

AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA
EDIFICIO TRASANLÁNTICO
ZONA PORTUARIA S/N
20110 PASAIA (GIPUZKOA)

Doña [REDACTED] con D.N.I. [REDACTED], Directora de Desarrollo Organizativo de GREENPEACE ESPAÑA con CIF: G-28947653, con domicilio en la calle San Bernardo nº 107, 28015 Madrid, en representación de la citada organización y en relación con el periodo de información pública de “la versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia y su Informe de Sostenibilidad Ambiental Revisado” (resolución 39620, BOE Núm. 291, de 3 de diciembre de 2011) aporta las siguientes

A L E G A C I O N E S

Sobre el Procedimiento seguido:

PRIMERO.- Sobre la utilización inadecuada del procedimiento, con un Plan Director de Infraestructuras obsoleto que debe ser tramitado de nuevo.

El Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia (en adelante PDIPP) data de 2008. Sin embargo, tanto en el periodo de información pública (BOE 9 de octubre de 2010) del primer Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante ISA), como del Informe de Sostenibilidad Ambiental Revisado (BOE 3 de diciembre de 2011) se acompaña este PDIPP que data, repetimos, de 2008.

La falta de concordancia entre las propuestas de ambos documentos es muy importante, de manera que incluso la alternativa elegida en el ISA no se desarrolla ni se analiza en el PDIPP. En ese mismo sentido, hay otros aspectos (previsiones de tráfico, actividades e instalaciones a ubicar en el puerto, características físicas del puerto, zonas de actividad logística externas, plantas

energéticas...) que no guardan relación y presentan evidentes contradicciones entre los dos documentos.

De acuerdo a lo que se manifiesta en el ISA Revisado, esta situación irregular se pretende salvar mediante un Anexo I del Tomo I titulado “*Actualización de las modificaciones del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia*”. Se argumenta en este documento, que fruto de las reflexiones realizadas

“la Autoridad Portuaria ha replanteado algunas cuestiones en base a un mejor análisis de cuestiones ya analizadas originalmente y ha llevado a cabo nuevos estudios que complementan y matizan aspectos contemplados en la versión preliminar del PDIPP”.

Se menciona también, que ante lo manifestado en algunas alegaciones sobre la falta de coincidencia entre PDIPP e ISA,

“está imbricación entre los objetivos estrictamente sectoriales del Plan y los análisis ambientales es precisamente lo que caracteriza a la evaluación estratégica ambiental y lo que por tanto promueve, la propia legislación sobre la evaluación ambiental de planes y proyectos, y es el que ha de hacer posible aprobar un Plan Director fruto de la reflexión e incorporación de alternativas razonables técnica y ambientalmente viables”.

Lo que sin duda es saludable, y conforme al espíritu de la ley, la adaptación de los planteamientos iniciales conforme se presentan alegaciones fundadas y enriquecedoras en el proceso de tramitación, `pero no es precisamente lo que se da en este caso:

La incoherencia entre los contenidos del PDIPP e ISA se da desde el planteamiento inicial del promotor y es el resultado de una modificación en su estrategia que se adopta en el periodo que transcurre entre ambos documentos (2008-2010). El descenso en las perspectivas de financiación y el cambio en la Presidencia de la APP, motivó una renuncia a la

propuesta seleccionada en el PDIPP y la adopción de otra de inferior coste y dimensión. Esta propuesta, que se incluyó en el ISA de 2010, se repite en el de ISA Revisado.

Al contrario de lo que se quiere indicar, la propuesta no ha sufrido ninguna modificación en razón a la adaptación derivada de los frutos de la participación pública. La propuesta, esto es, el modelo de puerto exterior y la apuesta por esa opción, es la misma del ISA inicial y no han variado ni un milímetro sus características.

Las modificaciones que se han dado se han centrado exclusivamente en la justificación de la alternativa, con la doble vía de intensificar los argumentos a favor de la misma frente a otras alternativas. En esta dinámica puede situarse la función de “aprendizaje” que está teniendo la APP en el procedimiento, ante la reconocida situación de “*falta de experiencia*” que aduce en el citado Anexo I del Tomo I.

Las profundas discrepancias en cuestiones clave como las expectativas de tráfico que se están dando en los documentos de 2008, 2010 y 2011, son todas ellas variaciones surgidas del promotor, no derivadas de haber tomado en consideración alegaciones presentadas, y son demostrativas de la ausencia de un Plan Director serio, que está siendo parcheado aprovechando la cronología de la tramitación.

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) ya que fluctúa en cada momento y demuestra una inmadurez e incertidumbre en la propuesta. Por ello, el intento de incluir en un anexo del ISA los puntos a modificar del PDIPP, contribuye aún más a complicar el análisis.

Por ello, se solicita que se elabore un Plan Director con las debidas garantías y que se tramite de nuevo.

SEGUNDO.- La repite el procedimiento de información pública no porque se modifican las propuestas, sino porque se adaptan los argumentos.

Como se ha comentado, las características de la propuesta de Puerto Exterior no han variado un ápice, frente a los argumentos y número y significación de las alegaciones presentadas. **Los cambios realizados se han centrado en justificar la alternativa elegida y reforzar su posición ante el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, enmascarando las debilidades e incertidumbres del proyecto.** De hecho, cuestiones clave como la variación en las previsiones de tráfico para 2030, no se han realizado en base a alegaciones y documentos que se aportaran en ese sentido, sino al criterio propio del promotor.

De esta manera, si bien se han introducido nuevos documentos de análisis, la propuesta no ha variado. Incluso se han reconocido carencias y errores, pero evidentemente sin cambiar lo decidido, con cuestiones claves como en la comentada previsión de tráfico, que a pesar de los grandes vaivenes, no afectan a ningún factor de la propuesta.

TERCERO .- Se ignoran alegaciones al PDIPP

En el documento que presenta la Autoridad Portuaria (en adelante APP) no consta el criterio utilizado para excluir en su relación a más de dos tercios de las personas y entidades alegantes y recoger tan sólo el resto. Si bien el propio documento señala la existencia de 1.095 escritos y titula como "*Relación de alegaciones presentadas*", sólo se recogen en el listado algo más de 250, número muy similar a las que el propio documento considera como "negativas". Entre las ausencias, se observa que no constan las de entidades y empresas que incluso han sido mencionadas por la APP en la prensa como alegantes favorables al Plan Director, así como probablemente de las 713 de personas que presentaron escritos personales en ese mismo sentido.

No puede entenderse como una cuestión de protección de datos, ya que de lo contrario se hubiera cometido una irregularidad al detallar los nombres y apellidos de la otra parte de los alegantes. Se ignora si se trata de un error o bien que se da un trato selectivo a unas alegaciones u otras, cuestión que sin duda constituye una discriminación y probablemente la intención de que no trasciendan parte de los nombres y permitir observar el apoyo real en la sociedad y empresas en general de esta infraestructura.

Se solicita, por tanto, que se resuelvan estas cuestiones y se aporte una explicación sobre lo realizado.

Sobre el Estudio y Evaluación de Alternativas:

CUARTO.- No se atiende a lo solicitado en el Documento de Referencia del Ministerio de Medio Ambiente.

El Ministerio de Medio Ambiente señalaba en el Documento de Referencia que debieran plantearse alternativas según diferentes escenarios:

Continuista (al menos, la alternativa cero, alternativas de mejora y de colaboración con otros puertos)

No Continuista (entre otras las opciones de puerto urbano, puerto seco y puerto exterior propuesto, así como otra ubicación de este último),

Mixto (combinación de alternativas de escenarios anteriores).

Para cada escenario, además, se propone considerar diferentes horizontes económicos (optimista, realista y pesimista). Se mencionaba que, en resumen, las alternativas a desarrollar fueran, al menos, las siguientes:

- Alternativa cero
- Alternativa de mejora, que resuelva los problemas estructurales actuales.
- Alternativas de colaboración con otros puertos, principalmente con Bilbao.
- Alternativas de ubicación en el exterior.

- Alternativas de puerto seco y ZAL, relacionadas con cada alternativa de puerto exterior y puerto actual propuestas.
- Alternativas mixtas.

Se señalaba que el análisis debía de ser a nivel de fachada marítima en orden a cumplir los objetivos. Para la alternativa elegida se pedía razonar la elección según los objetivos propuestos, atendiendo a las necesidades reales en cuanto a fachada marítima se refiere, así como la justificación social de las actividades propuestas.

De acuerdo a lo reflejado en el PDIPP e ISA, tanto en la versión inicial como en la revisada, no se cubre lo solicitado por el Documento de Referencia, e incluso se dan discrepancias entre los documentos.

QUINTO .- Incumplimiento del Documento de Referencia en el ámbito de análisis.

El ámbito de referencia de fachada marítima no se ha tenido en cuenta en el estudio de alternativas, sin justificarse la necesidad del nuevo puerto a este nivel y sin tenerse en cuenta la capacidad no utilizada en puertos próximos.

De esta manera, no se ha seguido la directriz del Documento de Referencia y el ámbito de análisis no ha superado el nivel de Gipuzkoa. Sólo puntualmente se ha tenido en cuenta el tráfico en otros puertos del entorno, y no tanto como cobertura de las necesidades sino como de elementos de competencia. De hecho, se plantea una competencia abierta con puertos como Bilbao o Burdeos, e incluso en el ISA Revisado la perspectiva de captación de tráficos actuales de Burdeos es uno de los factores que se utilizan para aumentar las previsiones que se hacían en 2010 (Tomo I. Anexo II. Página 9).

Para contrastar la cobertura de los servicios que se quieren ofrecer, no se ha efectuado un análisis de los servicios, equipamientos y capacidades de otros puertos, de manera que se conozca el grado de duplicidades y las posibilidades reales que tiene Pasaia para competir con otros puertos de la fachada. A priori, y

quizá sea el motivo por el que no se realiza ese análisis, parece evidente que la capacidad de absorción de más tráficos en Bilbao (con una utilización actual de su capacidad en torno al 40%, y del 50 % en tráficos-objetivo para Pasaia), determina que las necesidades de nuevas infraestructuras puedan ser nulas.

La ausencia de análisis a nivel de fachada marítima, solicitada en el Documento de Referencia, parece voluntaria e incluso contradictoria con lo que se persigue, a tenor de la conclusión final (página 53) del Anexo IV del Tomo III titulado *“Evaluación económica y medioambiental”*, en el que se consideran como elementos favorables del puerto exterior el que se *“establece para el futuro una situación de mayor equidad territorial, en la que se evita un traspaso desde los Agentes y Actividades residentes Gipuzkoa a los Agentes y Actividades residentes en el Resto de la Comunidad Autónoma del País Vasco”*.

SEXTO.- Incumplimiento de los criterios ambientales en la aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles (MTDs) solicitado en el ISA.

En el ISA Revisado, no se ha evaluado la alternativa de mejora solicitada, basada en una ordenación racional y la aplicación de MTDs, a pesar de haberse solicitado ampliamente en el procedimiento anterior de información pública

El ISA Revisado propone tres alternativas de desarrollo del puerto en el interior de la bahía, pero en ninguna de esas alternativas se analiza la aplicación de las MTDs para minimizar los impactos ambientales generados por la actividad portuaria. En el caso de la Alternativa 0, se proponen una serie de mejoras que únicamente se refieren al aumento de capacidad de almacenamiento (ni siquiera de carga/descarga), sin que se haga ninguna referencia a la aplicación de mejoras ambientales. En las Alternativas 1 y 2, también se proponen actuaciones dentro de la bahía, que en esos casos se dirigen a aumentar el tráfico en el puerto; tampoco se mencionan medidas ambientales.

Esta alternativa tiene un amplio consenso social, y suscita también el apoyo de distintas administraciones y técnicos de distintas disciplinas. Aunque en diversas alegaciones al ISA anterior fue solicitada, el ISA Revisado tampoco la ha incluido en su análisis.

Sin embargo, en el ISA anterior (Tomo III, páginas 29, 76, 77 y 102) se reconocía la posibilidad de aplicar esas Mejores Técnicas Disponibles (MTDs), pero sólo en las alternativas de Puerto Exterior, señalándose, además, la importante disminución de los impactos que conllevaría su aplicación.

En cuanto al ISA Revisado, únicamente cita algunas medidas correctoras (Tomo III, página 18, y Anexo I del Tomo III, páginas 128, 129, 135-137), pero en ningún momento se cita la aplicación del MTDs, ni en el puerto actual, ni en las alternativas de Puerto Interior, ni siquiera en la Alternativa 3 (puerto exterior). De algunos contenidos del ISA Revisado se puede deducir incluso que no se plantea la aplicación de medidas correctoras¹.

Todo ello, a pesar de que *“Potenciar el uso de las Mejores Técnicas Disponibles (MTDs) en el ámbito industrial y portuario”* es uno de los criterios ambientales que se proponen para la valoración de las diferentes alternativas del Plan, tal y como se recoge expresamente en el Tomo III (pág 6). También se contradice con lo recogido en el Informe de Respuesta a las Alegaciones (Anexo VIII del Tomo I. Página 38) en el que se indica que la APP está trabajando en alternativas de mantenimiento de la actividad portuaria en el interior, *“maximizando el aprovechamiento portuario (reordenación interna) y aplicando las medidas ambientales necesarias”*, tal y como lo solicita el MMAMMR en el Documento de Referencia. Además, en el documento de respuesta a alegaciones (página 22), se reconoce que en la actualidad la APP está estudiando la posibilidad de aplicar MTD para minimizar las afecciones ambientales, demostrando que es posible la mejora del puerto actual.

La viabilidad de efectuar mejoras en el puerto actual queda manifiesta si se analizan experiencias en otros puertos (Santander, Valencia, Alicante, Bilbao...), y su aplicación a Pasaia. Como referencia cabe citar las conclusiones del *“Estudio Ambiental en relación al Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Pasajes”* (2008, Ayuntamiento de Pasaia), documento que ya se citó en las

¹ Ver Tomo I, pág 56. Cumplimiento de los objetivos del PDIPP. Para la Alternativa 3 se plantea la *“manipulación de chatarra sin restricciones”*, mientras que la Alternativa 0 se indica el *“encarecimiento de la manipulación de chatarra por motivos ambientales”*

alegaciones anteriores y que tampoco en el ISA Revisado se recoge. En ese estudio se señalan medidas para la mejora de la ordenación, métodos de carga y descarga, sistemas de corrección y control ambiental,... actuando sobre un puerto que actualmente se encuentra inadecuadamente gestionado y con un amplio espacio de mejora.

Respecto de las instalaciones especializadas, en el Informe de Respuesta a las Alegaciones (Anexo VIII del Tomo I) se afirma que no es posible la puesta en marcha de ese tipo de instalaciones de carga y descarga debido a que los muelles son demasiado estrechos (60 m de media). En embargo, el citado estudio recoge un ejemplo de posible aplicación en Pasaia para la carga/descarga y almacenamiento de chatarra. Esa instalación gestionada por la empresa Arcelor Mittal en el puerto de Bilbao tiene una anchura de 38 metros, y dispone de diversas medidas para disminuir las emisiones atmosféricas y acústicas, así como la contaminación del agua.

Por otro lado, y en cuanto a las inversiones que la APP afirma realizar en materia de medio ambiente (Anexo VIII del Tomo I, pág 12), cabe señalar que las únicas inversiones que constan en las Memorias del Puerto de Pasaia desde 1999 hasta 2009 (memorias accesibles en la web) en esa materia son las siguientes:

Actuaciones relacionadas con mejoras medioambientales en el Puerto de Pasajes. Año 2008.	5.794,00 euros
Actuaciones relacionadas con mejoras medioambientales en el Puerto de Pasajes. Año 2009.	72.355,75 euros

Por las observaciones realizadas (no ha podido consultarse la memoria, que no está en la web), se estima que las actuaciones medioambientales en 2010 se han centrado en la colocación de pantallas en la zona lindante con el muelle Molinao, tratándose de una inversión reducida dada la magnitud de las mismas. Probablemente la cifra total, incluyendo otras posibles actuaciones, haya superado escasamente los cien mil euros.

Esas cifras están claramente alejadas de lo recogido en el citado Anexo, y demuestran el poco esfuerzo que la APP en materia ambiental: “*en los últimos años las inversiones realizadas por la APP en materia de medio ambiente se han duplicado, pasando de 699.370 euros en 2008 a 1.476.730 euros en 2010*”. Se echa en falta una revisión y desglose de tales cifras, magnitudes que sin duda dispone la APP.

SÉPTIMO .- Se obvia la posibilidad de mejorar la calidad ambiental del actual puerto en el ISA Revisado.

Aunque del diagnóstico descrito en el ISA Revisado (Tomo II) se pueda deducir que no es posible mejorar la situación ambiental actual del puerto, esto no se corresponde totalmente con la realidad, tal y como se comenta a continuación:

Calidad del aire

Es evidente que las medidas que la APP dice tomar para evitar la contaminación atmosférica (sistemas de aspersion, lavarruedas, limpieza de viales,... página 22) están muy lejos de las denominadas MTD. Además, a menudo ni siquiera se aplican esas medidas, o no se hace de forma correcta, y en otros muchos casos las medidas aplicadas (como la utilización de una manguera para humedecer una enorme parva de chatarra) resultan totalmente insuficientes.

Esa realidad ha sido denunciada en repetidas ocasiones, existiendo información gráfica suficiente que lo confirma, y habiéndose incluso denunciado esa situación a través de medios de comunicación. Se muestran las más recientes:

<http://www.hirian.com/2011/12/20/contaminacion-sin-control-en-pasaia/>

<http://www.hirian.com/fotos-contaminacion-puerto-de-pasaia/>

<http://www.noticiasdegipuzkoa.com/2011/10/25/sociedad/euskadi/errenteria-denuncia-las-nubes-de-polvo-del-puerto-de-pasaia>

Condiciones acústicas

A pesar de que la APP es consciente (página 24) de las molestias causadas por el ruido desde hace años (los datos son de 2002), no se ha tomado ninguna medida para mejorar la situación actual.

Calidad del agua en la bahía

Actualmente no se toma ninguna medida para evitar la contaminación del agua derivada de la actividad portuaria. Los muelles no disponen de sistemas de recogida y depuración o decantación de las aguas pluviales, por lo que son directamente vertidas a la bahía junto con la suciedad de los muelles. Lo mismo ocurre cuando se aplican medidas de riego en las parvas, e incluso no es rara la práctica del “manguerazo” para limpiar los muelles. Incluso el ISA revisado reconoce el hecho de que “no se dispone de datos para cuantificar la cantidad de vertidos al medio marino desde el puerto” (Tomo III, pag 28)

La necesidad de aplicar medidas correctoras en el puerto ya se observó en el estudio de “*Caracterización de las presiones e impactos en los estuarios y costa*”, elaborado por AZTI (2004) para el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco. En este estudio se proponen medidas para alcanzar el Buen Potencial Ecológico de la masa de agua de la bahía interior, entre las que se cita:

Elaboración de un plan de gestión portuaria, que elimine los vertidos de aceites e hidrocarburos de las embarcaciones, así como los vertidos en las operaciones de pintura y carga y descarga, y fomente el reciclaje de envases y papel. También debería contemplarse un plan de riesgos de accidentes de petroleros y barcos con productos peligrosos.

