



POSICIONAMIENTO DE EUSKO ALKARTASUNA ANTE LA HIPOTÉTICA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR DE PASAIA

La progresiva disposición de información y estudios, el seguimiento de experiencias similares en la fachada cantábrica y sobre todo el documento elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, que ha contado con las aportaciones de diversas instituciones y agentes sociales, arrojan nuevos datos y clarifican una propuesta cuya dimensión, coste y posibles impactos trascienden al conjunto de Euskal Herria.

Desde Eusko Alkartasuna queremos aportar primero nuestras reflexiones y posteriormente propuestas de actuación.

El puerto exterior no tiene justificación por motivos de tráfico de mercancías

El sistema portuario vasco está ampliamente desarrollado y cuenta con capacidad no utilizada. Baiona, Pasaia y Bilbao movieron en 2008, en torno a 50 millones de toneladas, lo que significa menos de un 50% de la capacidad de sus actuales instalaciones. Incluso en los años de mayor volumen de tráfico existe una notable sobrecapacidad. Las características físicas en cuanto a calado, dotaciones e infraestructuras de conexión hacen que este conjunto de puertos sean capaces de atender cualquier demanda.

Cada puerto presenta una orientación distinta, acorde con la demanda de tráficos existente en su área de influencia. Dentro de este sistema, el grueso de la actividad se concentra en Bilbao (39,3 millones de toneladas en 2008), muy por encima de Pasaia (4,8 millones) y Baiona (3,7 millones). Pasaia cuenta con una notable especialización en chatarra, productos siderúrgicos, carbón (central térmica) y automóviles, que alcanzan en conjunto un 82% de los tráficos, atendiendo fundamentalmente a su entorno próximo.

Las expectativas de volúmenes de tráfico y tipos de mercancía que puede mover el puerto de Pasaia, con la construcción del puerto exterior, no suponen un aumento en la competitividad del sistema de puertos del País Vasco sobre la situación actual. El Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria prevé alcanzar

en 2020, con el puerto exterior en marcha, un máximo de 11,6 millones de toneladas de productos no energéticos, cifra que se queda en 6 millones en el escenario pesimista. Los incrementos respecto al tráfico actual son poco significativos, y realmente ridículos respecto al conjunto de los puertos vascos.

Cualitativamente, los nuevos tráficos que se espera captar se encuentran ya atendidos por la estructura portuaria existente en Euskal Herria. El propio Plan Estratégico considera que Pasaia no puede competir ventajosamente, al tener una posición geográfica alejada de las principales vías de navegación. Por ello, se plantea la instalación en el propio recinto portuario de plantas consumidoras de mercancías, haciendo que la función portuaria estricta sea complementada por un polígono industrial donde ubicar actividades de difícil convivencia social, iniciativa que se oculta tras el puerto exterior. De este modo, los hidrocarburos, el biodiesel y el carbón son los tráficos principales previstos, todos ellos relacionados con productos que, aparte de los ingresos fiscales, no tienen reflejo en el desarrollo económico de las empresas de su entorno y representan sin embargo una servidumbre ambiental.

La inversión es muy elevada y acumula grandes incertidumbres

Con un coste de 1.500 millones de euros, a los que habría que sumar los de las infraestructuras de acceso, el puerto se muestra como una infraestructura cara, además de duplicada en el sistema vasco. El análisis presentado en el propio Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria lo refleja, así como todos los estudios realizados hasta el momento. El estudio “Contraste sobre un plan de viabilidad de la ampliación exterior del Puerto de Pasajes”, realizado por LKS Consultores calificaba esta obra como la “construcción de una catedral” que sí moviliza recursos en un momento, pero no tiene finalmente justificación económica. El propio Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de 1993 promovido por la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Cámara de Comercio consideraba que actuar sobre la oferta contiene un alto riesgo y ha dado lugar a numerosos “castillos portuarios en el aire”.

