

A LA
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL
Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino

**Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes
Expediente 2009P002**

D. Juan López de Uralde Garmendia, con D.N.I. nº. 396208-X, en nombre y representación de la Asociación Greenpeace España, con dirección en la calle San Bernardo 107, en Madrid CP-28015 a efectos de notificaciones y en calidad de Director Ejecutivo, comparece y manifiesta:

Que, con fecha 9 de julio de 2009, Greenpeace ha recibido Resolución de 25 de junio de 2009, de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se **invita a Greenpeace a participar en las consultas en orden a la determinación de la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del Informe de sostenibilidad ambiental**, en adelante ISA, **del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002**, en adelante Plan DIPP, cuyo promotor es Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.

Que dentro de la ampliación del plazo de dichas consultas concedida a Greenpeace, tal y como viene recogido en el Artículo 49 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, Greenpeace viene en presentar las siguientes,

SUGERENCIAS

Primera.- Del contenido de la Resolución de 25 de junio de 2009, de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se invita a Greenpeace a participar en las consultas para la determinación del ISA del Plan DIPP.

Que, en la Resolución se dice, párrafo tercero, y copio textualmente que:

“La citada norma prevé que Puertos del Estado debe elaborar el Documento de Referencia para dicha evaluación ambiental, ...

En referencia a la Ley 9/2006, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, pero es lo cierto que dicha Ley establece que sea el órgano ambiental, y, por tanto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la que redacte el *Documento de Referencia*.

Así en los artículos 9 y 19, a recordar:

Artículo 9. Alcance del informe de sostenibilidad ambiental.

1. La amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental se determinará por el órgano ambiental, tras identificar y consultar a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado.

Y

Artículo 19. *Intervención previa del órgano ambiental.*

1. A la vista de la documentación recibida, **el Ministerio de Medio Ambiente** realizará las actuaciones que se indican a continuación:

a) Identificará las Administraciones públicas afectadas y el público interesado a los que se debe consultar.

b) **Elaborará un documento de referencia** con los criterios ambientales estratégicos e indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad aplicables en cada caso y determinará el contenido, con la amplitud y el nivel de detalle necesarios, de la información que se debe tener en cuenta en el informe de sostenibilidad ambiental.

Por lo que no es Puertos del Estado, sino el Ministerio de Medio Ambiente, a través de **la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien debe elaborar el Documento de referencia.**

Segunda.- Que, entrando en el fondo de la solicitud, se realizan las siguientes **Sugerencias al resumen de los objetivos y contenido del Plan, y su relación con otros planes y programas**

2.1.- Inicial y de objetivos del Plan DIPP.

Según el documento “*Este Plan Director queda enmarcado en un ambicioso proyecto que tiene como objetivo principal la regeneración integral de la bahía de Pasaia, para lo que es necesario liberar suelo que utiliza el puerto actual y la salida al exterior del nuevo puerto*” pero las consecuencias del puerto exterior serían la destrucción de un espacio natural excepcional de manera irreversible, con una pérdida importante de la calidad ambiental del entorno de la bahía. En definitiva, una actuación muy alejada de lo que se debe entender por regeneración integral de un entorno.

Por otro lado, el Plan Director ha sido analizado por entidades prestigiosas - como la Universidad Politécnica de Madrid, según estudio solicitado por la Diputación de Gipúzkoa – con el resultado de conclusiones totalmente contrarias al propósito general del Plan Director, la regeneración integral de la bahía de Pasaia, ya que las actuaciones no sólo no supondrían la regeneración interior de la bahía, sino que **incrementaría el deterioro de calidad de vida para el conjunto de la población.**

El documento presentado afirma que “*El conjunto de estas instalaciones y actividades de los distintos sectores condicionan la calidad de vida de una población estimada en unos 100.000 habitantes que, cada vez con más insistencia, reclaman el derecho a mejoras en sus condiciones de vida urbana*”. Sin embargo este Plan no soluciona adecuadamente esta reclamación ya que en torno a él se ha producido un fuerte movimiento social de oposición no tenido en cuenta por la presente actuación y que apuesta por una regeneración totalmente diferente de la Bahía a la presentada en el documento. El presente Plan Director no tiene ninguna base social, sino un fuerte

componente económico para liberar suelo del puerto actual, como dice el enunciado inicial, y ponerlo a disposición del desarrollo urbano. El Plan Director debería regenerar ambientalmente la Bahía, no deteriorar el extremo exterior de ésta.