En lo que respecta a la capacidad potencial del puerto interior, tiene un amplio margen de crecimiento en el volumen de tráfico sobre su situación actual. En 2011 los tráfico 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. Incluso la capacidad en el ISA anterior se elevaba a 7,5 millones de toneladas, disponiendo de espacios fuera del recinto portuario.

El puerto cuenta con condiciones adecuadas para los tráficos actuales y segmentos de mercado en los cuales puede competir e incluso presenta condiciones para operar como SSS y contenedores, sobre todo si se realiza una ordenación en profundidad de usos y concesiones, tal como se indica en el estudio *“Viabilidad del tráfico de mercancías en contenedores en las instalaciones del puerto de Pasajes”* (2007) realizado por la Diputación Foral de Gipuzkoa dentro del Foro Gizloga.

La utilización del puerto actual frente a la alternativa de una gran obra portuaria también viene avalada por el *“Plan Estratégico del Puerto de Pasajes”* de 1993. Este Plan menciona expresamente que *“la estrategia de oferta se basa en construir nuevas instalaciones, a la espera de que las mismas atraigan el tráfico que las utilice. Contiene un alto riesgo y ha dado lugar a numerosos castillos portuarios en el aire”* (Página 133). Por ello, plantea *“transformar la tradicional postura reactiva de defensa en preactiva de demanda, saliendo en busca del cliente y ofreciéndole los servicios que precisa con la calidad debida”*.

Diversos estudios, que no se han analizado en su mayor parte en el ISA Revisado, confirman la viabilidad de esta opción, tanto los que denotan el amplio espacio de mejora respecto a la gestión actual como las que aconsejan esta opción frente a otras:

“Estudio comparado de las alternativas de desarrollo del puerto de Pasajes en relación con su grado de impacto medio-ambiental y sostenibilidad”. Universidad Politécnica de Madrid. Diputación Foral de Gipuzkoa (<http://www.nodo50.org/jaizkibel/?p=115>).

“Estudio ambiental en relación al Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Pasajes”. Ekogarapen. Ayuntamiento de Pasaia. 2008.

“Revisión ambiental inicial del puerto de Pasajes”. Teknimap Energía y Medio Ambiente. Autoridad Portuaria de Pasajes. 2005.

“Plan Estratégico Puerto de Pasajes”. Bilbao Plaza Marítima. Cámara de Comercio y Diputación Foral de Gipuzkoa. 1993

OCTAVO.- Se omite el análisis en profundidad solicitado sobre la Alternativa 0 y el tráfico potencial por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente.

Las posibilidades de la Alternativa 0 (puerto en su configuración actual) para acoger tráficos en 2030 se han disminuido notablemente, hasta menos de la mitad, que en el ISA anterior, ya que se ha bajado desde 7,5 millones de toneladas hasta 3,65 millones. Sin apostarse justificación de esta drástica reducción, choca aún más que ello se haya producido mientras las previsiones de tráficos para el Puerto Exterior se doblan sobre lo calculado en el ISA anterior.

La anulación de opciones del resto de las alternativas y la sobrevaloración de la elegida se manifiestan claramente como la estrategia asumida en el ISA Revisado para afrontar la respuesta a la solicitud reflejada en distintas alegaciones, y especialmente en el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar (MMAMRM):

“Se debiera analizar en profundidad el hecho de que la previsión de tráfico para 2030 en la alternativa (2) es de 7,6 millones de toneladas, con las mejoras ambientales que supone la desafectación de la zona de La Herrera, y en la alternativa (4), o configuración optimizada, y tras una inversión de 765 millones de euros, la previsión alcanzaría 9,39 millones de toneladas, circunstancia la anterior que pone de manifiesto que el tráfico portuario no parece justificar en modo alguno la operación. Todo ello, además, sin la consideración de los accesos viarios ni de los costes ambientales”.

El ISA Revisado no ha analizado ésta solicitud del Ministerio, y ha modificado las propuestas del ISA anterior para evitarlo.

NOVENO .- Se incumple lo solicitado en el Documento de Referencia por el Ministerio de Medio Ambiente respecto a la evaluación de alternativas de colaboración con otros puertos.

La evaluación de alternativas de colaboración con otros puertos, y principalmente con el de Bilbao, se recoge como de necesario análisis en el Documento de Referencia elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente. Esta opción también se ha considerado como idónea por un gran número de administraciones, entidades y particulares que han formulado alegaciones en fases anteriores.

El ISA anterior analizaba esta alternativa de colaboración con otros puertos, aunque con un nivel muy restrictivo, centrado en el desvío de las cargas “sucias” y, en sentido opuesto, en la posibilidad de “absorber” nuevos tráficos (ISA anterior. Tomo III, página 17). Siendo deseable la ampliación de este análisis a aspectos eficaces de colaboración (posibilidad de compartir redes logísticas, puerto seco, cooperación interempresarial etc.), se solicitaba que estas cuestiones se incorporaran al ISA.

Además de no haber tenido en cuenta dichas solicitudes, el ISA Revisado ha eliminado de raíz en su campo de análisis esta alternativa, lo que implica hacer caso omiso de las alegaciones en este sentido y de lo demandado por el propio Ministerio de Medio Ambiente en el Documento de Referencia.

La eliminación de este análisis choca incluso con los argumentos que la Autoridad Portuaria ha recogido en el ISA anterior, como se ha comentado, e incluso en el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria 2012-2020, documentos en los que se tratan aspectos de colaboración.

La justificación de la no viabilidad de esta alternativa, que no se analiza, se despacha ahora en un espacio inferior a una página de extensión (Tomo I. Memoria. Página 36), con los siguientes argumentos:

“La propia proposición de la cooperación entre puertos como una alternativa en el documento de referencia indica que se está considerando algún tipo de reparto de tráfico entre Pasaia y principalmente, Bilbao.

Un resultado de este tipo solamente sería factible o bien desde la decisión del planificador por la vía de la aprobación de una determinada configuración de puerto en los respectivos Planes Directores de Infraestructuras, o bien desde las sucesivas decisiones inversoras, regulatorias y de gestión de una hipotética Autoridad Portuaria única.

La primera vía conducirá a la aprobación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia, ya que la alternativa cero no daría lugar a la coordinación entre los puertos de Bilbao y Pasaia sino a la paulatina captación de los tráfico del segundo por el primero, con los consiguientes perjuicios para el equilibrio territorial y para la oferta portuaria de la CAE, que perdería la oportunidad de alcanzar un mayor protagonismo en las redes de transporte.

La segunda vía (una Autoridad Portuaria única) conduciría en buena lógica al mismo resultado propuesto por el PDIPP, ya que el Plan configura una infraestructura que no pretende sustituir a los puertos vecinos, sino contribuir a la adquisición de centralidad por parte de todos ellos”

Los argumentos pueden considerarse inadmisibles y suponen que la Autoridad Portuaria de Pasaia puede estar obviando lo que sería exigible a una institución que debiera regirse en el buen uso y racionalidad de los fondos públicos,

haciendo suya una filosofía que nos ha llevado a una lamentable situación de duplicidades de infraestructuras, como es el caso de los aeropuertos, que hay que tomar de referencia para no repetir.

La debilidad y falta de rigor de la respuesta, que puede mostrar bien la voluntariedad de no entrar en la materia o bien la insuficiencia de capacidad para abordarla debidamente, debe resolverse, dando cumplimiento a lo solicitado en el Documento de Referencia, a través de los elementos que se solicitan a continuación:

Estudiar fórmulas de colaboración más allá del reparto de tráfico: compartir redes logísticas, acceso a nuevos mercados, oferta conjunta a clientes de la CAPV e hinterland compartido, estudio de complementariedad de equipamientos, sistemas de transporte, campañas de marketing, promoción y comunicación.

Establecer un grupo de trabajo con la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Estudiar complementariedades entre empresas portuarias. Se da la circunstancia de que empresas portuarias principales en Pasaia (Algeposa, Toro y Betolaza...) operan también en Bilbao, lo que facilita la colaboración, que puede ser fomentada por las autoridades portuarias respectivas. La APP puede tomar el liderazgo en esta materia.

Analizar las ventajas/desventajas de constituir una Autoridad Portuaria única entre Bilbao y Pasaia. Aunque no le compete a la APP su articulación legal, sí puede realizar los estudios necesarios y presentarlos al Ministerio de Fomento y Autoridad Portuaria de Bilbao. La inclusión de varios puertos en la misma autoridad portuaria es un hecho repetido en el Estado en diversos casos (hay 28 autoridades portuarias para más de 40 puertos) y que hechos como el acuerdo para la legal transferencia al Gobierno Vasco de los puertos de interés general, puede contribuir a facilitar.

Estudiar la puesta en práctica de fórmulas de colaboración y alianzas estratégicas, de acuerdo a las directrices de Puertos del Estado, que aconsejan precisamente lo que la APP está descartando. Precisamente Puertos del Estado ha señalado, en diferentes medios de comunicación que *“los puertos que no sean eficientes tendrán que asociarse con otros”*. *“La tendencia se dirige hacia la concentración de los puertos, menos puertos con más servicios, con el fin de obtener mayores y mejores niveles de rentabilidad”*. Por otra parte, la misma institución propone que al menos la mitad de las autoridades portuarias acometan alianzas estratégicas entre ellas, citando que las *“fusiones son inevitables”* y menciona que el objetivo de que la mayoría de los puertos firme alianzas, asegurando que *“pondrán todo el empeño en ello, para vencer los localismos”*. Entre los objetivos está la unión entre los puertos de Bilbao y Pasaia, del que se menciona que en conjunto serían el quinto puerto con más tráfico de mercancías. (Expansión 8/11/2010, página 26).

Basta el ejemplo del homólogo Puerto Exterior en Langosteira de la Autoridad Portuaria de A Coruña, situado a 20 kilómetros del también ampliado puerto de Ferrol para entender la necesidad de justificar y evaluar la alternativa de colaboración con otros puertos que se alega para el puerto de Pasaia. De hecho el Puerto Exterior de Langosteira está siendo un despilfarro de dinero público, la construcción costará el doble de lo presupuestado, y también fue proyectado bajo el supuesto amparo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de la ciudad de A Coruña. La irracionalidad del proyecto de puerto exterior de Pasaia, con el ejemplo de A Coruña se puede entender tras la lectura de *“El puerto de los mil millones”*, diario El País (18/11/2011, http://politica.elpais.com/politica/2011/11/18/actualidad/1321648297_721923.html).

DÉCIMO.- Falta de análisis de las alternativas de puerto seco y Zona de Actividades Logísticas (ZAL) con cada una de las alternativas de Puerto Exterior, incumpliendo lo solicitado en el Documento de Referencia.

En el ISA Revisado se menciona que la construcción de la ZAL es independiente de las alternativas que se proponen, ya que su construcción corresponde a otra entidad promotora. Al respecto señala (Tomo I. página 39) que *“todas las alternativas planteadas incluyen la ZAL de Lezo, como alternativas mixtas y en el nivel de competitividad exigible a los actuales puertos comerciales de nueva generación”*.

Si bien, y al igual que ocurría en el ISA anterior, existe una gran confusión con este elemento, que se tiene en cuenta o no en los diferentes apartados y anexos.

Quando se estima como elemento favorable, sólo se asigna a la alternativa 3, sin citarse para el resto de alternativas. Así, en el apartado 3.6 del tomo I (*“Cobertura de objetivos del PDIPP”*) y en los cuadros de comparación de alternativas, sólo se hace referencia a la ZAL en la alternativa 3 (página 57), en lo que corresponde al objetivo 1 del PDIPP (Fomento del cambio modal). Se menciona para esta alternativa: *“ofreciendo, en combinación con la ZAL Lezo-Gaintxurizketa una oferta ferroportuaria apta para captar tráficos atlánticos...”*, punto favorable que sin embargo no se cita para las alternativas 0, 1 y 2, con lo que la evaluación resulta sesgada. También en el objetivo 5 (Coherencia con los criterios y usos del suelo y movilidad de la ordenación territorial) se menciona la ZAL, pero nuevamente sólo en la alternativa 3, indicándose la *“conexión a las redes viarias y ferroviarias de alta capacidad (variante ferroviaria de mercancías, ZAL de Lezo y 2º Cinturón para transporte rodado)”*, sin citarse en las otras alternativas a las que sólo se otorgan calificativos negativos y no se incluye este factor, que se había indicado que era invariante. Hay una insistencia en atribuir los beneficios de la conexión ferroviaria, además de la ZAL, sólo a esta alternativa 3, cuando esta conexión se plantea en todos los casos por las administraciones competentes (Plan Territorial Parcial, PTS de Red Ferroviaria) y sin que tenga relación con la alternativa portuaria elegida.

A efectos de justificar los tráficos la ZAL se considera parte del PDIPP, formando una unidad “ferroportuaria”. Del análisis de los documentos del ISA Revisado y de lo citado anteriormente, se entiende que la ZAL, y no

sólo las 15 ha para usos portuarios, se considera como factor que interviene en los tráficos estimados para 2030 y años siguientes. Al respecto, de lo indicado en el párrafo anterior parece deducirse que sobre todo tiene una participación decisiva en los resultados de la Alternativa 3, ya que se entienden como una oferta común, señalándose (Tomo I, página 57) que *“se genera capacidad suficiente para absorber todo el tráfico susceptible de ser trasvasado al modo marítimo, ofreciendo en combinación con la ZAL de Lezo-Gaintxurizketa una oferta ferropuertaria apta para captar tráficos atlánticos con destino al norte y noroeste de la Península Ibérica y sur de Francia”*.

A efectos de evaluación ambiental se elimina del análisis en todas las alternativas, a pesar de indicarse lo contrario. Así, en los aspectos de evaluación ambiental (se trata más ampliamente en otro punto), en el apartado *“Criterios para la toma de decisiones”* (Tomo III, página 54 y siguientes) se señala que *“para simplificar el proceso no se contempla para ninguna de las alternativas la ocupación de 15 Ha en la zona de Lezo-Gaintxurizketa, destinada a proveer de superficie logística a la actividad portuaria en su concepción de plataforma intermodal....”*.

Sin embargo, en el tomo I, página 40, se indica precisamente lo contrario: *“conviene considerar que en el análisis de los efectos ambientales del PDIPP se contemplan los potencialmente introducidos por el desarrollo de una ZAL en Lezo, debido a la inclusión de un espacio de 15 ha para usos portuarios”*.

De hecho, las incertidumbres sobre la viabilidad de la ZAL, que se hubieran de reflejar en la memoria, justifican la demanda del Documento de Referencia sobre la necesidad de analizar las alternativas con o sin esta infraestructura.

A pesar de la certeza con la que se asegura que esta infraestructura será realidad y que se pivota sobre ella la justificación de las expectativas de tráficos y movimientos de mercancías en el puerto, las circunstancias no son tan evidentes,

existiendo importantes incertidumbres y conflictos generados por esta infraestructura sin resolver.

Aunque no se ha recogido en la memoria, el documento “Anexo IV del tomo I: *“Análisis del estudio de implantación de la zona logística de Pasaia (ZLP)”*”, realizado por Acciona Ingeniería y fechado el 21/10/2011, señala el grado de incertidumbre en que se encuentra esta propuesta y el cambio en los parámetros que la sustentan:

Escenario de demanda. Se señala (página 4) que los datos del estudio de demanda en que se basa la propuesta de la ZAL corresponden a 2007. Según se indica, la Encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento señala que la evolución de la demanda (en toneladas) se ha reducido en un 30,98% en los datos de junio de 2010. Se concluye (página 5) que *“la evolución general del transporte a partir de 2007, año base del estudio de demanda de la ZAL de Larramón, resulta muy significativa, por lo que se recomienda la adecuación de la demanda una vez que se haya estabilizado la situación económica”*.

Escenario infraestructural. Se indica (página 6) que la planificación de infraestructuras, tanto de la propia ZAL de Pasaia como las del entorno del corredor Lezo-Gaintxurizketa, *“verá afectado su desarrollo por la situación económica”* y necesita adaptar las distintas actuaciones a una situación *“hoy por hoy imprevisible, debiendo confirmarse el desarrollo económico”*.

Posicionamiento competitivo. La viabilidad depende del no desarrollo de otras iniciativas en competencia, ya que la posición es débil. El documento señala (página 6) que *“En cuanto a proyectos competitivos con la ZAL, efectivamente el desarrollo de la terminal de Jundiz es el que presenta mayor competencia tanto por sus funciones como por el tipo de carga, dependiendo su desarrollo de la inversión planificada hasta 2037”*.

Impacto ambiental y territorial. El documento recoge las afecciones a espacios protegidos y a la red de corredores ecológicos, que afectan al planeamiento urbanístico de Lezo y Oiartzun.

Además de estos aspectos recogidos en el citado Anexo VI, existen otros elementos en la misma línea y que el documento inexplicablemente no ha recogido. Se destacan los siguientes:

Alegaciones de entidades locales. Además de las alegaciones de la APP al Plan Territorial Parcial de Donostialdea (PTP) que se recogen en el anexo VI, también se presentaron alegaciones por parte del Ayuntamiento de Oiartzun y del Ayuntamiento de Lezo. La posición frente a esta infraestructura es claramente contraria a su desarrollo según se recoge en tales alegaciones y se ha manifestado públicamente desde dichos ayuntamientos.

Posición actual de la Diputación Foral de Gipuzkoa. La posición de la Diputación Foral de Gipuzkoa en las fechas de realizarse el informe no se corresponde con lo que se refleja, y no se ha actualizado, ya que ha variado sensiblemente y no es favorable a la realización de esta plataforma sino a la búsqueda de otras alternativas, como ha señalado el Diputado de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Opinión vecinal. Las dificultades de encaje territorial y los impactos negativos ambientales, económicos y sociales en el ámbito local se reflejan en los cerca de 9.000 escritos de alegaciones firmados por ciudadanos recogidos en Oiartzun y Lezo, solicitando la retirada la propuesta de plataforma-logística de Lezo-Gaintxurizketa en la tramitación del PTP (enero 2011). No se recoge esta situación en el anexo VI ni en la memoria, a pesar de su fecha anterior.

Las incertidumbres sobre las bases que sustentan esta propuesta y su insuficiente grado de maduración no coherente con lo que sustentan los documentos del ISA (tanto la ZAL como incluso la propia terminal intermodal),

también se encuentran en el Gobierno Vasco. Así el BOPV del 13 de Diciembre de 2011, recoge las bases de licitación para la “*redacción del estudio de mercado logístico de la terminal intermodal de Lezo*”, promovido por el Ente Público Euskal Trenbide Sarea, dependiente del Departamento de Transportes, con un presupuesto base de 180.000 euros.

UNDÉCIMO.- Falta de análisis de las alternativas mixtas y dentro de ellas la de “mejora del puerto actual combinado con la colaboración con otros puertos”, incumpliendo lo solicitado en el Documento de Referencia.