Hay que aprender de los fracasos de Gijón y A Coruña. Nuevos datos, como las lamentables experiencias de los puertos exteriores de Gijón y A Coruña y la situación económica actual. Aún sin finalizar, el incremento en los costes de construcción sobrepasan, respectivamente, los 251 y 283 millones de euros. Serían con el de Pasaia los tres únicos puertos exteriores del atlántico europeo ubicados en mar abierto, lo que implica grandes dificultades de ejecución y seguir un modelo descartado en todo el continente. Los sobrecostes han supuesto la pérdida de la financiación europea y les coloca en el primer lugar por nivel de endeudamiento entre los puertos estatales. En estos momentos, aún se desconoce cual va a ser el uso al que van a ser destinados y se están planteando usos energéticos (planta regasificadora) e incluso servir como refugio para acoger barcos siniestrados en accidentes similares al del Prestige. Por otra parte, también hay que extraer enseñanzas del fuerte decrecimiento de los tráficos de mercancías que registra el Puerto de Pasaia en la actualidad, que nada tiene que ver con sus características físicas y denota, además de la suficiencia de su estructura actual, las grandes incertidumbres que existen

sobre el potencial del puerto exterior para captar tráfico y asumir las cargas financieras para costear las obras. Así en los diez primeros meses de 2009 ha movido 2,8 millones de toneladas, muy lejos de los 6 millones logrados en 2003.

Los impactos ambientales son muy relevantes y pueden extenderse a otros espacios, además de Jaizkibel y su litoral

Ambientalmente, la construcción del puerto exterior reporta graves afecciones ambientales, no sólo a su entorno inmediato sino a un amplio sector de la costa vasca. Se va a destruir directamente un sector muy valioso y afectar o poner en riesgo la integridad de hasta 7 espacios protegidos dentro de la Red Natura 2000. Jaizkibel que goza también de los más altos reconocimientos por su valor ambiental en los instrumentos de ordenación del territorio como el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral del País Vasco, el listado abierto de espacios de interés naturalístico de las DOT y otros documentos de ordenación (Estudio de espacios de interés naturalístico de Gipuzkoa aprobado en 1990 por la Diputación Foral).

El Ministerio de Medio Ambiente reconoce las posibles afecciones. Las cautelas que muestra el informe de referencia para la evaluación ambiental elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino son elocuentes, así como el reconocimiento como un problema ambiental relevante la afección sobre el LIC Jaizkibel y los fondos marinos asociados. Los impactos ambientales no sólo alcanzarán a este espacio protegido dentro de la Red Natura 2000, sino al colindante de Uliá y a otros sectores de la costa de Iparralde (4 espacios litorales dentro de la Red Natura 2000). De este modo, el Ministerio de Medio Ambiente reconoce que “podría tener efectos significativos en Francia” y ha hecho partícipe a este estado en el procedimiento de evaluación ambiental. Tampoco hay que descartar posibles daños a las playas de Gipuzkoa e Iparralde por la modificación de las dinámicas litorales, además de por eliminar el principal banco de arena de la costa de Gipuzkoa que se ubica precisamente en la misma ubicación del puerto exterior.

Territorialmente, el impacto no solo queda en el exterior, sino que amplias zonas del interior serían ocupadas con las plataformas logísticas e infraestructuras de acceso. Si la congestión urbana y de infraestructuras es ya un problema en Oarsoaldea-Bajo Bidasoa (incluyendo Hendaia y Urruña), el puerto exterior, lejos de resolverlo lo acrecienta. La ocupación física del territorio y el deterioro ambiental (ruidos, contaminación, paisaje), suponen pasos adelante en la degradación que ya presenta este entorno. El objetivo de atracción de tráfico de todo tipo, precisamente al lugar más colapsado, parece más una política de “tierra quemada” que de regeneración como se propugna.