Entre los elementos destacados del deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos, el documento destaca *“La calidad del aire, alterada por la presencia de contaminantes atmosféricos, se considera uno de los factores determinantes de calidad urbana. Los principales focos de contaminación atmosférica detectados son la actividad portuaria (las operaciones de carga y descarga de materiales pulverulentos como la chatarra en el Puerto producen una emisión no confinada de partículas a la atmósfera que afecta fundamentalmente al barrio de Kaputxinos), el tráfico de vehículos interno, el tráfico de las carreteras cercanas (se estima que próximo al puerto de Pasajes pasan diariamente del orden de 10.000 camiones), y las industrias”*, sin embargo la Autoridad Portuaria durante los años de gestión del puerto actual no ha aplicado ninguna medida para reducir estos problemas.

2.1.1.- De las instalaciones energéticas en el puerto exterior.

Se prevé la instalación en el puerto exterior de varias industrias energéticas, importantes focos de contaminación y riesgos ambientales, existiendo una gran confusión en cuanto a la dimensión y actividades de este polo energético. Las afecciones sobre el medio ambiente y la salud de las personas podrían ser irreversibles.

Según la documentación aportada, el crecimiento de tráfico del puerto exterior de Pasajes respecto al puerto actual se basa en el consumo de las plantas energéticas que se prevén instalar en la nueva infraestructura. Se mencionan diversas instalaciones como central térmica, planta de biodiesel, regasificadora, planta de coque, desulfuradora, planta capturadora de CO₂,... Se trata en todo caso de instalaciones con un elevado potencial contaminante y que suponen un alto riesgo en cuanto al transporte marítimo (vertidos, accidentes,...).

A pesar de la importancia de estas instalaciones tanto en cuanto a los objetivos del Plan Director y el puerto exterior como por sus afecciones sobre el medio ambiente, **apenas se aporta información al respecto**, siendo en algunos casos confusa y hasta contradictorio con otros documentos realizados por la Autoridad Portuaria (*Plan Estratégico 2009-2020*). Por ello, resulta imposible predecir las afecciones ambientales de este polo energético, siendo su potencial contaminador elevado y acumulándose con los impactos ya existentes derivados de las obras.

Greenpeace solicita que el órgano ambiental - Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental – exija en el Documento de referencia que en el Informe de sostenibilidad ambiental, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, se recoja claramente: espacios naturales afectados, impactos en los ecosistemas y la salud humana, y condiciones en las que el terreno liberado del antiguo puerto de Pasajes va a contribuir a la consecución del objetivo de mejora ambiental del entorno de Pasajes.

2.1.2.- De las afecciones en el aumento de tráfico y la extracción del material para las obras.

En el *Documento de referencia* se debe exigir la constancia de la valoración de las afecciones derivadas de los tráficos generados durante la obra y fase de explotación del puerto exterior así como los impactos generados por la extracción de material de cantera necesarios para la obra.

Con el funcionamiento del puerto exterior se incrementará el tráfico de mercancías por carretera, aumentando la congestión actualmente existente. La ubicación de esta infraestructura en un punto que ya resulta problemático, supone además de los impactos ocasionados por el tráfico, su escasa funcionalidad como autopista del mar, sin ser capaz de eliminar tráficos en cuellos de botella como este.