Entre las opciones no estudiadas en el documento se encuentra la alternativa de interés y respaldo social correspondiente a la mejora del puerto actual + colaboración con otros puertos.

Sobre la Evaluación ambiental de alternativas:

DUODÉCIMO.- El metodo seleccionado para la evaluación ambiental es impreciso.

El ISA Revisado lleva a cabo la evaluación de los efectos o impactos ambientales (Tomo III) del PDIPP a través de dos tipos de evaluaciones: cualitativa y cuantitativa.

La evaluación cualitativa califica los impactos como compatible, moderado, severo y crítico, mostrando los resultados en tablas de impactos. Sin embargo, no se ofrece ninguna explicación sobre los efectos ambientales y no se razonan las valoraciones.

En cuanto a la evaluación cuantitativa, se utilizan indicadores que pretenden medir de forma concreta las afecciones de cada alternativa. A pesar de que los indicadores seleccionados se refieren a datos muy concretos y mesurables (metros, %, número de habitantes, Km,...) que perfectamente podrían dar lugar a una evaluación objetiva, el documento no explica en ningún momento por qué se han seleccionado esos indicadores, como se relacionan con los efectos

ambientales, por qué se les asignan ponderaciones y, finalmente, cómo se obtienen las puntuaciones que permiten seleccionar la mejora alternativa.

Finalmente, no se explica la relación entre los dos tipos de evaluación de los efectos ambientales.

Por todo ello, el método de evaluación no resulta nada claro, ya que no permite conocer los razonamientos que dan lugar a la valoración final, esto es, a la valoración cualitativa y puntuación de cada alternativa. Resulta una evaluación absolutamente confusas, imprecisa y subjetiva. **Es necesario realizar una evaluación más objetiva y clara, acorde con la legislación actual y lo requerido en el Documento de Referencia.**

Cabe decir que es el propio documento el que reconoce las carencias de este método:

Dadas las imprecisiones propias del método seguido, y la subjetividad de decisiones como el valor de ponderación de cada indicador u objetivo, más que analizar la valoración global de las alternativas se procede a continuación a realizar una valoración considerando cada uno de los objetivos ambientales del PDIPP, que son a fin de cuentas la guía a seguir en el aspecto ambiental por parte del PDIPP (Tomo III, pág. 36).

DÉCIMOTERCERO.- Se obvian los efectos ambientales requeridos por el Documento de Referencia y sólo se describen medidas correctoras para la alternativa de Puerto Exterior.

De esta forma, la descripción de los efectos es superficial y desequilibrada. De hecho, la ausencia de descripción de todos los efectos requeridos en el Documento de Referencia hace que sólo se describan medidas correctoras para la alternativa de Puerto Exterior.

El Tomo III del ISA Revisado (página 8) realiza inicialmente una descripción general de las afecciones ambientales de cada alternativa en tres bloques (medio físico, medio biótico, medio socioeconómico). Se trata de una descripción muy somera, que se limita a describir de forma general algunos impactos, pero sin llegar a identificar de forma clara la relación de los efectos a considerar.

Es en el capítulo posterior en el que se identifican esos impactos, que se entiende que resumen el contenido descrito anteriormente a través de las tablas causa-efecto del Anexo VIII. Sin embargo, los efectos ambientales considerados tanto en la descripción como en las tablas no se corresponden con lo solicitado en el Documento de Referencia. Eso a pesar de que el propia ISA Revisado recoge de forma literal la relación de afecciones indicadas en dicho Documento (Tomo III, página 25), citándose expresamente que esos serán los que se tendrán en cuenta en la evaluación ambiental.

Así, entre los requeridos en el Documento de Referencia no se describen los siguientes impactos:

- generación de gases de efecto invernadero
- afección a la capacidad de acogida del medio
- incremento del consumo de recursos naturales
- incremento de la generación de residuos
- incremento del suelo industrial y destinado a infraestructuras
- Posible efecto barrera y aumento de la fragmentación
- Alteración del planeamiento urbanístico
- Afección a usos extractivos y recreativos

Además de superficial, las explicaciones ofrecidas para las Alternativas 0, 1 y 2 se limitan a describir los impactos ambientales, mientras que en la Alternativa 3 se recogen, además, las medidas correctoras que se van a aplicar para minimizar muchos de los impactos. No se entiende por qué en unos casos sí se aplican ese tipo de medidas, y en otros no. Este hecho puede influir notablemente en el resultado de la comparación de impactos entre alternativas,

ya que la aplicación de mejoras ambientales disminuiría las afecciones de las alternativas de puerto interior.

Por otra parte, al no incluir medidas ambientales en todas las alternativas se ha incumplido lo afirmado por la propia APP en el documento de respuesta a las alegaciones. En dicho documento (Anexo VIII al Tomo I, página 16), se cita textualmente que *“todas las alternativas desarrolladas incluyen una serie de medidas ambientales correctoras”*.

DÉCIMO CUARTO.- Incumplimiento de lo solicitado en el Documento de Referencia sobre cómo se mejora la situación del medio ambiente en cada una de las alternativas planteadas.

En el ISA Revisado existen distorsiones en la evaluación por la utilización sesgada del concepto “regeneración”, sobrevalorándose en la comparación de alternativas.

De manera reiterativa tanto el PDIPP como el ISA, tanto el anterior como el actual, emplean el término “regeneración ambiental” al referirse a las actuaciones que se ejecutarán en el interior de la bahía de Pasaia, una vez que cese la actividad portuaria. Tal y como se observó en el ISA anterior, también en el ISA Revisado la regeneración de la bahía se ha incorporado como elemento positivo derivado de la construcción del puerto exterior, tal como se recoge en la descripción de los efectos ambientales (Tomo III, página 15 y siguientes), así como en las evaluaciones cualitativa y cuantitativa. Sin embargo, en las alternativas 0, 1 y 2 no se incluye con el mismo criterio y como efecto positivo la conservación de los espacios naturales del exterior afectados, tanto en los aspectos ambientales, como los de usos sociales, desaparición del banco de arenas utilizado para aporte artificial a playas, etc.

Este desequilibrio supone invalidar la evaluación y las conclusiones que reiteradamente se efectúan sobre los efectos de la regeneración, debiendo tomarse este concepto en su globalidad.

Así mismo, se ha incumplido lo solicitado en el Documento de Referencia, que en el apartado 4.5 *Análisis de alternativas* indica se deberá analizar “*la forma en que cada una de ellas contribuye a mejorar la situación del medio ambiente, terrestre y costero, dentro del ámbito territorial del Plan*”, lo que supone tener en cuenta también el efecto positivo de conservar el medio natural de Jaizkibel por parte de las Alternativas 0, 1 y 2.

DÉCIMOQUINTO.- Ausencia de razonamiento y metodología para la valoración cuantitativa de cada alternativa de forma que se manipulan los datos para minimizar el impacto del Puerto Exterior.

La valoración cuantitativa de las alternativas se realiza teniendo en cuenta los indicadores antes descritos. Estos indicadores se normalizan (a una escala entre 0 y 9), combinan, agrupan y se les asigna una ponderación (tabla 3, página 32). No se explican ni razonan estas operaciones.

Así mismo, se muestra directamente la tabla de resultados, con la valoración para cada indicador y cada alternativa del PDIPP. Tampoco se describe de dónde salen esos valores, más allá de la descripción realizada en las páginas anteriores de cada indicador. Así, en algunos casos se da una puntuación de 9,00 a la alternativa con menor impacto, y 1 o 0 a la de mayor impacto. También se utiliza el 9,00 para indicar que esa alternativa tiene impacto y el 0 o 1 para indicar que no la tiene. Y, en cambio, en otros casos se utilizan valores intermedios, sin llegar al alcanzar las puntuaciones máximas o mínimas. Esta decisión parece arbitraria, ya que no se explica.

Sin realizar un análisis exhaustivo de las puntuaciones obtenidas por cada alternativa en cada indicador (misión difícil de llevar a cabo dada la falta de información antes citada), se detecta un claro sesgo que favorece la Alternativa 3 frente a las otras. Dada la poca distancia entre las puntuaciones finales de las alternativas, una pequeña variación en los números puede decantar la balanza hacia una u otra, por lo que las cuestiones que se citan a continuación adquieren una relevancia significativa.

Mejora del aire, agua, y calidad de vida en el interior de la bahía

Para evaluar la mejora en esos elementos se han utilizado los indicadores del Análisis del Ciclo de Vida (ACV), como son el Potencial de Acidificación, Potencial de Eutrofización y Potencial Tóxico Humano. Sin embargo, la utilización de dichos indicadores aplicados a la mejora del interior de la bahía carece de sentido, esto es, no es aplicable. Tal y como se explica en otro apartado del presente documento, para llevar a cabo la ACV se ha utilizado la distribución de tipos de transporte en cada una de las alternativas, sin tener en cuenta en qué medida van a afectar dentro de la bahía.

Aun así, para los parámetros antes indicados, la diferencia entre los valores obtenidos para la alternativa 0 y para la alternativa 3 en ningún caso llega al 10 % (Tabla 1, Anexo IV del Tomo III). Esto no obsta para que la alternativa 3 reciba 9 puntos y la alternativa 0 reciba 1 punto.

Más aún, no tiene sentido mezclar índices provenientes de un ACV con otros indicadores, ya que un ACV es una herramienta que se usa para evaluar el impacto potencial sobre el medio ambiente de un proyecto a lo largo de todo su ciclo de vida mediante la cuantificación del uso de recursos (energía, materias primas, etc.) y emisiones ambientales asociados al proyecto que se está evaluando. En todo caso, todos los indicadores deberían ser calculados dentro del ACV, y entonces proceder a comparar cada alternativa.

Afección directa a otros espacios naturales fuera de la Red Natura 2000 (RN2000)

A pesar de que en el texto no se explica a qué se refiere con “otros espacios naturales” y a qué categoría de protección corresponde, se deduce que pueden ser las superficies que actualmente no están artificializadas o en las que se encuentran ecosistemas o áreas naturales. Así, la Alternativa 2 es la que se obtiene la peor puntuación (2,00),

seguida por la Alternativa 3 (7,15). Sólo en el caso de que no se haya valorado la afección al ámbito natural marino en el caso del puerto exterior, y que únicamente se haya contabilizado la afección de los túneles se pueden entender las puntuaciones asignadas. Si se tuviera en cuenta la afección sobre el espacio natural marino fuera del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Jaizkibel (incluido en el ámbito del PDIPP), la puntuación debería ser diferente.

Además, llama la atención que la Alternativa 0, en la que no se prevé la afección a ningún espacio fuera de la zona urbanizada de la bahía, no obtenga un 9, sino que se le asigne un 8. Esto se contradice, además, con la evaluación cualitativa del Anexo VIII del Tomo III, en el que ni siquiera se identifican efectos sobre la vegetación o la fauna en esta alternativa.

Afección directa a espacios RN2000

Según la explicación del indicador, se miden los metros cuadrados de espacio Red Natura 2000 ocupados por cada alternativa.

En el caso de la Alternativa 2, la apertura del canal afectará a una superficie de 5.570 m² (página 14 del Tomo III) del LIC Ulia.

En cuanto a la Alternativa 3, tal y como reconoce el propio ISA Revisado, la cota de la explanada de la dársena exterior se ubica en los +7 metros, lo que supone el relleno de la superficie dentro del LIC Jaizkibel desde los 0 metros a los 7 metros en una distancia de, por lo menos, 3.200 metros (franja de costa ocupada por la infraestructura). Esto da lugar a una superficie rellenada dentro del LIC que, además de por su presencia, tiene también una extensión significativa (15 hectáreas aproximadamente), además de lo ocupado por la salida y paramentos exteriores de los túneles.

Por tanto, la ocupación directa del LIC Jaizkibel en la Alternativa 3 es sensiblemente mayor que la ocupación directa del LIC Ulia en la Alternativa 2. Sin embargo, las puntuaciones son las siguientes:

Alternativa 2: 1,00

Alternativa 3: 9,00

Por una parte, no se han tenido en cuenta los metros cuadrados, tal y como se indica en la explicación, sino que se ha recogido si hay o no afección directa. Y, por otra parte, la afección directa sobre un espacio Natura 2000, tal y como hemos visto, es mayor en la Alternativa 3.

Aunque no se reconociera la ocupación del LIC Jaizkibel por la plataforma portuaria, sí debiera de reflejarse por lo menos la ocupación por los túneles, ya que esta realidad ya queda reflejada en el estudio de Evaluación Ambiental Adecuada (Anexo I del Tomo III, pág 91), haciendo evidentes las contradicciones dentro del propio ISA Revisado:

“la única ocupación directa del espacio Jaizkibel prevista por el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia es la de las bocanas de los túneles de accesos rodados y ferroviarios”.

Reducción del volumen de áridos y variación del transporte sedimentario (dinámica litoral)

Según la tabla de causa-efecto de la valoración cualitativa (Anexo VIII del Tomo III), las Alternativas 0, 1 y 2 no provocan ninguna afección en esos indicadores, mientras que sí se identifican impactos negativos en el caso de la Alternativa 3.

Por lo tanto, en la valoración cuantitativa, a las Alternativas 0, 1 y 2 se debería asignar el valor de 9,00 para los dos indicadores, y a la Alternativa 3, de 1,00. Sin embargo, a este última se le asigna un valor de 4,00 para

la reducción del volumen de áridos y de 6,00 para el de variación del transporte sedimentario.

Número de playas desaparecidas

Según la tabla de causa-efecto de la valoración cualitativa (Anexo VIII del Tomo III), las Alternativas 0, 1 y 2 no provocan la desaparición de ninguna playa, mientras que sí se identifica impacto negativo en el caso de la Alternativa 3.

Por lo tanto, en la valoración cuantitativa, a las Alternativas 0, 1 y 2 se les debería asignar el valor de 9,00, y a la Alternativa 3, de 1,00. Sin embargo, se le asigna un 6,00.

Afección a mareas pesqueras y reducción del *Gelidium* de arribazón

Se utiliza como fuente de datos el estudio realizado por AZTI (2011). Este estudio no se incluye en la documentación del ISA Revisado, pero parte de su contenido se recoge en el Tomo II. En base a esa información se deduce que la única alternativa que tiene efectos sobre las mareas pesqueras así como sobre el *Gelidium* es la Alternativa 3, ya que es la que ocupa parte de la superficie utilizada para esas actividades. Esa deducción viene confirmada en el Tomo III, en la descripción de los efectos de cada alternativa, en el que únicamente se describen efectos sobre las mareas pesqueras y el *Gelidium* en la Alternativa 3. Así mismo, las matrices causa-efecto de la evaluación cualitativa (Anexo VIII del Tomo III) tampoco identifican impactos sobre esos dos elementos para las alternativas de puerto interior.

Por ello, se entiende que en la valoración cuantitativa de las afecciones, las Alternativas 0, 1 y 2 deberían tener una valoración de 9 (sin afección) y la Alternativa 3 una puntuación de 1 (con afección). Sin embargo, las puntuaciones asignadas son las siguientes:

Alternativa 0: 8,00

Alternativa 1: 8,00

Alternativa 2: 8,00

Alternativa 3: 7,00

DECIMOSEXTA.- Omisión de explicación en la metodología para vincular el Anexo VIII y el Tomo III que impide el análisis exhaustivo.

El anexo VIII, titulado “*Caracterización de los efectos potenciales*”, incluye una valoración cualitativa de las afecciones del PDIPP. Según se recoge en el documento, esa valoración se utiliza posteriormente como “base orientativa” para la valoración cuantitativa que se lleva a cabo en el Tomo III.

Sin embargo, en el Anexo VIII no se explica en ningún momento cómo influye esta valoración cualitativa en la evaluación cuantitativa del Tomo III. Esto es, no es posible saber de que manera se han utilizado los resultados de la valoración cualitativa o como han influido en la valoración cuantitativa.

Dicha relación no queda explicada en ninguno de los dos documentos, y, más aún, tal y como se ha demostrado, existen evidentes contradicciones entre la valoración cualitativa y la cuantitativa, que únicamente aportan confusión a la evaluación ambiental de los impactos.

De esta manera se provoca una importante confusión respecto de los efectos ambientales y los indicadores entre el Tomo III y el Anexo VIII

En el Anexo VIII, y previa a la valoración de los efectos, el documento incluye una tabla en la que se relacionan los objetivos del PDIPP, los efectos ambientales del mismo y los indicadores utilizados para su valoración.

En cuanto a los efectos ambientales, estos no coinciden con los que se recogen en el Tomo III (esto es, los del Documento de Referencia del Ministerio de Medio Ambiente). Aunque algunos son similares en su descripción, resulta difícil hacer en muchos casos las relaciones correspondientes, mientras que en otros casos

queda claro que no coinciden. Además, según indica el texto, algunos de los efectos incluidos en la tabla no se tienen en cuenta en la valoración cuantitativa del Tomo III, sin embargo, estos efectos que se suponen no se han tenido en cuenta, se relacionan con indicadores que sí aparecen en las valoraciones del Tomo III.

DECIMOSÉPTIMA.- Omisión de explicación en la metodología para valorar cuantitativamente los efectos producidos por las acciones del proyecto (Anexo VIII)

En la página 5 del Anexo VIII se indica:

En el presente anexo se realiza una descripción pormenorizada de los efectos indicados en el Tomo III

Más abajo se detalla lo que supone la identificación de los efectos:

Describir justificadamente el efecto eventualmente producido por las acciones de proyecto sobre el elemento considerado

Establecer un desbaste inicial justificado dentro de los efectos negativos en función de su grado de significación global

A pesar de lo citado, en las páginas siguientes de dicho Anexo no se incluye ninguna descripción pormenorizada ni justificada de los efectos, sino que se limita a indicar en una tabla cuales son los efectos producidos por cada alternativa, y si son positivos o negativos. Los efectos que se incluyen en esta tabla son los citados en el cuadro anterior del Anexo, que como hemos indicado no coinciden con los del Tomo III. Tampoco se realiza el citado desbaste.

Finalmente, se realiza la valoración de las afecciones en base al Real Decreto 1131/1988 sobre Evaluación de Impacto Ambiental, obteniendo la calificación de cada efecto ambiental como compatible, moderado, severo o crítico.

Esta valoración se realiza directamente expresando los resultados en las matrices de valoración. El documento no recoge ninguna explicación, justificación ni razonamiento que permitan entender la valoración final de cada afección, ni cómo se ha realizado su caracterización en las variables exigidas por el Real Decreto (signo, tipo, intensidad, extensión, sinergia,...). Por ello, no es posible conocer como se ha llevado a cabo esa valoración y como se han obtenido las conclusiones.

DECIMOCTAVO.- En el ISA Revisado no se evalúa de forma cuantitativa los impactos críticos evaluados en el ISA anterior.

Por tanto, se reduce notablemente, y sin explicación alguna, la gravedad de algunos impactos ambientales en la alternativa de Puerto Exterior en relación con el ISA anterior.

