior tampoco lo será. Se reconoce que el puerto actual provoca impactos negativos y que el puerto exterior también los provocará.

- 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 que ocuparán gran cantidad de suelo; todo ello perjudicará notablemente la calidad de vida de la población del entorno. El desarrollo debe ser sostenible y este proyecto no lo es; ni desde el punto de vista social ni el medioambiental.

- Se quiere vender un ecopuerto pero es más bien un superpuerto. Quieren hacer creer que el puerto exterior ayudará en la conservación del Lugar de Interés Comunitario (LIC). No se realizarán desmontes en Jaizkibel pero se rellenarán 200 hectáreas de superficie marina. Se plantea una planta maremotriz para la generación de energía renovable, pero a la vez se proyectan una central térmica (o de ciclo combinado) y una planta de coque, también se prevé un almacenamiento subterráneo de CO<sub>2</sub>. En cuanto a las mercancías, no se descartan las mercancías sucias porque en el caso de operar solo con mercancías limpias, no sería un puerto rentable. Se quiere regenerar la bahía en detrimento de Jaizkibel; se quiere regenerar una zona y para ello deteriorarán otra.

- Desde las viceconsejerías de Ordenación del Territorio y de Medioambiente se emiten dos escritos con sus consideraciones sobre el documento "Regeneración de la bahía de Pasaia a través de la construcción del puerto exterior". Ambas viceconsejerías están de acuerdo en que no hay suficientes datos para llegar a la conclusión de que el puerto exterior es la mejor alternativa. Dicen que se realizan afirmaciones sin base alguna y que hay diversas y serias contradicciones. Plantean la incompatibilidad del puerto exterior con la Red Natura 2000 y dudan de que la declaración de impacto ambiental pueda ser favorable. Según las viceconsejerías, no se deberían plantear alternativas de regeneración de la bahía que supongan un coste ambiental tan elevado.

#### **4- DEBE PROFUNDIZARSE EL ESTUDIO DE ALTERNATIVAS**

- Se está condicionando la mejora del puerto actual a la construcción del puerto exterior. Con la misma estrategia aplicada en la regeneración urbana, se están paralizando las necesarias mejoras en la utilización del espacio, manejo de las mercancías y búsqueda de mercados adaptados a las oportunidades que ofrece el puerto actual, intentando enfrentarlo con la población que le rodea y queriendo demostrar así que el puerto exterior es la única solución. El propio Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria propone un estudio para obtener el máximo aprovechamiento mediante la rotación de mercancías, confirmando las posibilidades de mejora existentes y demostrando la mala gestión que se viene realizando. En definitiva con una buena ordenación el puerto actual puede seguir operando, se pueden establecer nuevos usos del suelo y abrir la bahía a la ciudad.

- Es posible un puerto en el interior compatible con la regeneración urbana, que no destruya los recursos naturales y que impulse la economía. El puerto no debe ser ni un negocio inmobiliario ni un gran almacén de chatarra que obedezca a intereses empresariales concretos, sino que se potencie como un espacio operativo y eficiente para su función propia, la carga y descarga, y siempre mediante unos sistemas que eviten el impacto ambiental. Es posible utilizar menos espacio y hacerlo mejor, disminuyendo las molestias al entorno. Este puerto puede implicarse mucho más en su relación con las empresas de Gipuzkoa, sobre todo en los sectores con mayor

futuro, buscando apoyar sus relaciones comerciales, mucho más allá de ser un mero acumulador de toneladas de mercancías. Este proyecto se plantea desde un punto de vista estanco, sin tener en cuenta la existencia de los puertos de alrededor (Bilbao, Baiona) ni la posibilidad de plantear un proyecto en común.

## **5- LA DECISIÓN SE TOMA SIN TENER EN CUENTA A LA POBLACIÓN**

- En el seno del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes, del cual es miembro el sindicato ELA, hay opiniones en contra del puerto exterior, aunque estas no han trascendido a la luz pública.

- No ha habido discusión en torno al futuro del puerto, la ciudadanía no ha podido tomar parte en la decisión. Exigimos que se abra una discusión pública y que se le consulte la decisión a la ciudadanía. No se escuchan ni se contestan las razones de quienes que se oponen a este proyecto, aún teniendo una amplia representación social y política.