Greenpeace pide que en el ISA del Plan DIPP se contengan estimaciones del volumen de tráfico previsible, con modelización de los niveles de ruido, contaminación y flujos previsible, así como sus impactos sobre el resto de las infraestructuras.

Dado que la mayor parte de los materiales de obra procederán del interior y circularán por carretera, se puede prever un tráfico equivalente a tres millones de viajes de camión, cuyo impacto habrá de ser evaluado respecto a la calidad del aire, ruidos y molestias.

En el Documento inicial no se hace mención ni se incluyen los posibles impactos ocasionados por la extracción de materiales necesarios para el proyecto. Según los estudios realizados por la Autoridad Portuaria, estos materiales procederían fundamentalmente de áridos calizas de canteras ubicadas en Gipuzkoa, con los consecuentes impactos ambientales asociados en las zonas de extracción.

El *Documento de referencia* debe exigir un estudio, de las canteras incluidas, materiales extraídos e impacto ocasionado en los puntos de extracción, así como del tránsito de camiones hasta el destino. Según información que consta en el estudio de la Autoridad Portuaria, se ha propuesto la reapertura de la cantera de Txoritokieta (Errenteria), actualmente dentro de un parque periurbano, de las canteras de Urnieta, Alzo (destruyendo un encinar cantábrico) y Deba, todas ellas en Gipuzkoa.

En el Documento inicial, si bien se destaca ostensiblemente (incluso con cartografía de escala superior) la no extracción de materiales en Jaizkibel no se profundiza, sin embargo, en que los impactos ambientales también se producen, aun cuando no se actúe en zona protegida, que, los efectos no dejan de existir, ya que requiere su extracción en otros puntos, tal y como se ha comentado. El *Documento de referencia* debe pedir a la Autoridad Portuaria la ampliación del Documento inicial con las catas realizadas en el monte Jaizkibel y que denotan la invalidez de los materiales para el relleno, motivo por el cual se abandonó el planteamiento inicial y no por motivos ambientales.

Tercero.- De los principales elementos del medio ambiente que considera pueden ser afectados por el Plan DIPP.

A continuación se detallan los principales elementos del medio ambiente que pueden ser afectados por el Plan:

- “Afecciones a los acantilados”.
- “Afecciones a pérdidas y alteración de suelos”.
- “Afecciones a la geomorfología”.
- “Afecciones a la cubierta vegetal”.
- “Afecciones a la hidrología subterránea”.
- “Afecciones a la dinámica litoral (corrientes marinas, oleaje, transporte de sedimentos, playas)”.
- “Afecciones a hábitats y ecosistemas marinos”.
- “Afecciones a aves marinas”.
- “Afecciones a especies de fauna ”.
- “Afecciones a los stocks pesqueros y marisqueros”.
- “Afecciones al paisaje”.
- “Afecciones a la Calidad Atmosférica”.

En todos ellos los impactos del Plan serán severos e irreversibles.

Greenpeace solicita que el órgano ambiental exija en el *Documento de referencia* que en el Informe de sostenibilidad ambiental, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, se recoja un estudio de todas y cada una de estas afecciones y las medidas necesarias para evitarlas.

Cuarto.- De los principales objetivos de protección ambiental que considera deben ser utilizados en la evaluación ambiental del Plan DIPP, y propuesta de indicadores para verificar su cumplimiento, y de criterios ambientales estratégicos y principios de sostenibilidad aplicables.

4.1.- Afecciones a la Red Natura 2000 en España.

La construcción del puerto exterior afecta directa e irreversiblemente al LIC Jaizkibel (LIC ES2120017), y habría que estudiar la afección a varios espacios más incluidos en la Red Natura 2000.

El Plan DIPP se propone la construcción de un puerto en el exterior de la Bahía de Pasajes, ubicándolo en el litoral del monte Jaizkibel, espacio natural incluido en la Red Natura 2000. Entre los hábitats de interés comunitario por los que ha sido incluido en esta red de espacios protegidos, se encuentran los acantilados costeros. Este hábitat se vería destruido por ocupación y transformación, en más de 3,5 kilómetros, por la construcción de este puerto exterior.