El planteamiento de la Alternativa 3 – el Puerto Exterior – no ha sufrido modificaciones respecto al ISA anterior. Sin embargo, algunos impactos considerados críticos anteriormente tienen una gravedad menor en el ISA Revisado. Llama la atención, además, que en la evaluación cualitativa de este último ISA no se considere ninguno de los impactos identificados como crítico, mientras que en el anterior eran seis los que alcanzaban esta consideración. Por ejemplo:

Sobre la Calidad del aire y confort sonoro

En el ISA anterior las afecciones para la alternativa del puerto exterior se consideraban severas en fase de obra y moderadas en fase de explotación. En el ISA Revisado, en cambio, la afección se considera compatible (en evaluación cualitativa) y obtienen la máxima puntuación en la valoración cuantitativa.

Sobre la alteración de la geomorfología

En el ISA anterior la afección sobre la geomorfología se considera un impacto crítico, debido a los movimientos de tierra y dragados. En cambio, en el ISA Revisado, esta afección no se considera como tal, a pesar de que se trata de una de las exigidas en el Documento de Referencia.

En cuanto a los movimientos de tierra, y a pesar de que se recoge como un indicador para la evaluación, no se tiene en cuenta en la tabla de valoración cuantitativa de alternativas, y tampoco se considera en la valoración cualitativa. Los dragados únicamente se consideran en la valoración cuantitativa.

Sobre la afección de los ecosistemas naturales

El ISA anterior consideraba el impacto del puerto exterior sobre los acantilados y la cala Azabaratza como crítico.

En el ISA Revisado, esta afección no se recoge como tal, a pesar de ser una de las exigidas en el Documento de Referencia. En sustitución se utilizan otros indicadores cuyas puntuaciones para la Alternativa 3 en la valoración cuantitativa son:

Afección sobre otros espacios naturales (fuera de la RN2000): 7,15

Afección directa a hábitats fuera de la RN2000: 5,82

Afección directa a la RN2000: 9,00

Así, mientras el ISA anterior consideraba el impacto sobre los acantilados como crítico, el ISA Revisado considera que no existe impacto sobre los acantilados, ya que se trata de un hábitat dentro de la Red Natura 2000.

Ni siquiera el impacto indirecto sobre hábitats de interés comunitario dentro de la RN2000 se considera crítico (en la evaluación cualitativa), a pesar de verificarse la desaparición de un hábitat prioritario, siendo este uno de los principales motivos por los que el estudio de Evaluación

Ambiental Adecuada (Anexo I del Tomo III) concluye que las afecciones sobre la integridad del LIC Jaizkibel son significativas.

Sobre la afección de los fondos marinos

El ISA anterior considera que el impacto del puerto exterior sobre los fondos marinos es crítico, tanto durante las obras como durante la explotación, debido a la irrecuperabilidad de la vegetación.

En el ISA Revisado, en cambio, el efecto sobre la ocupación de los fondos marinos se considera como moderado.

Sobre los impactos ambiental de la Alternativa 3 (Puerto Exterior):

DECIMONOVENO.- Ausencia de evaluación de los impactos derivados de la extracción y transporte de los materiales necesarios para la obra que es requerido en el Documento de Referencia.

No se establecen los volúmenes, lugares de obtención y evaluación de los impactos generados, incluyendo el transporte, incumpliendo lo establecido en el Documento de Referencia. Se trata de un aspecto cuyas carencias también fueron detectadas en el ISA anterior, y que se considera no solventado en el ISA Revisado. En el documento de respuesta a las alegaciones (página 19), la APP responde que

“dispone de los estudios de procedencia de materiales para llevar a cabo las obras” y que “la documentación que se dispone demuestra que hay suficiente material y de la calidad requerida a una distancia asumible y en canteras con licencia ambiental en vigor”, pero no se aporta ningún dato más, ni se citan los estudios mencionados.

El ISA Revisado cita, dentro de la descripción de la Alternativa 3 (página 15 del Tomo III), que *“las escolleras y material de cantera (todo-uno) se importarán de canteras legalizadas”*. No ofrece, sin embargo, más detalles ni datos sobre el volumen necesario y la ubicación de las canteras, y tampoco se citan los posibles

impactos provocados por la extracción así como por el transporte de esos materiales hasta la obra.

El ISA Revisado no cita el informe “*Modificaciones al estudio de agitación y maniobras de una 1ª fase de la dársena exterior de Pasajes*” (mayo 2010) realizado por IBERINSA para la Autoridad Portuaria, que sí establece en mayor detalle las necesidades de materiales y el origen (este estudio se citaba en el ISA anterior). De este modo, según el citado estudio, se utilizarán, además de acero y hormigón, cantidades muy importantes de áridos de hormigón (475.000 toneladas), todouno (4.195.000 toneladas), áridos (286.500.000 toneladas) y rellenos (20.500.000 m3). Se especifica que los rellenos procederán del dragado de la Zona II del puerto.

Siendo el balance de materiales un elemento tan relevante a la hora de valorar tanto el coste económico de la obra como sus afecciones ambientales, el análisis que se realiza al respecto en el ISA Revisado, igual que en el ISA anterior, no parece suficiente.

La relevancia de este factor y su afección no sólo ambiental, sino también para la viabilidad de la obra y su coste económico, ya se cita en el “Anteproyecto de Ampliación del Puerto de Pasajes” (Iberinsa, 2002). Este estudio se incluye en el Anexo III del Tomo I. y dice:

Este hecho influye negativamente, no sólo en el coste de ejecución de las obras, sino también en el plazo de las mismas:

- distancias de transporte más grandes.*
- empleo de vehículos susceptibles de moverse por carretera, en lugar de dúmperes de gran capacidad de carga. (Página 13)*

La disponibilidad de estos volúmenes, aún empleando a todas las canteras situadas en un radio de unos 50 km, es dudosa, y no sólo en cuanto a volumen total, sino también en cuanto a producción diaria (página 13)

La extracción de material siempre supone un impacto ambiental en el entorno. Cuanto menor sea el volumen a extraer de las canteras, menor será la afección medioambiental. (Página 15).

Igual que en el ISA anterior, tampoco se citan en el ISA Revisado los contenidos del “*Estudio e inventario de canteras en el entorno del Puerto de Pasaia*” (2005), realizado por encargo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. Ese estudio, destinado a identificar zonas de extracción en un radio de 50 kilómetros de distancia, no se recoge en ningún punto del ISA Revisado, pero sí se le hacía mención en el ISA anterior (página 5 del Tomo I).

Todas esas carencias incumplen, además, lo solicitado en el Documento de Referencia, en el que se recoge lo solicitado por los Ayuntamientos de Lezo y Pasaia de que se incluya en la evaluación ambiental los “*Impactos ocasionados por la obtención de materiales de obra y el transporte de los mismos*”.

VIGÉSIMO.- No se valoran las afecciones ambientales de la zona portuaria prevista en la ZAL (Lezo).

La ZAL en Lezo es una superficie necesaria para llevar a cabo la obra del puerto exterior. A pesar de que en el Tomo I (página 40) el ISA Revisado indica que en el análisis de los efectos ambientales del PDIPP se incluyen los producidos por el desarrollo de una ZAL, esta afirmación se contradice con lo recogido en el Tomo III (página 26) en el que se indica que “*no se contempla para ninguna de las alternativas la ocupación de 15 ha en la zona de Lezo-Gaintxurizketa*”, en referencia a la superficie portuaria contemplada en la ZAL de Larramon (Lezo). Esta última afirmación es la que se cumple, ya que ni la ZAL ni la superficie portuaria se incluyen en las evaluaciones de los efectos ambientales.

Este razonamiento puede ser coherente para el caso de las Alternativas 0, 1 y 2, ya que no están vinculadas con el desarrollo de la ZAL.

La situación, sin embargo, es diferente para la Alternativa 3, ya que, tal y como se ha cita en otro punto de este documento, los efectos positivos de la ZAL en cuanto a la intermodalidad y atracción de tráfico son únicamente tenidos en cuenta para la Alternativa 3. Además, tal y como se recoge en el Anexo IV del Tomo I, parte de la superficie de la ZAL es necesaria para llevar a cabo la obra del puerto exterior. Este anexo recoge de forma detallada la superficie necesaria para acopios de materiales, ubicación de maquinaria y reubicación de actividades. El propio documento reconoce que existe una “*íntima relación operativa*” entre estas infraestructuras, así como con la regeneración previstas por el PDIPP.

Así, según la documentación del anexo, para el inicio de las obras será necesario el acondicionamiento de 12 ha en el ámbito de la ZAL, además de otras superficies para la reubicación de actividades portuarias actualmente situadas en la bahía (Herrera Sur). A lo que habría que añadir los correspondientes accesos, necesarios para llegar a dichas instalaciones.

Los impactos provocados por esta actuación se reconocen en el propio estudio: afección a áreas de especial protección (PGOU de Lezo), consumo de suelos de alto valor agrológico (PTS Agroforestal), desaparición de hábitats de interés prioritario (aliseda cantábrica). A estos habría que añadir los considerables movimientos de tierra necesarios para la explanación y construcción de viales en un ámbito con una orografía complicada, la contaminación atmosférica y acústica, alteración del paisaje (en el que predomina la campiña y caseríos), disminución de la calidad de vida de los habitantes del entorno, desaparición de elementos naturales (bosquetes de frondosas, regatas) ...

Este hecho contradice lo declarado por la Autoridad Portuaria de Pasaia en el Informe de Respuesta a Alegaciones (Anexo VIII del Tomo I, página 43):

“Elaboración ISA conjunto que incluya puerto exterior, accesos y ZAL

En el nuevo ISA se está trabajando con el planteamiento de las diversas alternativas y actuaciones relacionadas (accesos, ZAL, generación energética) en la medida de lo posible por el menor desarrollo de dichas actuaciones que no dependen de la APP; en cualquier caso para la tramitación ambiental se trata de predecir los posibles efectos ambientales relacionados con dichas actuaciones.”

VIGÉSIMOPRIMERO.- Omisión de evaluación de las afecciones ambientales de los nuevos accesos al Puerto Exterior.

No se valoran las afecciones ambientales de los nuevos accesos al puerto exterior, que son indispensables para la viabilidad de la obra, incumplándose lo requerido por el Documento de Referencia, así como lo solicitan en diversas alegaciones.

Aunque en reiteradas ocasiones se indica que los accesos a la nueva dársena no son competencia de la APP, parece lógico que esas infraestructuras de acceso se incluyan en los análisis ambientales, ya que se trata de actuaciones que necesariamente deberán ejecutarse, al ser indispensables incluso para iniciar las obras del puerto exterior, y sin las que la nueva dársena no podría operar. Se puede considerar, por tanto, que los accesos forman parte de la misma actuación, y por consiguiente deben ser también evaluados sus impactos ambientales.

El mismo ISA Revisado reconoce que dentro del ámbito del PDIPP se encuentran “*las infraestructuras viarias para el acceso rodado y ferroviarias, así como sus conexiones a los sistemas generales existentes o proyectados en la planificación territorial actual, relacionadas con la actividad portuaria*” (página 13 del Tomo I).

Así mismo, en la evaluación ambiental de las afecciones de la Alternativa 3, se citan algunos impactos relacionados con los túneles, como los generados sobre el área de interés geológico del monte Jaizkibel o sobre hábitats de interés

comunitario, reconociéndose únicamente algunos impactos relacionados con la boca del túnel.

Sin embargo, los impactos generados por los túneles así como por los accesos viarios y ferroviarios son significativos. Llama la atención que en el ISA anterior se identifiquen – recogiendo además en la documentación gráfica - afecciones sobre la fauna, hábitat de interés comunitario, formaciones vegetaciones de interés (robledales,...), geomorfología, puntos de interés geológico (Depresión Donostia-Irun), paisaje, planeamiento urbano, suelo rural... mientras que en el ISA Revisado no se evalúa ninguno de estos impactos.

Otros estudios también llaman la atención sobre los impactos generados por los accesos, no sólo en la fase de construcción, sino también en el de explotación. Así, por ejemplo, según el estudio de la Universidad Politécnica de Madrid (conocido como estudio Pozueta, 2004. Anexo al tomo II, página 159), la calidad del aire sería una de las afecciones más importantes, y específica que los efectos serían especialmente graves en el entorno de Lezo por el constante tráfico de camiones al nuevo puerto, llegando incluso a límites nocivos. (Anexo al tomo II, página 159).

Tampoco se citan todos los impactos generados por la gestión de los materiales de la excavación. Tal y como se detalla en el Anexo IV del Tomo I (página 47), se prevé el traslado de esos materiales, más los generados por el resto de tramos de los accesos, a una vaguada anexa a la boca sur del túnel, lo que supondrá su relleno.

VIGÉSIMOSEGUNDO.- Se omite especificar la composición de las instalaciones energéticas que se proyectan en el Puerto Exterior.

No se ha solventado la notoria falta de definición en cuanto a las actividades e instalaciones energéticas, impidiendo una correcta evaluación de las afecciones ambientales

El ISA Revisado, tal y como se ha mencionado en otro punto, no incluye ninguna modificación respecto de la alternativa elegida y, como señala el propio documento (pág 37, Tomo I), esa alternativa es la que se corresponde con el puerto exterior optimizado propuesto en el ISA anterior.

Sin embargo, en las alegaciones anteriores ya se indicó que esa alternativa presentaba importantes carencias en cuanto a la definición de actividades e instalaciones energéticas previstas en el puerto exterior. Así, mientras que para la Alternativa 3 del ISA anterior se especificaba la composición del área energética prevista (central térmica/ciclo combinado de carbón y coque, planta de biodiesel, tanques para almacenamiento y expedición de hidrocarburos, cemento y clinker, y tanques para almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL), no ocurría lo mismo con la Alternativa 4, la que finalmente fue seleccionada. Para esta última únicamente se describieron las nuevas dimensiones optimizadas, sin especificar que ocurría con el área energética.

El ISA Revisado no incluye una descripción completa de la alternativa elegida, que permitiría aclarar la cuestión. Al contrario, aporta más confusión, ya que como se indica en el apartado correspondiente, incorpora nuevos tráficos energéticos no contemplados en el ISA anterior para esta alternativa.

Así mismo, se incumple nuevamente lo indicado en el apartado 4.1 del Documento de Referencia en el que se recoge la solicitud de Greenpeace y WWF/Adena de que en el ISA se expliquen con claridad las instalaciones energéticas que se prevén instalar en el puerto exterior, para poder hacer una correcta valoración del Plan.

VIGÉSIMOTERCERO.- No se analizan las afecciones al sur de Jaizkibel ni los efectos acumulativos derivados de las actuaciones vinculadas al Puerto Exterior.

Tal y como se ha expuesto más arriba, la construcción del puerto exterior lleva consigo la ejecución de una serie de infraestructuras y actuaciones necesarias para su funcionamiento que, a su vez, provocarán diversos efectos ambientales

al sur del monte Jaizkibel. En el ISA Revisado, esos impactos no han sido debidamente valorados, limitándose casi exclusivamente a identificar únicamente los impactos provocados por la dársena exterior.

La gran acumulación de infraestructuras vinculadas al puerto exterior provocará un importante consumo de suelo, elevado grado de artificialización, desaparición de suelo rural y disminución de la conectividad ecológica. Conllevaría, además, la alteración significativa del paisaje y el empeoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la zona.

El suelo agrario será uno de los más afectados. Según consta en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la CAPV (http://www.nasdap.ejgv.euskadi.net/r50-t393/es/contenidos/plan_programa_proyecto/pts_agroforestal/es_6394/pts_agroforestal.html), gran parte de los terrenos afectados por esas infraestructuras son de Valor Estratégico y con explotaciones agrarias prioritarias. Sin embargo, este aspecto no se ha estudiado. Aunque en el Tomo II se incluye algún dato sobre el sector, no se incluye este factor en ninguna de las evaluaciones de impactos.

Llama la atención que esta afección únicamente se admita en el apartado de medidas correctoras (Tomo III, página 57) indicándose que “*distintas variables agrarias podrían verse afectadas por el desarrollo del Plan*”. Se incluyen además algunas medidas dirigidas a mejorar las condiciones estructurales del sector agrario, pero tan sólo de forma orientativa, indicándose que el PTS no tiene vigencia normativa al no estar aprobado definitivamente.

Por todo ello, igual que en el ISA anterior, se considera incumplido lo solicitado en el Documento de Referencia en el que se recogía la necesidad de “*evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes o por la realización de obras o actividades*”, según se solicitó en este último caso por la Dirección de Desarrollo Rural y Litoral del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

VIGÉSIMOCUARTO.- Se omite evaluar el grave impacto del Puerto Exterior sobre el uso como espacio recreativo.

En el ISA Revisado, se minimiza la importancia de Jaizkibel como espacio recreativo, evitando valorar el impacto del puerto exterior sobre este uso, aunque el estudio de ACV le otorga el máximo valor. El ISA Revisado presenta importantes contradicciones en este aspecto.

La información recogida en el Análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito afectado por el PDIPP (Tomo II del ISA Revisado) sobre las Recursos recreativos y rutas culturales es insuficiente. Tan solo se hace una breve referencia de apenas tres líneas (página 164):

“En el monte Jaizkibel existen una gran cantidad de rutas y senderos utilizados para actividades recreativas. En el plano 15 se presentan algunos de los itinerarios más utilizados”

El plano 15 Actividades recreativas (Documentación gráfica, página 37) recoge, en lo referente a las actividades relacionadas con el montañismo, tan solo tres de los múltiples senderos existentes en el ámbito afectado por el PDIPP, así como algunas de las principales escuelas de escalada de Jaizkibel.

Con esta información de partida, no es posible realizar una valoración apropiada de la actividad recreativa, siendo un tema absolutamente obviado en el apartado de la identificación de los efectos a considerar (Tomo III, página 24).

Sin embargo, el propio ISA Revisado reconoce el valor de estas actividades en concepto de *servicios ecosistémicos* en el estudio de Valoración de Activos Naturales realizado para cuantificar económicamente la pérdida de valor de los recursos naturales. Precisamente se trata del servicio más valorado de los cuantificados en este estudio (Tomo III del Anexo V, página 2):

“Para la valoración de servicios recreativos, si bien la zona de proyecto no dispone de playas de afluencia significativa (se trata

de pequeñas calas rocosas de baja frecuentación), es concurrida como zona natural de paseo, principalmente por su elevado valor paisajístico.”

La actividad recreativa se trata de hecho del activo natural más valorado en este informe, otorgándole un valor de 2.948,05€/Ha año, siendo por tanto incoherente que esta actividad no sea tenida en cuenta a la hora de cuantificar los impactos provocados, y entrando en total contradicción con lo recogido en el diagnóstico (Tomo II).