Una regeneración de la bahía que está siendo subordinada al puerto exterior y orientada a proporcionar financiación para su construcción

A pesar de que la *regeneración de la bahía no debe de relacionarse con la construcción del puerto exterior*, la realidad demuestra que la regeneración ha quedado subordinada y se plantea sobre todo como fuente de ingresos. El bloqueo o ralentización en el proceso de regeneración de la bahía, ha podido ser utilizado como una *herramienta para propiciar una opinión favorable* a la construcción del puerto exterior, intentando justificar un proyecto insostenible económica y ambientalmente en lugar de hacer una apuesta decidida por la recuperación el espacio actual. El importante esfuerzo de comunicación que se viene realizando en la actualidad por la Autoridad Portuaria es un paso más en el intento de convencer a una ciudadanía que, dado el esfuerzo y alcance de la campaña publicitaria, parece que no está a su lado.

Si en su momento el estudio realizado por la Universidad Politécnica de Madrid ya consideraba la construcción del puerto exterior como la peor alternativa desde el punto de vista económico, social y ambiental y destacaba las amplias posibilidades de mejora en el puerto actual, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino exige a la Autoridad Portuaria que analice *otras alternativas*. La viabilidad de llevar a cabo mejoras que compatibilicen el puerto actual con su entorno urbano también ha quedado evidenciada en un reciente estudio promovido por el Ayuntamiento de Pasaia.

Nuestras propuestas

De acuerdo a las valoraciones efectuadas, desde Eusko Alkartasuna proponemos tomar una postura activa, con las siguientes actuaciones que se proponen:

- ***Se debe abandonar el proyecto de construcción del puerto exterior y sus infraestructuras de acceso, concentrando los esfuerzos en soluciones razonables.*** Los elevados costes de gestación del proyecto y de comunicación que se están realizando se deben trasladar a dicho objetivo.
- ***El abandono del proyecto del puerto exterior puede actuar como un revulsivo para afrontar la regeneración,*** al eliminarse el que se está significando como principal obstáculo para la misma. El objetivo de la Autoridad Portuaria de lograr 600 millones de euros con la venta de los terrenos, además de carecer de viabilidad, es un lastre inasumible para un modelo de regeneración como es el demandado por la ciudadanía y que Eusko Alkartasuna hace suyo.
- ***El puerto mixto, manteniendo usos comerciales y cediendo espacios para uso urbano, es en nuestra opinión, avalada por los estudios realizados, la mejor y la única opción viable.*** La situación actual del puerto como almacén de chatarra debe corregirse, así como los sistemas de manejo de mercancías y la ordenación del espacio. Las

medidas ambientales, ahora inexistentes, deben implantarse de forma inmediata. En anexo se detallan actuaciones que se proponen al respecto. De este modo, podrían dedicarse espacios a usos urbanos, mejorar la imagen y evitarse molestias a los núcleos del entorno. El uso como puerto deportivo entendemos que es perfectamente compatible, utilizando zonas con mayores limitaciones para el tráfico comercial y emplazadas junto al espacio urbano.

- ***La competencia con los puertos de Bilbao y Baiona, ha de sustituirse por la colaboración y puesta en marcha de iniciativas comunes***, mediante la gestión unitaria de los Puertos de Bilbao y Pasaia a través de una única Autoridad Portuaria, así como teniendo en cuenta las potencialidades de cada uno y la todavía importante capacidad no utilizada. El puerto de Pasaia, como lo reconoce el propio Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria, carece de posibilidades competitivas para atraer grandes volúmenes de tráfico, con o sin puerto exterior, y donde resulta ventajoso es sobre todo en servir a la actividad económica de su entorno próximo. El marketing hacia el cliente – y no hacia el ciudadano.- es otra gran asignatura pendiente.
- ***Oarsoaldea está siendo el convidado de piedra ante decisiones clave sobre su futuro y ha de convertirse en parte activa***. La Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno Vasco, Jaizkibia y hasta Ayuntamientos como los de Donostia e Irun, además de la propia Autoridad Portuaria, están opinando y decidiendo sobre lo que hay que hacer en este territorio, sin tener en cuenta los intereses y necesidades del mismo. Es urgente que desde los Ayuntamientos y desde la Agencia de Desarrollo comarcal, se reivindique su capacidad de decisión y se trabaje con todos los medios disponibles para lograr ese puerto mixto, moderno, compatible y competitivo y articular un nuevo Plan Estratégico comarcal que marque las líneas de desarrollo de este territorio. Eusko Alkartasuna se compromete a hacer todo lo que esté en su mano en esta tarea.
- ***Estamos aún tiempo de aprovechar la oportunidad de configurar un gran espacio protegido de rango europeo en la costa de Euskal Herria a ambos lados del Bidasoa***. La existencia de una serie encadenada de espacios protegidos en la Red Natura 2000 como Uliá, Jaizkibel y Txingudi en Hegoalde y otros 4 ámbitos en Iparralde, señala que estamos ante una auténtica oportunidad para conservar y potenciar este patrimonio. La ruptura del ámbito protegido en el espacio marino que existe con Iparralde ha de resolverse extendiendo la protección al litoral marino del tramo Uliá-Txingudi.
- ***La energía, las infraestructuras del transporte o la recaudación fiscal son debates que han de afrontarse con una visión del conjunto de Euskal Herria y cuyas decisiones no competen a la Autoridad Portuaria***. La decisión de la construcción de una nueva central térmica de carbón o ciclo combinado, una planta de biodiesel y una regasificadora en el puerto exterior no corresponde a la Autoridad