La plataforma resultante de la obra supone además el relleno de 200 ha de fondos marinos de reconocido valor y riqueza biológica. El valor naturalístico de estos fondos marinos se destaca en el Borrador del Plan de Gestión de Jaizkibel (espacio ES2120017 de la Red Europea Natura 2000) elaborado por EKOS Estudios Ambientales S.L. en septiembre de 2004 para la Diputación Foral de Gipuzkoa, proponiéndose incluso entre las medidas para la conservación del LIC, con prioridad de ejecución alta, la de “incluir

los fondos marinos en los límites del espacio Jaizkibel” (Medida 7.4, página 61, mapa en página 64), hasta una franja de dos kilómetros de anchura, ocupando por tanto la totalidad del protegido ámbito portuario.

A este respecto hemos de señalar que las autoridades españolas han sido requeridas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad Europea por incumplimiento de la Directiva del Consejo, 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1.992, *relativa a la conservación de los habitats naturales y de la fauna y flora silvestres*, por la escasez de designación de LIC marinos, y está pendiente de cumplimiento la citada obligación.

Además de la afección directa debido a la obra, la explotación de las instalaciones portuarias generaría diversos impactos (ruido, contaminación, vertidos,...) que afectarían también directamente a otros hábitats de interés comunitario y prioritario del LIC. Las afecciones sobre los valores naturales que han propiciado la inclusión de este espacio en la Red Natura 2000 se prevén muy significativas.

En el entorno del monte Jaizkibel se encuentran además otros espacios incluidos en la Red Natura 2000, el Monte Ulia (LIC ES2120014) a 1,5 kilómetros – acantilados costeros - y la Bahía de Txingudi (ZEPA ES0000243 y LIC ES2120018) a 6,5 kilómetros – estuario y marismas –, que podrían ser afectados por la construcción y explotación del puerto exterior: alteración de las corrientes marinas, modificación de los fondos marinos, contaminación debido a las actividades en el puerto, vertidos, degradación del medio marino,...

El puerto exterior de Pasajes necesita de la construcción de accesos por ferrocarril y carretera a través de túneles (infraestructuras previstas en el Plan Director) así como de una serie de plataformas logísticas en la ladera sur del monte (previstas en otros documentos de ordenación) que conforman el llamado “puerto seco”. Estas instalaciones que consumen grandes superficies de suelo (se prevé la ocupación de más de 1 millón de m² en la zona rural del municipio de Lezo) se sitúan entre el monte Jaizkibel y el Parque Natural de Aiako Harria (LIC ES2120016), macizo montañoso ubicado a unos 5 kilómetros. Habría que estudiar la afección en cuanto a la conexión ecológica de estos espacios y el riesgo de aislamiento del monte Jaizkibel, afectado en ambas laderas por las infraestructuras previstas.

Greenpeace solicita que el órgano ambiental exija en el *Documento de referencia que en el Informe de sostenibilidad ambiental, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, se recoja un estudio de todas y cada una de las afecciones a los citados LIC - Monte Ulia (LIC ES2120014); Bahía de Txingudi (ZEPA ES0000243 y LIC ES2120018); Parque Natural de Aiako Harria (LIC ES2120016) - y no solo al LIC Jaizkibel (LIC ES2120017). Y que la evaluación ambiental cumpla con los requisitos y limitaciones que impone el artículo 6.3 de la Directiva 92/43/CEE.*

Quinto.- De los principales impactos del Plan DIPP sobre los elementos del medio ambiente antes señalados (a la escala estratégica del Plan, no a escala de los proyectos que posteriormente se desarrollen).

A continuación se describen los impactos más significativos desde el punto de vista ambiental para que sean analizados minuciosamente en el ISA del Plan DIPP.