Entre otras actividades, el senderismo es la más extendida en los espacios de Jaizkibel y Ulia, encontrándose multitud de senderos de montaña muy utilizados por montañeros de Oarsoaldea, Bidasoa y Donostialdea, estando algunos de ellos promovidos e impulsados por instituciones públicas:

- Sendero Talaia (Diputación Foral de Gipuzkoa): el tramo entre Higuier (Hondarribia) y Pasaia de este sendero de más de 80 kilómetros en total, es uno de los que mayor afluencia de Gipuzkoa, ya que se han contabilizado más de 5.000 excursionistas en julio de 2010 y más de 6.000 en agosto 2010, según datos de la Diputación Foral de Gipuzkoa y que se reflejan en las noticias publicadas en el Diario Vasco (29/07/2010 y 18/09/2010 respectivamente). El tramo que discurre por Jaizkibel tiene 20 kilómetros de longitud y discurre entre las localidades de Hondarribia y Pasaia por la costa. Está equipado con paneles de interpretación a lo largo de todo su recorrido, y dispone de diversos elementos de acondicionamiento del sendero como puentes, pasos elevados de madera, barandillas, etc. Su acondicionamiento ha sido financiado por el programa de inversiones en infraestructuras de ocio ligado a la naturaleza suscrito entre la Diputación Foral de Gipuzkoa y Kutxa. El objetivo de este sendero es, en palabras del exDiputado General de Gipuzkoa, Markel Olano, “que los ciudadanos hagan uso en su tiempo de ocio de este trayecto, en el que se pueden conocer paisajes singulares, espacios naturales protegidos, así como áreas de interés naturalístico y geológico” (Noticias de Gipuzkoa, 29/07/2010)

- Camino de Santiago en Ulia: este camino, que también discurre por la ladera sur de Jaizkibel, recorre la costa del monte Ulia desde donde es perfectamente visible el ámbito de afección del PDIPP y el área de construcción del puerto exterior. Está homologado por la Federación Gipuzkoana de Montaña con el código GR-65 y GR-121 (Vuelta a Gipuzkoa).
- Senda del litoral (CVC): esta travesía, promovida por el Club Vasco de Camping, uno de los clubes de montaña más veteranos del País Vasco, recorre la costa de Jaizkibel por pequeños senderos que discurren por el litoral, siempre lo más cercano al mar posible. Su escarpado relieve la convierte en una caminata exigente. No obstante, se trata de una ruta muy visitada y en la que se realizan marchas organizadas por el propio Club Vasco de Camping e incluso otros clubes del País Vasco.

En cuanto a la escalada, además de las dos escuelas indicadas en el Plano 15, en el área de Ulia se encuentra una escuela en los acantilados del Faro de la plata, que se verían directamente afectada por el importante impacto paisajístico de la construcción del puerto exterior.

Otras actividades directamente relacionadas con la montaña y que en los últimos años están experimentando un aumento en número de aficionados, son las carreras de montaña. En abril de 2011 se celebró la 1ª edición de la Carrera de Montaña Donostia-Hondarribia-Talaia Bidea, que discurre precisamente por el Sendero Talaia antes descrito, organizado por el Club Deportivo Fortuna y con la participación de más de 500 corredores. En la promoción de la carrera se destacan los “*paisajes de costa espectaculares*” que el participante podrá observar. También se celebran carreras ciclistas de carretera y BTT, y de otro tipo, como el Canicross. Todas ellas tienen, evidentemente, como principal atractivo el practicar deporte en plena naturaleza.

Todas estas actividades se realizan dentro del ámbito afectado por el PDIPP, por lo tanto tendrían que tenerse en cuenta a la hora de valorar los impactos sobre el medio socioeconómico.

Las actividades recreativas en el medio marino también son importantes, como el submarinismo cada vez más practicado en el litoral de Jaizkibel y Ulia, o el surf en el arenal de Asabaratza.

Sobre el impacto del Puerto Exterior (Alternativa 3) en la Red Natura 2000:

VIGÉSIMOQUINTO.- El ISA Revisado no corrige el impacto al hábitat 4040, brezales costeros con *Erica vagans*, Hábitat de Interés Comunitario de la Directiva 92/43/CEE.

El estudio de Evaluación Ambiental Adecuada (EAA) concluye que la ejecución del PDIPP “podría causar un perjuicio a la integridad del espacio ES2120017 Jaizkibel”. El ISA Revisado sigue sin reconocer la afección directa sobre el LIC de Jaizkibel, aunque el propio documento admite que la plataforma portuaria se ubica a una cota de +7 metros (dentro, por tanto, del LIC cuyo límite inferior son los 0 metros).

A pesar de que se han detectado diversas carencias en el estudio de Evaluación Ambiental Adecuada (Anexo I, Tomo III) que supondrían una valoración final más negativa, las conclusiones del estudio certifican la gravedad de los impactos ambientales sobre Jaizkibel. Según el estudio, además, estas afecciones podrían conllevar “*un perjuicio sobre los objetivos de conservación del LIC*”.

Una de las principales razones de esta conclusión es la afección a un hábitat de interés prioritario. Se trata del hábitat 4040*, que según el estudio realizado por la Universidad de Cantabria (Anexo II del Tomo III), desaparecerá a medio plazo por la reducción del spray marino en todo el ámbito del puerto exterior.

Así, según la Ley 45/2007, la ejecución del PDIPP sólo podría llevarse a cabo “*por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de*

índoles social y económica”, y, ya que el LIC Jaizkibel contiene hábitats de interés prioritario, sería necesario consultar a la Comisión Europea. Previamente, además, se deberán descartar otras “*soluciones alternativas*” que no supongan un impacto tan elevado.

Tal y como se demuestra a lo largo de estas alegaciones, el ISA Revisado carece de ese análisis exhaustivo de Alternativas que permita seleccionar la opción más adecuada, incumpliendo así mismo lo requerido en el Documento de Referencia. Además, y en cuanto a las razones sociales y económicas, en el presente documento de alegaciones, se ofrecen argumentos que demuestran la falta de justificación de la Alternativa 3 tanto en el ámbito ambiental, como en el social y económico.

Por tanto, no puede aducirse que no existan otras soluciones alternativas y que además de por motivos ambientales, también por cuestiones de sostenibilidad económica y social, sean más adecuadas que la Alternativa 3 del ISA Revisado. Este análisis, cumpliendo lo exigido por el Documento de Referencia, sigue siendo una carencia importante y con lo realizado en el ISA Revisado, no se ha avanzado, sino retrocedido en la identificación de la solución más correcta.

VIGÉSIMOSEXTO.- El ISA Revisado no corrige el impacto directo de la plataforma portuaria y sus túneles sobre el acantilado del LIC Jaizkibel.

La plataforma portuaria invade parte de la superficie del LIC, lo que supone un impacto directo sobre el espacio protegido, afección que se niega reiteradamente.

El ISA Revisado reconoce (página 15, Tomo III) que la plataforma portuaria se configura a través del relleno “*contra la ladera natural del monte Jaizkibel*”, situándose la misma por debajo de la cota de + 7 metros. El ámbito territorial del LIC Jaizkibel tiene su límite en la cota 0 metros, por lo que es evidente que a lo largo de los 3,2 kilómetros que ocupa la nueva dársena, se lleva a cabo un relleno dentro del ámbito protegido. A esta superficie habría que sumar los dos túneles viarios (150 m² cada uno) más los correspondientes al ferrocarril. El

estudio de EAA admite la “*ocupación directa del espacio Jaizkibel*” por estas infraestructuras (página 91).

A pesar de esa conclusión lógica, en la valoración de las afecciones de la Alternativa 3 (en el Tomo III), se niega reiteradamente que el puerto exterior tenga un impacto *directo* o se ubique *dentro* del LIC y se utilizan, en cambio, términos como límite, contiguo...

Según los mapas geotécnicos, el acantilado sobre el que se ubica el puerto exterior presenta condiciones muy desfavorables que probablemente requerirán de actuaciones de estabilización

La información sobre las condiciones geotécnicas de los acantilados de Jaizkibel, tanto en el ISA Revisado como en el ISA anterior (documentación gráfica), señalan que se trata de laderas muy inestables. Concretamente, la ubicación prevista para la salida de los túneles presenta unas condiciones geotécnicas “*Muy desfavorables, pendientes fuertes (> 30%), discontinuidad a favor de la pendiente, rugosidad acusada e inestabilidad de ladera*”. El resto de la zona rellenada para la plataforma portuaria tiene también condiciones muy desfavorables.

A pesa de ello, ni el ISA Revisado ni el estudio de EAA citan en ningún momento como se hará frente a este hecho, esto es, como se evitará que la dinámica natural de acantilados con esas características afecte a la nueva dársena (desprendimientos, corrimientos de tierra, caída de rocas...).

VIGÉSIMOSÉPTIMO.- El ISA Revisado omite la evaluación del impacto sobre el Hábitat de Interés Prioritario 1170, Arrecifes, Hábitat de Interés Comunitario de la Directiva 92/43/CEE.

Se sigue sin evaluar el impacto sobre el hábitat 1170 Arrecifes identificado en el litoral de Jaizkibel. Se trata de un hábitat intermareal (por encima de los 0 metros), por lo que debe reconocerse que el puerto exterior tiene afección directa sobre hábitats de interés comunitario dentro de la Red Natura 2000.

El estudio de EAA niega la afección directa a hábitats de interés comunitario dentro del LIC, sin embargo la construcción del puerto exterior supondrá la desaparición de una superficie muy importante del hábitat 1170 “Arrecifes”.

El ISA Revisado (Tomo II) incluye amplia información sobre los hábitats bentónicos de la costa de Jaizkibel y Uliia. Se describen detalladamente esos hábitats según la clasificación EUNIS, utilizando como principales fuentes de información los estudios realizados por AZTI, entre ellos, el publicado en 2009. Dicho estudio, denominado *“Elaboración de mapas de hábitats y caracterización de fondos marinos de la plataforma continental vasca”* (<http://www.nodo50.org/jaizkibel/wp-content/uploads/2010/10/InformeHabitats2009.pdf>) y elaborado para el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, incluye además de los hábitats EUNIS, información y cartografía detallada sobre los Hábitats de Interés Comunitario en el ámbito marino.

Así, en la costa frente a los acantilados de Jaizkibel y Uliia, AZTI identifica dos hábitats de interés comunitario: *“Arrecifes”* (código 1170) y *“Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda”* (código 1110). También el estudio de OCEANA² (pág 15), otra de las fuentes utilizadas para en el ISA Revisado, incluye información sobre estos hábitats, citando así mismo fuentes del Gobierno Vasco.

Llama la atención que esa información no se haya incluido en el ISA Revisado (ni en el Tomo II, Tomo III ni en el estudio de EAA). Cabe señalar, además, que en el *Informe de respuestas a las alegaciones del PDIPP e ISA* (Anexo VIII del Tomo I, pág 8) se afirma que *“se estudiarán las afecciones al hábitat 1170 Arrecifes, situado en la franja intermareal”*, afirmación que después no se ha cumplido.

² http://na.oceana.org/sites/default/files/o/fileadmin/oceana/uploads/europe/downloads/OCEANA_Informe_Jaizkibel_2010.pdf

El hábitat 1170 es intermareal y, tal y como se recoge en su correspondiente ficha (“Los tipos de Hábitats de Interés Comunitario de España” Ministerio de Medio Ambiente), *“puede extenderse fuera del agua formando acantilados costeros”*. Así, y según lo recogido en la citada ficha, en *“la zona supramareal, casi nunca inundada, pero siempre húmeda, presenta líquenes (Verrucaria)”*. De hecho, la presencia de este líquen en los acantilados de Jaizkibel se recoge en la información del estudio de Evaluación Ambiental Adecuada (Anexo I del Tomo III, página 39), aunque inexplicablemente se descarta su pertenencia a los tipos de hábitats de interés comunitario.

Por todo ello, resulta evidente que el hábitat de interés comunitario 1170 “Arrecifes” se ha identificado en la costa de Jaizkibel y que se encuentra dentro del ámbito de Natura 2000 Jaizkibel (en el ámbito intermareal, por encima de la cota 0, límite inferior del LIC). Por ello, este hábitat debe ser objeto de evaluación ambiental por la afección directa que podría originar la construcción del puerto exterior, tanto por la influencia de la infraestructura como por su desaparición física y relleno del espacio.

Cabe recordar, además, que la razón por la que la delimitación del LIC no se ha extendido debajo de la cota 0 es, tal y como manifiesta la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, porque *“en el año 1997, que fue cuando se propuso la inclusión de Jaizkibel en la Red Natura 2000, se carecía de la información mínima necesaria sobre hábitats y especies en el medio marino, como para proponer un espacio en ambos ámbitos, terrestre y marino”*³. La interrelación entre el espacio terrestre y marítimo también se manifiesta en el *Plan de Gestión* del LIC (borrador, 2004), elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa, siendo una de sus medidas la ampliación del LIC hacia el mar.

Por otro lado, y en cuanto a la afección de los túneles, el estudio de EAA afirma que:

³ texto reflejado en la respuesta por escrito (02/12/2009) a pregunta realizada por el grupo popular, relativa a la declaración como Zona de Especial Conservación del LIC de región biogeográfica atlántica ES2120017 Jaizkibel.

Dado que en las cotas afectadas por las bocanas norte de ambos túneles de acceso no se encuentra vegetación vascular, el único hábitat afectado es el acantilado, sin vegetación vascular, y que no pertenece a ningún tipo de hábitat de interés prioritario.

Sin embargo, teniendo en cuenta que, por una parte, los túneles deben ubicarse por encima de la cota de explanación (+ 7 metros), y que, por otra, tal y como reconoce el estudio de EAA, la “zonificación de las comunidades vegetales es más compleja que la zonificación teórica” (página 39), es muy difícil asegurar que las bocas de los túneles no afectarán a ninguna zona con vegetación. Hay que tener en cuenta que se trata de dos túneles viarios (de 150 m² cada uno) más los necesarios para el ferrocarril.

VIGÉSIMOCTAVO.- Se omite el estudio del medio marino contiguo y la afección de impactos en el ámbito de estudio del EAA, incumpliendo lo dispuesto en el ámbito de estudio definido por el PDIPP.

El ámbito de estudio definido por el PDIPP (Tomo II, página 11) incluye la parte occidental del monte Jaizkibel, parte del LIC Ulia, y una amplia zona tanto al norte (zona marina) como al sur (hasta el municipio de Oiartzun). El estudio de EAA cita en varias ocasiones el ámbito del PDIPP, lo que da a entender que en los dos documentos el ámbito estudiado es el mismo; algo, por otra parte, lógico.

Sin embargo, lo recogido en el texto y lo reflejado en las imágenes y planos del estudio de EAA no coinciden. Así, en la descripción del ámbito de actuación el estudio de EAA (página 10) se habla de la zona de aguas portuarias y la zona de aguas exteriores, coincidiendo con el ámbito definido en el Tomo II, pero en las imágenes (páginas 5 y 64, por ejemplo) el ámbito estudiado es sensiblemente menor. La diferencia más notable es que en el ámbito de estudio de la EAA no se ha incluido la parte marina frente a los acantilados de Jaizkibel. Tampoco se ha incluido el LIC Ulia, mientras que sí se considera dentro del ámbito de estudio en el Tomo II.

Esta diferencia resulta muy llamativa, ya que es precisamente el espacio en el que se pretende ubicar la dársena exterior la que se evitado estudiar en el estudio de EAA, mientras que sí se ha incluido otras partes del territorio fuera del LIC. Así, el estudio de EAA analiza con detalle los hábitats de interés comunitario al sur del LIC Jaizkibel (página 87), pero no los hábitats intermareales. Así mismo, sí se analiza la afección a la fauna marina, incluso a la calidad de vida del medio marino, pero no el impacto sobre los hábitats comunitarios.

Se considera una carencia muy importante, ya que son los valores naturales del ámbito marino e intermareal, en estrecha relación con los hábitats de la ladera norte de Jaizkibel los que sufren el mayor impacto directo debido a la construcción del puerto exterior, y se solicita, por tanto, que estos hábitats también se tengan en cuenta en el estudio de EAA.

VIGÉSIMONOVENO.- No se evalúa la afección transfronteriza a otros espacios de la Red Natura 2000 y se obvia el consecuente impacto en las rutas de migración y campeo de avifauna.

El estudio de EAA reconoce (página 111) que el empeoramiento de la calidad del hábitat submarino puede afectar a los objetivos de conservación de los LICs marinos franceses.

Se citan concretamente los espacios *FR7200813 - Côte basque rocheuse et extension au large* y la ZEPA *FR7212013 - Estuaire de la Bidassoa et baie de Fontarabie*, en las que se describe la presencia del Delfín mular y la Marsopa (especies incluidas en el Anexo II de la Directiva Hábitats). Así, el estudio de EAA confirma que esas dos especies verán empeorado su entorno, debido fundamentalmente al aumento de ruido submarino, riesgo de vertidos accidentales por parte de los buques así como riesgos de colisión y acciones evasivas de esos animales. También se reconoce la afección sobre otras especies presentes en esos espacios Natura 2000, como son el Calderón común, el Delfín mular y la Tortuga laúd.

En este apartado llama la atención la ausencia de análisis sobre la afección en la avifauna. Más aún cuando las mismas especies, sobre todo marinas, se describen además de en Jaizkibel, en la mayor parte de los LICs citados. En el caso del espacio *FR7212013 - Estuaire de la Bidassoa et baie de Fontarabie* esta carencia es aún más acusada, ya que se trata de una ZEPA cuyo principal objetivo de conservación son las especies migradoras marinas, muchas de las cuales se describen también en el LIC Jaizkibel. De hecho, el propio estudio de EAA reconoce que las especies de interés comunitario más afectadas por la disminución de la calidad de su hábitat son las ligadas a los acantilados costeros, entre las que se incluyen aves marinas tanto migradoras como invernantes (página 101). El impacto se califica como significativo. Varias de las especies citadas se incluyen en la ficha Natura 2000 de la ZEPA francesa, por lo que se trata de objetivos de conservación de ese lugar.

TRIGÉSIMO.- Ni en el ISA Revisado ni en el EAA se valoran adecuadamente los efectos acumulativos y sinérgicos sobre la Red Natura 2000.

Igual que en el ISA Revisado, tampoco en el estudio de EAA se han tenido en cuenta el gran número de infraestructuras y actuaciones vinculadas a la construcción de la dársena exterior, evitando así la evaluación correcta de los efectos combinados e impactos acumulativos.

Tal y como se recogen en otro apartado del presente documento, será necesaria la extracción de un volumen importante de material de cantera, que, según la poca información ofrecida por el ISA Revisado, se extraerá de canteras cercanas. No se explica, sin embargo, dónde se ubican esas canteras, por lo que no se puede saber si afectan a lugares de la Red Natura 2000 o a hábitats y/o especies de interés comunitario.

En cuanto a la ZAL Lezo-Gaintxurizketa, el estudio de EAA, igual que el ISA Revisado, no lo considera como un proyecto totalmente vinculado al puerto exterior. Sin embargo (tal y como se ha expuesto en las presentes alegaciones), la plataforma portuaria afecta a Hábitats de Interés Comunitario y podría tener efectos negativos sobre la conectividad ecológica de los espacios de la Red

Natura 2000 Jaizkibel y Aiako Harria. Muchos de estos impactos están identificados en el Anexo IV del Tomo I, en el que también se recoge una descripción detallada de la ZAL, Estación Intermodal y accesos.