Portuaria ni a las compañías interesadas. Además de la dudosa viabilidad de algunas instalaciones, que probablemente se propongan para tratar de justificar la ocupación del terreno, el argumento del traslado de la central térmica no es tal, ya que en las fechas en que pudieran construirse las nuevas instalaciones, la actual estaría ya desmantelada, al finalizar su periodo de funcionamiento. Por otra parte, los problemas que puedan suscitarse en la recaudación fiscal de Gipuzkoa en controversia con los otros dos territorios históricos de la CAPV, han de resolverse por otras vías y resolviendo sus cuestiones de fondo. No podemos llegar al absurdo que la compartimentación territorial desencadene la profusión de infraestructuras duplicadas que despilfarran presupuesto y territorio.

ANEXO

PROPUESTAS PARA UN PUERTO MIXTO COMPATIBLE CON LA REGENERACIÓN URBANA

PLANIFICACION

- *Reformulación del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Pasajes*, que ahora se tramita, con criterios de ordenación de actividades que permitan liberar suelo para usos urbanos e incluyan la dotación de infraestructuras para minimizar las afecciones ambientales. Este Plan Especial, muy por encima de su apuesta actual de ser tan sólo un documento marco que deja en manos de las empresas privadas las actuaciones, debe de convertirse en un instrumento ambicioso que dinamice la regeneración y compatibilización de la actividad portuaria. Las condiciones topográficas del recinto portuario plantean una oportunidad excepcional para la cobertura de instalaciones y aprovechamiento de superficies superiores para uso público, mejorando notablemente los resultados obtenido con el proyecto de la Lonja de San Pedro.
- *Reformulación del Plan Estratégico 2009-2020 de la Autoridad Portuaria*, que en su redacción actual se encuentra absolutamente dirigido hacia la construcción del puerto exterior, sin justificación suficiente, enfocándolo hacia la potenciación del Puerto de Pasaia como un puerto mixto compatible con el entorno urbano.

ACCIONES INMEDIATAS

- *Construcción de una terminal de chatarra de carácter público*, dotada de las mejoras técnicas de manejo y permanencia de mercancía. Utilización de sistemas que disminuyan las molestias ocasionadas por la carga y descarga, así como apantallamiento y recogida de aguas contaminadas. Eliminación del manejo de esta mercancía en otras zonas del puerto.
- *Elaboración de normas y manuales para el manejo de mercancías*, asegurando con carácter preventivo una buena gestión ambiental a seguir por las empresas portuarias y bajo el control de la Autoridad Portuaria.
- *Establecer sistemas de detección de la contaminación* en el interior del recinto portuaria que permitan una rápida respuesta ante incidentes.

- *Evitar la permanencia en puerto durante largos periodos de tiempo de mercancías almacenadas* como la chatarra y los productos siderúrgicos, dejándose de utilizar el recinto portuario como parque de almacenamiento en lugar de hacerlo en sus puntos de origen o destino.