- “Afecciones a los acantilados”. *El impacto sobre los acantilados será crítico, ya que la extracción de materiales supone la eliminación total de los mismos, y por tanto una afección irreversible.* Los acantilados desaparecerán y será imposible su recuperación, ya sea natural como artificial. Además la zona se encuentra protegida por el conjunto paisajístico y geológico que los acantilados conforman, de manera que el impacto será aún más acentuado. Los acantilados son la base donde se asienta una diversa flora y fauna, tales como zona de nidificación de aves marinas.
- “Afecciones a usos y ocupación”. La extracción de materiales supone una reconversión total de la zona y la ocupación de un suelo, actualmente protegido. Por tanto, se pasa de un suelo con un uso agropecuario-forestal, a un suelo industrial. Greenpeace estima que *el impacto sobre los actuales usos y ocupaciones será crítico destacando la irreversibilidad de la actuación.* Las perforaciones y voladuras afectarán directamente a las formaciones de acantilados, por lo que se *modificarán sustancialmente las características físicas de este Espacio Natural.*
- “Afecciones a pérdidas y alteración de suelos”. La extracción de materiales supone la retirada de todos los materiales comprendidos en la zona de actuación, por lo que si el suelo se considera aquel sustrato capaz de permitir desarrollo vegetal y animal, la extracción de los materiales de Jaizkibel *supondrá la eliminación total del mismo.* Las pérdidas de suelo serán igualmente totales, ya que los materiales serán retirados completamente, por lo que las *pérdidas de suelo serán absolutas.*

Por tanto, se considera que dado que la pérdida de suelo y la alteración del mismo es total, el impacto será crítico. Las perforaciones y las voladuras necesarias para la extracción del material suponen una *alteración total del suelo*, y unas pérdidas importantes debidas a la disgregación de partículas que se produce.

- “Afecciones a la geomorfología”. El impacto será crítico. La extracción de materiales supone la *modificación absoluta de las formas actuales del terreno*, de forma que se pasará de una zona de fuertes pendientes y crestas de aristas puntiagudas, a una zona con muy poca pendiente y sin aristas. Con respecto a la geología, la extracción de materiales de Jaizkibel supondrá una *alteración total* de un área de Interés Geológico de Gipuzkoa con formaciones de areniscas únicas en Europa, acantilados de más de 200 metros, fósiles,...
- “Afecciones a la cubierta vegetal”. Toda la cubierta vegetal comprendida en la zona de actuación, y por tanto en la zona donde se realizará la extracción de materiales, se eliminará totalmente y en su lugar se localizarán diferentes superficies de hormigón y asfalto que conformarán el nuevo puerto. La presencia de 28 especies de flora catalogada, entre ellas un endemismo de la costa vasca (*Armeria euskadiensis*), especies relicticas de helechos propias del trópico, orquídeas,... La *cubierta vegetal no será recuperable*, por tanto el impacto se considera crítico.

- “Afecciones a la hidrología subterránea”. Actualmente Jaizkibel se considera una zona con abundantes manantiales y fuentes naturales de origen subterráneo. La extracción de materiales *modificará totalmente las conducciones subterráneas*, eliminándolas totalmente en muchos casos. Las perforaciones y voladuras provocarán vibraciones que aumenten los arrastres de partículas, aumentando la turbidez de las aguas.
- “Afecciones a la dinámica litoral (corrientes marinas, oleaje, transporte de sedimentos, playas, fondos marinos)”. La presencia física de los diques y muelles del Puerto Exterior provocarían impactos severos sobre todos estos elementos. Debido al nuevo transporte de sedimentos, la deposición de éstos se hará dependiendo del nuevo régimen de corrientes, lo que, según la parte del estudio correspondiente a Dinámica Marina, tendrá una orientación Suroeste, acercándose de este modo a las playas situadas en la parte occidental de Gipuzkoa.