Junto con la plataforma logística, tampoco se han tenido en cuenta el gran número de nuevos viales y vías de ferrocarril que deben construirse para posibilitar una conexión entre el puerto exterior y la ZAL.

Todas esas actuaciones, con un elevado índice de artificialización del suelo y aumento del tráfico, no se han tenido en cuenta en la valoración de los efectos acumulativos.

Al respecto, la *“Guía metodológica sobre las disposiciones de los apartados 3 y 4 del artículo 6 de la directiva sobre hábitats”* (Comunidades Europeas 2002) dice textualmente *“que a la hora de considerar una propuesta de plan o proyecto, no conviene crear un precedente para el futuro que justifique la autorización de otros planes o proyectos aún no propuestos”*. Se refiere tanto a planes y proyecto ya concluidos, como a los autorizados aún no ejecutados, lo que se corresponden claramente con las infraestructuras citadas más arriba.

El Documento de Referencia, recoge la solicitud de varios grupos (Donostialdeko Berdeak/European Greens, ESK, Ekologistak Martxan Gipuzkoa, Zutik, Ezker Batua Berdeak, Mutriku Natur Taldea, Club Vasco de Camping, Aralar) de que en la evaluación ambiental se tenga en cuenta la siguiente afección: *“Acumulación de impactos que se producirá por la afección del sistema puerto exterior – puerto seco, accesos subterráneos y conexión a las redes de transporte general”*

Por todo ello, se deberían de haber considerado con mayor rigor en el estudio de EAA las fases posteriores de ampliación (se cita en la documentación esta posibilidad), los accesos por carretera y ferrocarril, túneles, central/es térmica/s, regasificadora, planta de coque, ZAL, estación intermodal...

Sobre la superficie actual del puerto:

TRIGÉSIMOPRIMERO.- Incoherencia de las magnitudes sobre la capacidad del puerto actual en el ISA Revisado utilizadas en el PDIPP con las recogidas en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Las magnitudes sobre capacidad del puerto actual utilizadas en el PDIPP son muy inferiores a las recogidas en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, elaborado por la misma Autoridad Portuaria.

La evaluación de la capacidad del puerto actual realizada, no coincide con la reflejada en Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) de 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. La capacidad según este documento es de 12.310.000 toneladas anuales, doblando por tanto la calculada ahora. Esta incoherencia se da tanto en el ISA inicial, como en el ISA Revisado.

Las diferencias provienen también de errores en los cálculos que subestiman en gran medida la capacidad. Errores en la capacidad de los muelles de Capuchinos y Molinao (PDIPP, página 75), que la rebajan en casi 400.000 toneladas y aún utilizando la metodología elegida. Por otra parte, las superficies de explanadas no coinciden con las del PUEP, siendo hasta un 40 y 50% menores en algunos muelles, lo que supone varios millones de toneladas de capacidad por encima de la mencionada.

**PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE ESPACIOS DE ALMACENAMIENTO
SEGÚN FUENTES**

Muelle	Superficie en PDIPP	Superficie en PUEP
Buenavista	Cubierta: 13.440 m ²	Cubierta: 11.445 m ²
	Descubierta: 13.765 m ²	Descubierta: 49.816 m ²
Iberdrola	Descubierta: 12.700 m ²	Descubierta: 27.000 m ²
Lezo-1	Descubierta: 12.850 m ²	Descubierta: 23.346 m ²
Lezo-2	Descubierta : 11.060 m ²	Cubierta: 4.638 m ²
		Descubierta: 14.415 m ²
Molinao	Descubierta: 14.686 m ²	Cubierta: 1.985 m ²
		Descubierta: 17.801 m ²

Fuente: Autoridad Portuaria de Pasajes

TRIGÉSIMOSEGUNDO.- Omisión en el ISA Revisado del cálculo de las capacidades máximas de los muelles para analizar las alternativas 0, 1 y 2.

En la metodología de cálculo no se miden capacidades máximas de los muelles, sino capacidades según la parcelación actual en concesiones, usos actuales de los concesionarios e intensidad de trabajo de los mismos, cuestión clave para el análisis de alternativas en el ISA

Las magnitudes que recoge el ISA Revisado respecto a la capacidad del puerto interior, tanto actual como en las otras alternativas, no tienen en cuenta la posibilidad de reordenar la superficie resolviendo el factor más determinante que es el de la parcelación y uso exclusivo por empresas concesionarias de grandes zonas del puerto.

Si bien el PDIPP señala la importancia de este elemento, el ISA se olvida de este factor clave para la capacidad de las alternativa 0, 1 y 2. Resulta concluyente lo que dice el PDIPP (página 73) y que el ISA evita, que *“este puerto es muy difícil de optimizar ya que las mismas mercancías son operadas por estibadores diferentes en muelles también diferentes, evitando una posible concentración de o especialización de muelles en ciertas mercancías, lo que aumentaría su capacidad”*.

Los cálculos de capacidad, que en el ISA Revisado han sido disminuidos, ya contenían parámetros tendentes a subestimarla, como los indicadores asignados de rotaciones para almacenamiento en los graneles sólidos son de 18 rotaciones anuales en los muelles de Capuchinos y Lezo-1, que soportan importantes tráfico de chatarra, sensiblemente inferiores a las 25 rotaciones reflejadas en el método empírico de *“Planificación y Explotación de Puertos”* del MOPU y CEEOP utilizado en el PDIPP. Al parecer se ha rebajado el índice en razón a utilizarse las rotaciones reales registradas.

El índice de apilamiento puede ser notoriamente mejorado, sobre la deficiente situación actual de parvas cónicas formadas por la simple descarga, colocando sistemas de cierres laterales que favorezcan formas cúbicas, que multipliquen por tres la capacidad de carga a igualdad de superficie y puedan permitir el rebaje de las alturas actuales.

Sobre los tráficos e instalaciones previstas en el Plan:

TRIGÉSIMOTERCERO.- Alarmante disparidad en las previsiones de tráficos entre el PDIPP, el ISA inicial y el ISA Revisado.

En el PDIPP se señalan unas previsiones de tráficos de 15.631.336 toneladas para el año 2028 y que son reducidas en el ISA inicial hasta las 9.390.000 toneladas (para el año 2030) y de nuevo son modificadas en el ISA Revisado, con 17.666.035 toneladas previstas para el mismo año 2030. Los documentos datan de 2008 (PDIPP), 2010 (ISA anterior) y 2011 (ISA Revisado).

Sobre el modelo de puerto, se opta por una alternativa idéntica en ambos ISA, con una propuesta que no se cita en el PDIPP y de la que en todo caso sólo se incluyen escasa información y desagregación de sus características.

Las necesidades de superficies, que se indican en la página 25 del anexo II (Tomo I), suman 746.000 m², entre las que 361.000 m² corresponden a las superficies necesarias para los tipos de tráficos actuales indicados y el resto a área energética (200.000 m²), graneles líquidos (30.000 m²), Ro-ro (60.000 m²), contenedores (75.000 m²) y otra mercancía general convencional (20.000 m²).

Por tanto, la disparidad de las previsiones, con deficiencias repetidas en la evaluación, cuestiona la existencia de bases firmes del proyecto y denotan la adaptación interesada dirigida a justificarlo

Resulta destacable que las previsiones de tráfico realizadas en 2008, 2010 y 2011, todas para los tráficos previstos en el entorno de 2030, sean tan cambiantes. Si resulta difícil explicar que lo calculado en 2008 se redujera a

prácticamente a la mitad en los datos estudiados de 2010, dimensionando las superficies del puerto exterior a esas menores necesidades, más difícil de entender es aún que las previsiones hechas en 2011 doblen las 2010 (e incluso superen las de 2008), con un puerto que tiene unas dimensiones inferiores.

Ya en el ISA anterior, se reconocían errores sobre los enunciados del PDIPP, y que la anterior propuesta estaba “*sobredimensionada*” (ISA anterior. Documento de Resumen no técnico, página 38) en base a la “*evolución reciente de los tráficos portuarios influida por la crisis, la gran inversión económica que implica la construcción de esta infraestructura y el impacto ambiental asociado a la misma*”. En el ISA Revisado, se vuelven a reconocer errores, pero esta vez sobre el anterior ISA y volviendo a los datos del PDIPP.

Resulta lamentable que tratándose de una obra de semejante coste y el dilatado y costoso proceso de estudio puedan cometerse y reconocerse errores de tal calibre, que cuestionan la capacidad de la APP de liderar proyectos de esta magnitud.

Y es que probablemente las previsiones del ISA Revisado contengan más errores que las anteriores, errores que en esta ocasión parecen tener el objetivo de distanciar la alternativa del puerto exterior frente a las otras y eliminar argumentos como los aducidos en su informe al ISA anterior Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, que señala que “*supone un incremento inferior a los 2 millones de toneladas, circunstancia la anterior que pone de manifiesto que el tráfico portuario no parece justifica ren modo alguno la operación.*”

Los motivos que se aducen para pasar de las 9,39 millones de toneladas a las 17,66 millones en 2030 se recogen en la memoria y en el anexo específico. Se mencionan los cambios en los supuestos de partida por tendencias generales del tráfico marítimo que no se tuvieron en cuenta en el anteriores previsiones; situaciones coyunturales que incidieron de forma excesiva en la revisión de 2010 y planes y proyectos que se han desarrollado desde 2008 y 2010.

El peso de estos argumentos es a todas luces insuficiente para explicar semejante cambio, que supone un incremento del 88% sobre lo previsto tan sólo un año antes y explicativo de un cambio de estrategia en la Autoridad Portuaria para justificar documentalmente su opción.

Por otra parte, no resulta serio que el estudio ahora aportado, incluido en un anexo específico que cuenta exclusivamente con 26 páginas de extensión, de las cuales buena parte se rellenan con imágenes, pueda suplir y modificar otros estudios de la propia Autoridad Portuaria de mayor alcance y todavía vigentes, como el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria 2012-2020 e incluso el PDIPP y el ISA anterior. Incluso es contradictorio con lo señalado en otros documentos del ISA Revisado como el referente al Tomo I. Anexo IV. *Análisis del estudio de implantación de la zona logística de Pasaia*.

La debilidad del planteamiento de incremento en las previsiones se refleja en aspectos como:

La ubicación de Pasaia no es idónea para captar los tráficos de largo recorrido. Las expectativas generales del incremento de tráfico mundial que se señalan y que hacen referencia a grandes rutas, no son especialmente optimistas para puertos como el de Pasaia, alejado del flujo marítimo y en una posición de fondo de saco en el Golfo de Bizkaia, en evidente desventaja con los puertos gallegos, asturianos e incluso de Santander o Bilbao, más próximos a esas rutas.

Existe amplia capacidad no utilizada en puertos con infraestructuras ya desarrolladas y de próxima puesta en servicio, tanto marinas como puertos secos con los que es difícil competir en ese campo. De acuerdo a los datos del conjunto de las 28 autoridades portuarias españolas en 2011, existen 4.780 hectáreas de muelles e instalaciones portuarias en servicio, en las que a tenor de los tráficos actuales, hay amplias posibilidades de acoger volúmenes mayores de mercancías. Además hay otras 1.129 hectáreas de instalaciones pendientes de concesionar y/o entrar en servicio, casi un 25% de la superficie en funcionamiento. A estas cifras

habría que añadir las 436 hectáreas de muelles portuarios en proceso de construcción (con unos 10.000 metros de longitud de muelles de atraque) y otras 260 hectáreas de muelles en fase de proyecto y con procedimiento firmado de ejecución. De esta manera, el aumento de la oferta prevista para los próximos años es del 38%, sin incluir grandes proyectos como El Gorguel, la ampliación norte de Valencia e incluso el propio puerto exterior de Pasaia. Los datos proceden de la revista Comercio Exterior, Transporte y Logística, de diciembre de 2011.

Próxima puesta en marcha de nuevas ofertas directamente competidoras con Pasaia y mejor posicionadas. En las optimistas previsiones de la APP en cuanto a captación de tráfico no se tiene en cuenta la situación de sobredimensionamiento y capacidad de competir sin limitaciones con el tamaño de buques en puertos mejor posicionados respecto a las grandes rutas y tráfico como Ro-Ro y contenedores. Al respecto se encuentran disponibles y para concesionar y/o entrar en servicio 150 hectáreas en el puerto de El Musel (Gijón), otras 150 hectáreas en construcción y 100 más en proyecto en A Coruña, 50 para entrar en servicio y 60 en proyecto en Bilbao, 100 en Santander pendientes de entrar en servicio y 100 hectáreas en proyecto, además de las del reciente puerto exterior de Ferrol y otras menores en otros puertos de la misma fachada marítima. Las cifras proceden de la fuente citada anteriormente.

Limitaciones en la dimensión de los buques para competir con los puertos que se pretende captar tráfico. Además de por la posición geográfica, el puerto exterior de Pasaia se plantea, en la versión denominada optimizada y que es la seleccionada para un máximo dimensional del tipo "Panamax", de 236 metros de eslora y 1.500 TEUS (ISA anterior. Tomo III. Página 38). Estas limitaciones no existen en puertos competidores como Bilbao, Gijón, A Coruña y Ferrol en la fachada cantábrica. La tendencia para las grandes rutas de barcos mayores se evidencia en los portacontenedores tipo "New Panamax" de 397 metros de eslora y hasta 14.500 TEUS, de una dimensión muy superior a la que podría entrar en Pasaia y que sin embargo sería accesible a otros puertos con los que se pretende competir.

En este mismo sentido, la ampliación del Canal de Panamá como factor de ampliación de los tráficos de Pasaia tiene poca relevancia positiva –o quizá el efecto contrario- ya que de admitir los buques tipo para los que se dimensiona el puerto exterior, va a pasar a admitir buques de hasta 366 metros de eslora y 13.000 TEUS, que evidentemente no podrían entrar en Pasaia.

Los datos recientes en sectores clave conducen a reducir las previsiones, no a ampliarlas como se ha realizado. El ISA Revisado aumenta las previsiones de tráficos en los productos relacionados con las acerías sobre lo planteado anteriormente. La situación real sin embargo parece que debería ser la contraria. Al respecto no se ha actualizado la información referente a las acerías, y que afecta a los prácticamente únicos clientes del puerto de este sector y que operan con chatarra y productos siderúrgicos. En concreto son la empresa Corrugados Azpeitia (Grupo Alfonso Gallardo) y a ArcelorMittal. Corrugados Azpeitia, que tradicionalmente se ha situado en una producción de 1 millón de toneladas anuales, se encuentra ahora en cifras de 300.000 toneladas, con una operación de reducción de plantilla de los 400 a 260 empleos a largo plazo y una estabilización como objetivo en 600.000 toneladas anuales, cifras que incluso guardan incertidumbre ante el posible cierre de la factoría. La vinculación de sus productos a la construcción, sector que ha conocido un boom difícil de repetir, hace dudar de las previsiones expansivas previstas por la APP. Por su parte, la empresa ArcelorMittal, también se encuentra en un periodo de baja producción y expedientes de regulación de empleo en diciembre de 2011, con la circunstancia añadida de la vulnerabilidad de este tipo de actividades respecto a la ordenación del mercado productor mundial.

La evolución reciente de los tráficos portuarios registrados no se recoge y no es coherente con los pronósticos de la APP. Por otra, parte la propia evolución de tráficos del puerto de Pasaia desde 2010 a la actualidad no van precisamente en la línea que indica el ISA sino que al contrario. Los datos de tráficos de 2011 presentados por la APP el 20 de Diciembre de

20011, recogen unos tráficos anuales aproximados de 3,2 millones de toneladas, un 18% menos que en 2010 (3,9 millones), siendo los más bajos de las dos últimas décadas y muy lejos de los 6 millones alcanzados en los ejercicios más positivos.

Las previsiones de la APP muestran escasa fiabilidad, incluso a corto plazo, lo que incide en su credibilidad. Los saltos entre las previsiones para 2030 que se señalan en 2008 (PDIPP), 2010 (ISA inicial), y 2011 (ISA Revisado), son preocupantes por su gran disparidad. En el ISA Revisado se han eliminado además los escenarios optimista y pesimista que figuraban en los anteriores documentos. Bien es cierto, que los errores y cambios de criterio se han reconocido, pero siempre el último documento es el bueno: en este caso además se han eliminado los escenarios pesimista y optimista, lo que no se entiende después de la errática evolución registrada en los pronósticos. Resulta además preocupante que los errores entre previsiones y datos reales se den en una entidad en la que esta circunstancia se repite incluso en previsiones de año a año o incluso en periodos menores. Como ejemplo:

Un error del 30% sobre la previsión de 2011. La previsión de tráficos que se hacía durante el ejercicio anterior para 2011 era de 4,5 millones de toneladas en lugar de las 3,2 millones. (<http://www.diariovasco.com/v/20111221/economia/puerto-pasaia-cierra-2011-20111221.html>)

El error en los pronósticos continuaba en enero de 2011:·

Miguel Buen estima que “son una cifras esperanzadoramente positivas, que nos indican que poco a poco se va consolidando la salida de la crisis”. “Son una cifras esperanzadoramente positivas, – ha valorado Miguel Buen – cifras que nos indican que poco a poco se va consolidando la salida de la crisis, aunque aún nos encontremos lejos de las 4.777.545

toneladas métricas de 2008, año en cuyos últimos meses ya comenzaron a manifestarse los primeros efectos de la gran crisis económica mundial”.

http://www.puertopasajes.net/noticias_det_puerto_pasajes.php?

[lang=es&idNoticia=641&idSeccion=5&idOrigen=2&pagina=1](http://www.puertopasajes.net/noticias_det_puerto_pasajes.php?lang=es&idNoticia=641&idSeccion=5&idOrigen=2&pagina=1)

El error en la previsión continuaba en marzo de 2011:

“Estos números confirman lo ya apuntado en los meses finales de 2010 y que fue refrendado el pasado enero: que la dársena pasaitarra va paulatinamente superando la crisis y que su volumen de mercancías se va acercando a los niveles que le eran habituales antes de que la economía mundial entrara en recesión”.

http://www.puertopasajes.net/noticias_det_puerto_pasajes.php?

[lang=es&idNoticia=663&idSeccion=5&idOrigen=2&pagina=1](http://www.puertopasajes.net/noticias_det_puerto_pasajes.php?lang=es&idNoticia=663&idSeccion=5&idOrigen=2&pagina=1)

Los planes y proyectos posteriores al ISA de 2010, no han progresado y al contrario muestran situaciones de bloqueo o incluso abandono. La coyuntura económica está suponiendo un replanteamiento y no sólo temporal, sino estructural. La experiencia en sobrecapacidad de infraestructuras (aeropuertos, ferrocarriles, autopistas...) está afectando a la planificación en el sentido de cambiar los criterios y limitar la extensión de infraestructuras no justificadas y duplicadas. La reducción en los tráficoes que se observa desde 2007, tal como se señala en el anexo referente a la zona logística, está obligando al replanteamiento de la misma al modificarse las bases de partida. La tramitación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea también se encuentra estancada y se

habrá de replantear. La Autoridad Portuaria de Pasaia es probablemente la única entidad en el Estado que no asume la situación e incluso la interpreta en sentido opuesto.

TRIGÉSIMOCUARTO.- No se resuelve en el ISA Revisado la confusión sobre la instalación de plantas energéticas.

En el ISA Revisado sometido ahora a exposición pública, se sigue manteniendo la confusión sobre la instalación de plantas energéticas y su viabilidad real, y a pesar de la incertidumbre se suman sus tráficos e inversiones

La agregación de los tráficos de carbón es uno de los motivos principales del incremento de tráficos previstos sobre el escenario del ISA anterior. No se comprende el motivo por el que el criterio ha cambiado, sobre todo cuando las condiciones de viabilidad de estas plantas son cada vez menos claras.

Si bien en el ISA Revisado (Tomo I. Anexo II. Página 16), se menciona la existencia de un protocolo de abril de 2011 de la APP por el que Iberdrola manifiesta su voluntad para trasladar su actividad desde la bahía de Pasaia al puerto exterior, esta situación no puede considerarse una novedad para incorporarse al ISA Revisado respecto al ISA anterior y sumar los tráficos correspondientes. Ya que en momentos anteriores incluso a 2008 ya existía un documento de Iberdrola, realizado a solicitud de la APP (Joxe Juan González de Txabarri) manifestando la misma argumentación.

Como en aquel caso, no parece que haya avanzado la apuesta suficientemente, ya que no consta en ninguna parte del ISA Revisado y en sus aspectos de financiación del puerto exterior (centrada en el endeudamiento y venta de activos del interior) la aportación de Iberdrola en el coste del nuevo puerto.

Tampoco parece claro el tipo de central que se quiere plantear y su tecnología, lo que añade un factor más de incertidumbre. Si bien en el ISA anterior se citaba las posibilidades de una central de “Carbón limpio” o de “Ciclo combinado” (ISA anterior. Tomo III. Página 51) y se hablaba de la “captura de CO2”, ahora se han

eliminado contenidos y sólo se habla de “carbón”, sin referirse a las tecnologías antes mencionadas y a su incipiente estado de madurez.

Sin embargo, el uso de dicho combustible y el objetivo que se menciona de evitar la dependencia, se contradice en el propio ISA Revisado en distintos documentos. El mismo anexo II, página 19:

“En el supuesto de que Iberdrola S.A, optase por la planta de ciclo combinado la alternativa seleccionada del Plan Director tiene flexibilidad suficiente para acoger dicha infraestructura. Se produciría un cambio en los tráficos del puerto, que pasarían a ser de gas en lugar de los 2,4 millones de toneladas previstos para la central térmica”.

El que se indique que se utilizará gas en lugar de carbón, si se opta por esta tecnología y se sumen los tráficos, es también contradictorio con lo que se afirma en otros documentos anteriores e incluso actuales, como lo recogido en el anexo VI al tomo I del propio ISA Revisado.

El gas llegaría mediante un gasoducto desde tierra (con lo cual no puede considerarse tráficos del puerto las 2,4 millones de toneladas anuales indicadas) o bien habría que construir una regasificadora.

La primera opción es la que figura con más peso en otros documentos de referencia. Al respecto, el ISA anterior manifestaba (Tomo III, página 52) que *“el suministro de gas natural provendría, en principio, de la red de transporte en el tramo 26” Bergara-Irun. Su trazado pasa unos 8 kilómetros al Este del emplazamiento, por lo que será necesario construir una acometida hasta la central. Tampoco cabe descartar la implantación de una regasificadora que pueda abastecerse a través de los barcos”.*

En el mismo sentido, en el ISA Revisado Tomo I. Anexo V. *“Análisis de alternativas para la ubicación de una central térmica de ciclo combinado en el*

Territorio Histórico de Gipuzkoa”, en la página 2, se menciona literalmente idéntico texto y se completa en la página 3 con el siguiente:

“Para poder aportar gas natural necesario para consumo de la instalación es necesario un gasoducto que suministre en alta presión de 40 bar al menos 1600 MWh (PCS) de consumo horario.

Los gasoductos a los que se podría conectar una infraestructura de este tipo en Gipuzkoa serían los siguientes:

- *Gasoducto Bergara-Irun de 16”/72 bar*
- *Gasoducto Bergara-Irun de 26”/72 bar, cuya construcción está finalizando actualmente”.*

Para sumarse los tráficos de 2,4 millones de toneladas, cosa que hace la APP en sus previsiones de tráficos para 2030, la única posibilidad es que se construyera una regasificadora, ya que en caso de utilizarse en gasoducto no habría vinculación de la actividad con los usos portuarios, con las añadidas incompatibilidades derivadas de la normativa de ocupación de estos suelos.

Sobre la posibilidad de construirse una planta regasificadora, y de otras plantas energéticas, también hay mucha confusión en la sucesiva documentación que se va generando desde la APP. En ninguno de ellos se analiza la viabilidad de las instalaciones para la instalación de centrales térmicas (carbón o gas), coque, biodiesel, regasificadora, etc, que se llegan a mencionar. Estos estudios de viabilidad, si han existido o existen, hubieran debido tener en cuenta además la situación actual y perspectivas respecto a este tipo de instalaciones, con una situación que ha variado notablemente por el incremento de producción eléctrica mediante fuentes renovables y existencia de “burbuja energética”, de manera que se han abandonado proyectos similares (térmicas, regasificadoras) y se encuentran sin operar la mayor parte de las plantas instaladas (biodiesel). Estas circunstancias son aún mucho más claras en 2011 que en 2010 y sin embargo, como es el caso de la central térmica ha ocurrido al contrario, al añadirse los tráficos que en 2010 no se sumaban.

En el ISA Revisado se menciona exclusivamente la central térmica, pero aunque no se menciona la regasificadora, se entra de nuevo en una confusión de propuestas, ya que esta planta sería necesaria para poder acceder al gas transportado en los buques, cuyas toneladas se suman al tráfico previsto. La existencia de la regasificadora no se evalúa ambientalmente, ni se establecen sus costes, etc. En fin, que no hay quien se aclare nada.

Además, las magnitudes dimensionales que se atribuyen en el puerto exterior a la energía, y que se mantienen (aunque incluso con discrepancias entre los diferentes documentos del ISA Revisado), contribuyen aún más a la confusión que existe sobre esta materia. Al igual que se decía en el ISA anterior, en el ISA Revisado, la superficie para el área energética que se propone ahora es de 200.000 m² (Tomo I. Anexo II. Página 25), lo que conduce a pensar que no se han eliminado (o se han ocultado) las previsiones de construir las restantes plantas energéticas, y una vez se haya tramitado ambientalmente la infraestructura portuaria. Si no se van a hacer, o no se plantean debiera reducirse la superficie prevista para ese uso en el puerto exterior, ya que la superficie necesaria para la central térmica se establece en 80.000 m², superficie calculada con holgura *“dando posibilidades también para una mayor capacidad de producción o futuras ampliaciones”*, tal como se señala en el Tomo I Anexo V. *Alternativas para ubicación de una central térmica de ciclo combinado en Gipuzkoa, página 3. Se indica que una planta de similar potencia, que se toma como referencia, la de Boroa (Amorebieta-Etxano, Bizkaia) dispone de una parcela de 65.000 m² donde emplaza todas sus instalaciones.*

TRIGÉSIMOQUINTO.- El ISA Revisado no aporta documentación que justifique la necesidad de una planta energética en el Puerto Exterior y sigue incumpliendo lo dispuesto en la Ley 33/2010.

El ISA Revisado incorpora en los tráficos previstos para 2030 los de los combustible para la central térmica, instalación cuya viabilidad viene únicamente amparada en el documento por un documento de intenciones de un empresa productora, solicitado por la APP en abril de 2011. La ubicación de una planta

energética en el puerto exterior no puede considerarse como un hecho cierto, ya que ni las previsiones del modelo energético lo avalan y existen otras alternativas

El ISA, en el documento Tomo III. Anexo VI. *Evaluación económica y medioambiental*, incorpora, a pesar de las incertidumbres existentes, las inversiones privadas de construcción de esta planta cuando pretende demostrar los beneficios producidos por el puerto exterior. También se señala que de no hacerse esta infraestructura se construiría en el puerto de Bilbao y se imputa la pérdida consecuente a Gipuzkoa.

Sin embargo la endeblez de la propuesta queda manifiesta, además de lo indicado anteriormente por:

La interconexión del sistema eléctrico determina el marco de referencia, y no el territorio de Gipuzkoa, para determinar la viabilidad de las plantas en orden a la colocación en el mercado de su producción. El ISA no aporta información que justifique la necesidad de la planta y mucho menos lo hace tomando como marco de referencia el sistema eléctrico estatal.

No se trata de un traslado como se menciona, sino de una instalación nueva y sin vinculación con la concesión anterior. Si bien se dice que en el protocolo de abril de 2011, Iberdrola manifiesta su voluntad de “trasladar” su actividad, esto no es cierto y no puede computarse como un beneficio del puerto exterior ni Iberdrola con derechos concesionales para hacerlo. La concesión caduca en 2022, y como se menciona en el propio ISA Revisado (Tomo I. Anexo VI, página 35):

“La central eléctrica de carbón que Iberdrola tiene en la actualidad en el puerto de Pasajes tiene una concesión que caduca en 2022, no resultando previsible la prórroga de dicha concesión, lo que obliga a buscar alternativas”

La central está funcionando a un tercio de su capacidad y no es clave en el abastecimiento. Como lo atestiguan los tonelajes de carbón manejados en los últimos ejercicios no está demostrado que esta central deba de sustituirse por otra instalación. El documento de 2011 de la Estrategia Energética de Euskadi 2020, del Departamento de Industria, Innovación y Turismo del Gobierno Vasco, señala (página 49), *“Las centrales térmicas convencionales de Santurtzi y Pasaia, puestas en marcha a principios de los años 70, han ido reduciendo progresivamente su producción hasta llegar a detenerse para ser desmantelada en caso de Santurtzi, y operar a un tercio de su capacidad la de Pasaia en los últimos años”*.

El propio Anexo VI mencionado, reconoce que no es la única alternativa. Aún en el caso de plantearse en algún momento la construcción de una planta de este tipo, la propia documentación del ISA Revisado (Anexo VI, página 35), que incluye un informe específico, menciona que *“el presente estudio tiene por objeto avanzar en la búsqueda de alternativas más factibles para ubicar una central de producción eléctrica que no dependa de la construcción de la Dársena Exterior del Puerto de Pasajes”*. El estudio, después de analizar diversos emplazamientos en Gipuzkoa, concluye con una selección de 4 alternativas.

Además, para la ubicación de la central en el Puerto Exterior, y como factor de menor idoneidad o incluso de la imposibilidad de esta alternativa y que no se menciona en el ISA ni en sus documentos anexos, hay que considerar lo establecido respecto a los usos no portuarios en la normativa. La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino) en su informe respecto al ISA anterior mencionaba:

“Por último la alternativa (4): Puerto exterior optimizado, implica el traslado de la central térmica, cuya concesión finaliza en 2022, con un nuevo concepto, bien de ciclo combinado o carbón limpio. En este sentido conviene volver a mencionar lo dicho en el apartado sobre objetivos generales en cuanto a la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para usos no portuarios que tal

y como se establece en la Ley 22/1988, de Costas, y en particular en el artículo 94 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general (en su redacción modificada por Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general), no puede haber rellenos para usos no portuarios, por lo que debe acreditarse en el citado Plan que los usos previstos para dichos rellenos cumplen con toda certeza con lo indicado y, en especial, para aquellos usos no estrictamente portuarios como los energéticos, industriales y similares para cuya ubicación puedan existir alternativas fuera del relleno propuesto”.

Sobre la justificación de la viabilidad económica de la alternativa elegida:

TRIGÉSIMOSEXTO.- El ISA Revisado obvia explicitar el coste total de la obra y de las medidas ambientales.

En el ISA anterior (ISA anterior tomo III, 42), se cuantifican en 765 millones de euros la inversión estimada para la ejecución de las obras, cifra que se repite en el ISA Revisado (tomo I, página 55).

Incorporando otros conceptos, el ISA anterior (ISA anterior, tomo III, páginas 143-144) señalaba como coste de la alternativa elegida un total de 844 millones de euros, cifra que incluía el “*coste de las obras y las asistencias técnicas necesarias para proyectos y dirección de obras, así como las partidas para las medidas protectoras o compensatorias previstas*”. Esta cifra se mencionaba en el apartado denominado “*7. Viabilidad económica de las alternativas y de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias previstas*”.

En el ISA Revisado, no se indica un parámetro similar. Si bien en el apartado 5.2 del tomo III, titulado “*Estimación del coste económico de la aplicación de las medidas propuestas y planificación temporal para la ejecución de las mismas*”, se

señala que *“para ello se ha previsto que entorno al 10-15% del presupuesto total del Plan sea empleado para este caso”*. Este apartado remite al Tomo I en el que *“se incluyen las partidas presupuestarias para cada alternativa, en las que se incluyen las destinadas a sufragar la implantación de medidas”*.

Sin embargo, el ISA Revisado no recoge esta información y valoración. Incluso en el Tomo III, habiendo un apartado homónimo al del ISA anterior, el *“7.Viabilidad económica de las alternativas y de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias previstas”*, este apartado sólo contiene el siguiente texto:

“En el tomo I se han analizado las cuentas financieras de la ejecución material de las alternativas propuestas.

En este apartado se presenta un análisis específico de las medidas propuestas para minimizar los efectos ambientales del PDIPP para cada alternativa y sus escenarios previstos”

Por tanto, no consta esta información ni en este apartado ni en otra parte de los documentos, carencia que a tenor de lo reflejado en el ISA anterior es la siguiente y que debiera extenderse a lo que indican los epígrafes, superando ampliamente lo recogido en 2010:

Importes de inversión. Para cada alternativa.

Estructura de financiación Para cada alternativa.

Resultados obtenidos. Para cada alternativa.

Hay una referencia a *“medidas correctoras ambientales”* (ISA Revisado.Tomo 1. Página 62), comentando el cuadro de la página anterior que recoge la cuenta de pérdidas y ganancias de 2030 para las cuatro alternativas. Se indica que *“se han incrementado los gastos de gestión corriente para dar respuesta al incremento*

de actividad y a las medidas correctoras ambientales, así como a la participación en la gestión". No se desglosan las cantidades y en todo caso, no parece que se trata del conjunto de medidas que se desarrollan en el tomo I, apartado 5.1. *"Definición de medidas para evitar o reducir el coste ambiental de las actuaciones del PDIPP"*.

Por tanto, además de la falta de información se aprecia una notable confusión. Si los 765 millones de euros es el coste incluyendo las medidas ambientales, la cifra no es coherente con los 844 millones previstos en el ISA anterior, máxime si se aduce que aumentado las medidas y compensaciones ambientales. Sí esa cifra no incluye los costes ambientales, se descuadra otros aspectos clave del plan como es el de la financiación.

TRIGÉSIMOSÉPTIMO.- El ISA Revisado omite costes y partidas significativas.

Los costes previstos son parciales y excluyen partidas significativas. Exclusivamente se recogen los costes de obra del puerto y no queda claro, como antes se ha indicado, si lo correspondiente a medidas correctoras y compensatorias, que también por las cifras que se daban en el ISA anterior, parece que ha quedado fuera. Sin embargo y tal como se recoge (página 19) en el *"Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte" (2010) del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, "el proyecto debe incluir todos los elementos necesarios para su funcionamiento (p.ej. carretera de acceso a un puerto)"*.

De esta manera, habría que sumar partidas que pueden hacer aumentar significativamente el coste previsto:

En torno a 200 millones de euros por los tres túneles (dos de carretera y el de ferrocarril)

La ZAL y estación intermodal, ya que se computa como elemento generador de los tráficos (y se agrega a la alternativa con puerto exterior en el cuadro de comparación de alternativas).

Los accesos y conexiones por carretera y ferrocarril hasta los túneles

El gaseoducto y líneas eléctricas subterráneas hasta el puerto y central térmica.

Por otra parte, y dado que existen concesiones sobre terrenos portuarios del interior que se pretenden desalojar y con vigencia hasta 2035 debiera de contemplarse el coste del rescate de estas concesiones.

Tampoco se ha considerado los costes de descontaminación de suelos o reducción en los ingresos previstos por la venta de los terrenos.

No se han considerado partidas de costes imprevistos, frecuentes y muy importantes en este tipo de obras, circunstancia a tener en cuenta dado lo ocurrido en las obras de otros puertos exteriores de la fachada marítima (Gijón, A Coruña), con sobrecostes de casi el 100%.

La falta de precisión en la evaluación o carencia de partidas importantes puede ocultar unos costes muy superiores a los calculados. En los costes asignados al puerto exterior no figuran aspectos como los de la cobertura de la chatarra o la aplicación de las mejores técnicas disponibles, que si bien se consideran en el ISA no tienen contrapartida económica. Por otra parte, la valoración de los materiales para la construcción tan importantes como los áridos o rellenos carece de precisión en cuanto a que ni siquiera se conoce el origen de los mismos (se dice vagamente que se utilizarán materiales de otras obras públicas).

TRIGÉSIMOCTAVO.- El ISA Revisado no contempla el contexto de crisis económica actual en el Estado y las lecciones aprendidas sobre una burbuja infraestructural.

El ISA Revisado no ha asimilado las enseñanzas de lo ocurrido en otras infraestructuras en el Estado e integrado los nuevos criterios en cuanto a sostenibilidad económica, sino que al contrario se han inflado las previsiones para intentar justificar la apuesta.

Si bien se ha disminuido el tamaño del puerto previsto, se ha hecho en función de la falta de fondos, sin haber cambiado la filosofía ante la evidente duplicidad de la ampliación de esta infraestructura (con el puerto de Bilbao). Esta filosofía ha quedado aún más evidenciada en el ISA Revisado, con los objetivos manifiestos de quitar tráficos actuales o de potencial servicio asumible por ese y otros puertos.

Por tanto, se ha hecho caso omiso y desafiado lo que manifestaba el propio Ministerio de Fomento y Puertos del Estado. La intervención del Ministro de Fomento en el Congreso de los Diputados (Comisión de Fomento) en mayo de 2010, lo dejaba claro:

“Vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras. Priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias por su aportación a la competitividad, a la economía o la cohesión de nuestros territorios. Antes de construir más, debemos sacar más provecho a lo que ya tenemos.

Utilizaremos al máximo la capacidad de las infraestructuras existentes, priorizando las actuaciones de mantenimiento, mejora y explotación, frente a las de nueva construcción. Debemos ser conscientes de que no todas las infraestructuras son vitales para el desarrollo de una región”.