La puesta en funcionamiento del nuevo puerto exterior supondrá un fuerte incremento del tráfico marítimo en el litoral próximo a la zona de estudio. En el caso de los vertidos de las embarcaciones en las inmediaciones del puerto de Pasaia, ***la zona costera y las playas de Donostia podrían verse claramente afectadas***, como se observó en un estudio previo llevado a cabo por la Fundación AZTI (González et al., 2004).

- “Afecciones a las aves marinas”. Más de 20 especies de aves migratorias protegidas a nivel europeo, más de 50 especies de aves crían en Jaizkibel, entre ellas el paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*), mundialmente amenazado o el halcón peregrino (*Falco peregrinus*). Las colonias reproductoras de aves marinas en el litoral aislado se podrán ver muy afectadas durante la fase de construcción del puerto, desplazando irreversiblemente estas colonias.
- “Afecciones a la fauna”. 16 especies de mamíferos, reptiles, anfibios e invertebrados protegidos. Murciélagos amenazados se refugian en los abrigos rocosos, reptiles como el lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*) habitan en los brezales. Presencia además de delfines y otros cetáceos que se acercan al litoral para alimentarse. Las voladuras y perforaciones durante la construcción del puerto, tendrán un impacto acústico importante en estas poblaciones de murciélagos y cetáceos debido a sus sensible sistema de comunicación por biosonar.
- “Afecciones a stocks pesqueros y marisqueros”. Respecto a los recursos (caso del alga *Gelidium*), la pérdida de valor del stock afectado puede cifrarse en 260.000 euros, pero la pérdida de recogida anual de *Gelidium* se cifraría en 390.000 euros. Todo ello sin tener en cuenta la pérdida de naturalidad y biodiversidad asociada a esta especie que estructura la zona, y sirve de zona de refugio, alimentación y desove de especies comerciales pesqueras.
- “Afecciones al paisaje”. Tanto por la existencia de una vegetación de marcada singularidad, como por el estudio de las diferentes cuencas visuales, la zona con mayor calidad intrínseca coincide con las franjas costeras de Jaizkibel y Ulía, 15 kilómetros de costa natural, donde dominan acantilados de espectacular

morfología y donde la proximidad de la masa marina añade un valor adicional al paisaje a causa de su continuo dinamismo, cualquier alteración de los acantilados *repercutirá irreversiblemente sobre el paisaje natural*. Por ello, se considera que la afección será crítico-severa. La urbanización de la zona afectada, supone el último grado de antropización que se puede desarrollar en una zona determinada, por lo que dadas las características naturales de los alrededores, el impacto sobre el paisaje será total y muy poco ‘camuflable’, por lo que el impacto se considerará *crítico*. Es una de las pocas zonas liberadas de ladrillo y hormigón de los entornos urbanos próximos con la consecuente pérdida de calidad de vida para sus habitantes.

- Afecciones a la Calidad Atmosférica: La combustión producida por los vehículos de transporte provoca la emisión de partículas contaminantes a la atmósfera. Además, en este caso, se ven incrementados los focos de emisión a causa de las chimeneas del túnel, creadas para eliminar los gases que se producen por el tráfico rodado. Estos efectos se ven agravados en gran parte en el entorno de Lezo motivados por el constante movimiento de camiones con destino y provenientes del nuevo puerto que *generarían una continua degradación de la calidad atmosférica* a causa de emisiones de NOx y otras sustancias acumulativas. Debido a la intensidad prevista de tráfico, *aumentarían paulatinamente las concentraciones de estas sustancias tóxicas, pudiéndose alcanzar, si no se adoptan medidas, límites nocivos para la comunidad humana.*

Greenpeace solicita que el órgano ambiental exija en el Documento de referencia que en el Informe de sostenibilidad ambiental, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, se recoja un estudio pormenorizado de estos impactos y las medidas necesarias para evitarlos. Asimismo un estudio sobre los efectos del aumento de la contaminación – ruido, partículas en suspensión, emisiones de gases, ... - en la salud humana.

Sexto.- De las principales medidas preventivas, correctoras o compensatorias que considera aplicables, a escala estratégica del Plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacados

Para Greenpeace, la medida más adecuada es la no construcción del puerto exterior de Pasaia debido a la calidad ambiental de la zona en que se localizará el Plan DIPP; a los severos e irreversibles impactos previstos; a la inadecuada definición del objetivo del Plan; y la no justificación social y económica del Plan. Greenpeace considera que una gestión adecuada y moderna de las infraestructuras desaprovechadas existentes permitiría aumentar el aprovechamiento de la superficie de almacenamiento del puerto actual y sería suficiente para un crecimiento sostenible de su actividad.

Tomadas globalmente, la suma de las necesidades de suelo de los cuatro grandes tráficos de Pasajes en 2003 (chatarra, productos siderúrgicos, carbón, automóviles), año récord en tonelaje del puerto, es de 11 hectáreas, es decir, una superficie inferior al 15% de la actual zona de servicio.

Ello quiere decir que, dentro de las actuales instalaciones del Puerto de Pasajes, y con simples medidas de gestión portuaria que aumentasen los rendimientos por encima de los habituales, *caben sobradamente los actuales tráficos* o, lo que es lo mismo, Pasajes

dispone todavía de una cierta elasticidad en su *capacidad portuaria, susceptible de asegurar un cierto crecimiento de sus principales tráficos en el futuro.*

Y, para atender futuras demandas, bastaría *acometer la construcción de instalaciones especiales y se racionaliza la utilización del espacio, es posible obtener una capacidad suplementaria y reducir las afecciones,* lo que podría hacer posible la convivencia de la actividad portuaria con un entorno tan urbanizado como el existente. Aún más teniendo en cuenta las sucesivas ampliaciones de puertos industriales cercanos como el puerto Exterior de Langosteria (A Coruña), el puerto de El Musel (Gijón) o el puerto de Bilbao que compiten directamente con Pasajes y que de manera global compiten todos por aumentar el tráfico de mercancías, en un panorama de decrecimiento mundial de la economía. Ejemplos como el sobrecoste de 100 millones de euros en las obras de ampliación del puerto exterior de Langosteira (A Coruña) deben servir de reflexión necesaria para el puerto de Pasajes.

La posibilidad de concentrar y reagrupar las actividades portuarias en la Bahía de Pasaia y la liberación consecuente de algún suelo, podría permitir dedicar alguna parcela o tramo de muelle a usos ciudadanos, que pudieran disfrutar las poblaciones cercanas.

Además, sería necesario un Plan Integral de mejora de la calidad atmosférica y de integración de las infraestructuras portuarias en el desarrollo urbano del entorno del Puerto.

Greenpeace solicita que el órgano ambiental exija en el *Documento de referencia que en el Informe de sostenibilidad ambiental, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, se recoja un estudio de la alternativa cero complementada con una mejora de las instalaciones actuales en lo referente a gestión de contenedores, ...*

Séptimo.- Sugerencias para el análisis ambiental de alternativas.

Greenpeace considera que no es admisible el análisis de la alternativa cero contenido en el Documento inicial. No se trata de dejar el Puerto como está, pues, actualmente, el Puerto de Pasajes incumple de forma generalizada normativa ambiental – nacional, europea e internacional – y el aprovechamiento del suelo no utiliza las mejores técnicas disponibles en materia de movilización y logística de containers, pensemos en el cercano puerto de Gran Bilbao o en el moderno de Barcelona, cuyos sistemas de gestión podrán ser implantados en Pasajes.