La experiencia fracasada de otras infraestructuras (aeropuertos, líneas de ferrocarril, etc.), sobre todo las de objetivos de servicio “provincial” (como se justifica ésta en muchos aspectos), debiera de servir referencia y replanteamiento del PDIPP. Inflar las previsiones de ingresos y reducir las de costes, ha sido una constante en estos proyectos fallidos, y lo que ha hecho la APP en el ISA Revisado es el paradigma de esa conducta.

De hecho, en abril de 2011 se firmó un protocolo interinstitucional, que confirmaba las incertidumbres sobre la viabilidad del proyecto, no aseguraba la financiación y ha quedado incluso desfasado por la variación de los apoyos institucionales:

En abril de 2011 se firmó el Protocolo entre el Ministerio de Fomento, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa y la Autoridad Portuaria de Pasajes para la denominada regeneración integral de la Bahía de Pasaia. El texto del Protocolo confirmaba las incertidumbres existentes y el condicionamiento de la viabilidad a agentes ajenos a los firmantes y a la evolución de otros parámetros:

“En lo que se refiere a las actividades a llevar a cabo en el Nuevo Puerto, son de especial relevancia la implantación de una planta de generación de energía eléctrica, la terminal de graneles líquidos y de contenedores. Al efecto de conseguir compromisos de las distintas empresas operadoras, y en aras a buscar la financiación público-privada, la Autoridad Portuaria de Pasaia se compromete a negociar y suscribir acuerdos con distintas empresas del sector que garanticen dicha colaboración”. Manifestación número VI del Protocolo.

“Las partes que suscriben el presente Protocolo prestarán una especial atención a las importantes decisiones en materia energética que deben adoptarse por las Administraciones competentes y la necesidad de contar con compromisos del sector de graneles líquidos energéticos. Lo mismo sucede con los sectores siderúrgicos y de automoción y con las opciones logísticas de los grupos industriales específicamente guipuzcoanos”. Manifestación VII.

“Quinta fase: transformación integral de la Bahía tras el traslado de las actividades comerciales portuarias al Nuevo Puerto. La programación de las diferentes actuaciones comprendidas en esta fase se realizará de forma que se acompañe a la demanda.

de suelo residencial y de las actividades económicas en el interior de la bahía, a la evolución de los tráficos portuarios, y en especial, a la existencia de compromisos firmes de implantación de actividades portuarias entre ellas de generación de energía y graneles líquidos en el nuevo puerto que contribuyan a la financiación de las infraestructuras portuarias”. Apartado QUINTO del Protocolo.

La situación y situación actual de tales parámetros van precisamente en contra. La demanda y precio del suelo se ha reducido, los tráficos portuarios han bajado un 18% en 2011 y se sitúan en valores de 1968, los compromisos empresariales no pasan de manifestaciones de voluntad, pero sin aportaciones monetarias. Incluso resulta difícilmente viable la consecución de compromisos reales con la siderurgia (en un sector en baja y condicionado a decisiones ajenas, siendo difícilmente predecible la situación de plantas concretas a largo plazo) o la automoción.

Los cambios institucionales y la evolución de la economía y criterios de inversión han modificado además negativamente la situación del proyecto respecto a la fecha de la firma del protocolo. Además de los actuales cambios en los entes estatales, la modificación en la Diputación Foral de Gipuzkoa condiciona la viabilidad del Protocolo y especial en aspectos claves como los accesos a la propia obra. Por citar algunos aspectos de esta última institución, que ha manifestado reiteradamente su falta de apoyo al puerto exterior, de ella depende según el protocolo la financiación de:

“La Diputación Foral de Gipuzkoa, dentro de su ámbito competencial, construirá la conexión de la plataforma intermodal con el segundo cinturón y realizará las adaptaciones que la red viaria requiera para que las actuales instalaciones logísticas situadas en el corredor Lezo-Gaintxurizketa, y las nuevas que se implanten, puedan conectarse con el actual Puerto de Pasaia y

con el Nuevo Puerto sin atravesar el casco urbano de Lezo”.
Apartado TERCERO del Protocolo.

“La Diputación Foral de Gipuzkoa, se compromete, dentro de sus competencias, a la construcción de los accesos viarios que conectarán, mediante túneles, la cara norte de Jaizkibel con la plataforma intermodal Lezo-Gaintxurizketa”. “Al menos uno de los dos túneles de acceso viario deberá construirse con anterioridad o en las fases más iniciales de ejecución de la obra marítima”.
Apartado QUINTO del Protocolo.

Sobre el proyecto de regeneración de la Bahía de Pasaia:

TRIGÉSIMONOVENO.- La regeneración ambiental no debe imputarse al PDIPP, ya que no se relaciona directamente con el proyecto ni se ejecuta dentro del mismo por la APP. El ISA Revisado únicamente se plantea como una venta de terrenos para financiar la construcción del puerto exterior.

En el Documento de Referencia (apartado 4.1, página 12) se solicita que los objetivos propuestos en el PDIPP se traduzcan en actuaciones concretas, especialmente las destinadas a regenerar la Bahía de Pasaia. Estos objetivos además deberán ser medibles para poder evaluar el grado de cumplimiento.

Los documentos del PDIPP e ISA en el caso de la Regeneración de la Bahía, únicamente se citan objetivos generales, sin concretarse las actuaciones que se van a llevar a cabo para conseguir dicha regeneración. El ISA Revisado (Tomo I. Página 30) recoge:

“El espacio liberado posibilitará abrir al mar los núcleos de Pasaia, Lezo y Errenteria y reducir las barreras provocadas por las infraestructuras y la topografía. La creación de un nuevo espacio urbano concebido desde los principios de sostenibilidad (accesibilidad, movilidad, energía, integración social...), contribuirá a la mejora del entorno, con nuevos espacios públicos

y equipamientos que ayuden a paliar los déficits actuales y con nuevos desarrollos que permitan aunar la residencia de calidad con la implantación de nuevas actividades económicas modernas y competitivas que contribuyan a la transformación socioeconómica del entorno, siguiendo patrones y modelos de regeneración de frentes marítimos ampliamente experimentados a nivel mundial”

Siendo insuficientes estos argumentos para poder considerar que lo que se haga sea o no una regeneración, su reseña puede ser hasta excesiva para lo que en realidad puede garantizar la APP. Y es que la APP no puede definir los usos de ese suelo. La venta de los terrenos a una sociedad pública es hasta donde llega la actuación de la APP y por tanto la que puede incluirse en sus documentos.

El ISA Revisado incluye, como el anterior, referencias y contenidos al Avance del Masterplan. Como se hace constar, este documento en elaboración se está realizando desde “Gipuzkoa Aurrera”, plataforma liderada por la Diputación Foral de Gipuzkoa y que ha sido disuelta con fecha 31/12/2011. Esto significa que no correspondiendo la formulación, ni el desarrollo, ni la definición de las actuaciones, ni existiendo compromiso de financiación en el PDIPP, no se debe imputar como elemento positivo en el ISA la supuesta regeneración.

CUADRAGÉSIMO.- El ISA promueve la urbanización de la bahía con posibilidad incluso de una regresión ambiental, en vez de la supuesta regeneración ambiental.

Todas las valoraciones que contiene el ISA respecto a la regeneración son positivas e incluso se ven como una compensación de los impactos ocasionados por la construcción del Puerto Exterior.

Sin embargo, la ligazón que se está dando a la venta de los terrenos y edificaciones portuarias (con ingresos previstos de 750 millones de euros, según se refleja en el ISA inicial y parece que 600 millones de euros en el Revisado,

aunque no queda aclarado) está determinando en la práctica la fijación de un modelo que en la práctica prima los aprovechamientos urbanísticos.

Si el ISA está valorando este modelo, que tiene reflejo en el anteproyecto de Masterplan elegido, debiera de haber incorporado también elementos negativos en la evaluación de la regeneración como pueden ser los siguientes:

No se recuperan buena parte de los elementos naturales de la bahía, como marismas, orillas en estado natural, etc. Al respecto, hacemos nuestras las solicitudes del informe de la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y el Mar, que entre otros aspectos señalan:

“Recuperación de los espacios terrestres del frente litoral de la bahía, donde se incluiría la apertura al público y tránsito peatonal de toda la ribera marítimo-terrestre de la bahía así como la disposición para el disfrute público de las zonas adyacentes (con parques litorales), como consecuencia de garantizar el uso público del mar, su ribera y del resto del dominio público marítimo, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas que señala el artículo 2 de la vigente Ley 22/1988, de 28 julio, de Costas.

Recuperación ambiental de la zona ocupada por la lámina de agua, en sentido amplio, en la bahía, incluyendo en este punto trabajos como la retirada de rellenos, consiguiéndose con ello la ampliación de la lámina de agua, recuperación de fondos de la bahía, acondicionamiento y recuperación de marismas, regeneración de playas o calas existentes en la misma o de playas de nueva creación, etc.,

Recuperación del entorno de la zona portuaria. Nos estamos refiriendo, por ejemplo, a los tramos finales de la ría de Oiartzun o de la regata Molinao, en sus zonas no

consolidadas o libres de edificaciones, y en particular en su área más cercana a la ribera, en los que puede desarrollarse el planteamiento de recuperación indicado en los dos puntos anteriores”.

Las presiones ambientales pueden aumentar: calidad de las aguas del estuario, ruidos, densificación por edificaciones, apantallamiento de núcleos existentes (se plantean hasta torres de 22 plantas delante de los núcleos existentes), en razón a la construcción de 4.000 viviendas, otras actividades e infraestructuras que se construyen (viarias, ferroviarias, etc.). También permanecen actividades portuarias. Al respecto, compartiendo lo planteado por la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y el Mar, se considera que

“Tampoco son objeto de consideración en el ISA aquellas actividades e instalaciones que permanecen en la Bahía: puerto pesquero, actividades de construcción y reparación naval, que en nada contribuyen a la calidad del medio marino de la misma. Otro tanto cabe decir de las nuevas actividades e instalaciones previstas, como, por ejemplo, el puerto deportivo”.

Incluso la lámina de agua actual se reduce. En el modelo del Masterplan no solo se mantiene la actual línea costera del interior de la bahía (no se aumenta lámina de agua), sino que la previsión de pantalanes y otros elementos flotantes conllevan nuevas ocupaciones de la lámina de agua. Del mismo modo, se proponen edificios de viviendas y oficinas rellenando parte de la bahía (zona de Pasai Antxo), para lo cual se señala que será necesaria una adecuación normativa, además de equipamientos para la náutica deportiva en diversos lugares.

Los costes de oportunidad por eliminación de otros posibles usos, que al tener menor capacidad de aportar económicamente para acceder a la

compra de los terrenos, pueden tener sin embargo un mayor interés económico y social.

Las servidumbres que el modelo elegido impone sobre los espacios externos al entorno portuario, como son los terrenos de la propia ZAL, los de Jaizkibel y los que se ven afectados por nuevas infraestructuras o densificación del tráfico en las existentes.

Las propias opiniones sociales, negativas respecto al modelo de regeneración planteado, hacen que no se pueda evaluar como elemento positivo.

Sobre la participación social:

CUADRAGÉSIMOPRIMERO.- El ISA Revisado no atiende a la solicitud del Documento de Referencia ya que solo recoge el apoyo social al puerto.

En el apartado de medidas correctoras (4.7, página 22) del Documento de Referencia se solicita la “*Valoración del rechazo social*”, medida no incluida en el correspondiente apartado del ISA inicial. En el ISA Revisado se presente un apartado denominado “*Conocimiento de la opinión ciudadana*” (apartado 9.4. Tomo III), de contenido muy parcial y que se centra sobre todo en señalar los apoyos institucionales, ámbito por cierto no actualizado, a pesar de los cambios acontecidos. De esa manera, no se cubre la solicitud del Ministerio sobre valorar el “rechazo”, ya que sobre todo se valora el “apoyo”, que evidentemente no es lo mismo.

Esta orientación, apreciable en el propio desarrollo del apartado, se plasma también en su contenido:

El apartado y el propio informe de respuesta a alegaciones pretende ocultar, y no menciona, la aportación dentro del periodo de información pública de 8.475 firmas de personas, la mayor parte del entorno portuario y de Gipuzkoa, recogidas por la coordinadora social Jaizkibel Bizirik y que

manifestaban su oposición al Puerto Exterior y su solicitud de compatibilización del puerto actual.

No se menciona la existencia de aproximadamente 9.000 alegaciones personales recogidas en Lezo y Oiartzun fundamentalmente, respecto a la plataforma logística Lezo-Gaintxurizketa y presentadas en la información pública de enero de 2011 sobre el Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa.

No se menciona, a pesar de solicitarse en la información pública del ISA anterior, la existencia de iniciativas significativas y de gran relevancia local, cuyas demandas no son acordes con las propuestas del PDIPP. Tampoco se mencionan las actividades realizadas por estas entidades, su opinión en notas de prensa, materiales divulgativos, etc. Se pueden destacar las siguientes entidades:

Plataforma Jaizkibel Bizirik

Agrupación a más de 30 asociaciones conservacionistas, culturales, vecinales, grupos de montaña, sindicatos y grupos políticos, principalmente del ámbito local y comarcal. Se trata de un movimiento social que reivindica la conservación del monte Jaizkibel, la oposición al puerto exterior y la apuesta por una regeneración de la bahía de Pasaia sin destrucción (mejorando el puerto actual). Los argumentos y la actividad de la plataforma está respaldada además por las principales organizaciones conservacionistas del Estado: WWF, Greenpeace, Ecologistas en Acción y SEO/Birdlife. En su página (www.nodo50.org/jaizkibel) consta amplia información sobre las iniciativas sociales y respaldo de la población. Ha elaborado entre otros el tríptico “Nuestras 10 razones para oponernos en contra del puerto exterior y apostar por una regeneración sin destrucción” (<http://www.nodo50.org/jaizkibel/?p=309>).

Iniciativa para la modernización del puerto actual y protección de Jaizkibel y su litoral

Suscrita por 20 entidades y que ha logrado el apoyo de miles de firmas de ciudadanos. (<http://www.hirian.com/noticiafinal.php?cnicename=una-veintena-de-entidades-recogera-firmas-contra-el-puerto-exterior-y-por-la-mejora-del-actual>)

Coordinadora de Asociaciones de Pasaia

Amplio movimiento vecinal impulsado por la Coordinadora de Asociaciones de Pasaia que reivindica otra regeneración diferente a la propuesta por el Plan Director. El manifiesto, publicado en 2006 y respaldado por la práctica totalidad de los agentes sociales de este municipio (participando 80 asociaciones), enumera una serie de reivindicaciones relacionadas con la regeneración que no coinciden con la propuesta realizada por la Autoridad Portuaria. En sus documentos también se refleja su oposición al puerto exterior.

Comisión La Herrera Herrera

Plataforma ciudadana surgida a raíz de un proceso de participación impulsado por el Ayuntamiento de Pasaia para diseñar la futura regeneración de la zona de La Herrera. Las propuestas realizadas por esta plataforma ciudadana no se han tenido en cuenta en la elaboración del Master Plan al que se hace referencia en el ISA, tal como se ha comentado anteriormente.

Pasaiako Ituna

Iniciativa surgida en Pasaia en 2010 y compuesta por grupos políticos, sindicatos, asociaciones de comerciantes y otro tipo de

asociaciones y que propugna 10 principios democráticos por los que Pasaia sea quién decida su futuro. Propone que la decisión sobre el puerto exterior sea sometida a la ciudadanía. (<http://www.diariovasco.com/v/20100727/pasaia-errenteria/pasaiako-ituna-suma-aliados-20100727.html>)

Movimiento vecinal sobre acciones del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa

A raíz de la información pública del PTP han surgido iniciativas locales en Oiartzun, Lezo, Errenteria e Irún, que se materializaron en la recogida de alegaciones. En concreto, las alegaciones individuales presentadas en Oiartzun y Lezo, y que expresamente recogían su oposición a la plataforma logística Lezo-Gaintxurizketa de 180 hectáreas de superficie, se aproximaban a las 9.000. Además en Oiartzun, los escritos se presentaron también por parte de asociaciones y partidos políticos, casi 40 entidades, entre ellas todos los partidos políticos existentes en el municipio

Etor Elkartea - Plan Estratégico de Renovación Urbana

Iniciativa liderada por los municipios en 2005, gestionada por Badia Berri y co-liderada por el actual presidente de la Autoridad Portuaria de Pasajes, como alcalde del municipio de Errenteria. Fue desarrollada con la asistencia técnica de empresa Taller de Ideas (Alfonso Vegara). En la encuesta realizada a los agentes sociales participantes se mostraba una clara postura favorable a los modelos de puertos urbano y mixto, mientras que el puerto exterior recibía la peor puntuación junto a la de la situación actual.

CUADRAGÉSIMOSEGUNDO.- El ISA no incluye los pronunciamientos del Parlamento Vasco en relación con la protección ambiental y comparecencias respecto al Puerto Exterior donde se expresan opiniones desfavorables en portavoces de distinto signo político

En los apartados 9.1 y 9.2 del tomo III, se recogen acuerdos y pronunciamientos institucionales. Sin embargo, no se mencionan los del Parlamento Vasco referentes a la protección ambiental del área, ni se recoge el debate que específicamente se realizó sobre el puerto exterior.

Se solicita que se incorporen al ISA los siguientes aspectos:

Proposición no de Ley 5/2011, relativa a la creación de un corredor marítimo ecológico entre San Sebastián y Biarritz. Acuerdo de la Comisión de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Parlamento Vasco de 8 de febrero de 2011. (http://www.parlamento.euskadi.net/pfrm_cm_iniciac.html):

"El Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco y al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino a que analice durante el 2011 el estudio elaborado por la Asociación Oceana y el Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi bajo el título 'Protección de la zona marina de Jaizkibel y Ulia, Euskadi. Propuesta científica para la creación de un corredor ecológico marino entre Ulia (Donostia) y Biarritz', y a trabajar conjuntamente con el objeto de determinar las medidas y figuras de protección más adecuadas para dicha zona, incluyéndola en su caso en la Red Natura 2000".

Comparecencia en la Comisión de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del presidente de la Autoridad Portuaria al objeto de que ofrezca explicaciones en torno a sus últimas intenciones anunciadas para la construcción del puerto exterior de Pasaia (2/11/2009). (http://www.parlamento.euskadi.net/pfrm_cm_iniciac.html)

CONCLUSION

Todo lo expuesto anteriormente pone de manifiesto la falta de cumplimiento de los requisitos exigidos en el Documento de Referencia, la falta de garantías del Informe de Sostenibilidad Ambiental Revisado y la insuficiencia para justificar las conclusiones que promueven el Puerto Exterior (Alternativa 3).

En virtud de todo ello,

SOLICITO

Que se sirvan admitir las presentes alegaciones en nombre de GREENPEACE ESPAÑA y solicitamos que se desestime la Alternativa 3 (construcción del Puerto Exterior) en el Plan.

En Madrid, a 25 de Enero de 2012,


Directora de Desarrollo Organizativo
Greenpeace España

C/C. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n 2
8071 Madrid