En el actual puerto de Pasajes suceden continuos episodios de contaminación que afectan directamente a la salud de los habitantes de la bahía e incluso a otras mercancías, debido principalmente al manejo de mercancías pulverulentas, carbón y chatarra sin la aplicación de ningún tipo de medida ambiental (pantallas cortavientos, irrigación de parvas, uso correcto de las tolvas y cucharas,...). A pesar de que el puerto cuenta con algunos de estos sistemas, se utilizan en muy contadas ocasiones, y tampoco se realizan paradas preventivas de carga/descarga cuando las nubes de polvo son arrastradas por el viento afectando de manera directa y visible a las casas. Sin embargo esta situación de episodios de contaminación y molestias, es tendenciosamente utilizada por la Autoridad Portuaria para justificar la construcción del nuevo puerto exterior ante

la opinión pública. Un nuevo puerto que no aplicase las medidas correctoras citadas causaría los mismos efectos – o más, por el aumento de capacidad – que el actual.

Además del incumplimiento de la normativa existente, diversos estudios señalan el desaprovechamiento de suelo portuario existente. En el Plan Estratégico 2009-2020 de la Autoridad Portuaria se indica que el puerto tiene una funcionalidad importante como almacenamiento de chatarra en periodos largos de estancia. La chatarra no tiene por qué ocupar espacio portuario, para largos periodos, existen almacenes generales de depósito, ubicados en polígonos industriales cercanos, que cumplen las funciones de almacén. Esta ocupación resta capacidad de carga/descarga al permanecer el muelle ocupado largo tiempo. Por otra parte, en el “Estudio comparado de las alternativas de desarrollo del puerto de Pasajes en relación con su grado de impacto medio ambiental y sostenibilidad” elaborado en 2004 por la Universidad Politécnica de Madrid para la Diputación Foral de Gipuzkoa se indica que es posible aumentar el aprovechamiento de la superficie y reducir las afecciones acometiendo la construcción de instalaciones especiales y racionalizando la utilización del espacio.

En cuanto a la complementariedad con el Puerto de Gran Bilbao, sin duda se trata de racionalizar las infraestructuras y potenciar las ya construidas. Este puerto, ubicado a menos de 50 millas del de Pasajes, maneja alrededor de 40 millones de toneladas al año (el Puerto de Pasajes maneja alrededor de 5 millones de toneladas al año) con una capacidad aún superior debido a la obras de ampliación realizadas recientemente, algunas de ellas en curso. Teniendo en cuenta que en el escenario más optimista se prevé un tráfico de unos 15 millones de toneladas al año en el puerto exterior de Pasajes, parece ilógico admitir, no sólo las irreversibles afecciones ambientales, sino la millonaria inversión y desmesurado consumo de recursos necesarios para su construcción.

Por el contrario, debería plantearse y estudiarse la posibilidad de complementar la actividad con el Puerto de Gran Bilbao, identificando sinergias. Se debe de estudiar como alternativa la utilización del puerto de Bilbao para las cargas que pudiendo resultar más molestas en el puerto de Pasajes puedan manipularse adecuadamente en Bilbao. Concretamente, debiera analizarse el tráfico de chatarra y la posibilidad de abastecer a las acerías del sector occidental de Gipuzkoa e incluso otras zonas del territorio o “hinterland” de Pasajes.

Es necesario, por tanto, el análisis de la alternativa cero incorporando estos dos elementos de racionalidad, reordenando el espacio actual existente y adaptándolo a los estándares de calidad ambiental.

Greenpeace solicita que el órgano ambiental exija en el *Documento de referencia* que en el Informe de sostenibilidad ambiental, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, se recoja un estudio de la alternativa cero, teniendo en cuenta el cercano Puerto de Bilbao, de gran capacidad y modernas instalaciones, y la posibilidad de utilización sinérgica y selectiva, en función de las cargas, de uno y otro.

Octavo.- De la viabilidad económica de las alternativas, así como de las medidas mitigadoras de los impactos.

Las previsiones de crecimiento son del todo irreales. No se han tenido en cuenta las consecuencias, que para el sector marítimo, tendrán la actual crisis económica cuyos indicadores globales se han revisado a la baja. Además no se ha realizado un estudio histórico de los movimientos reales de mercancías en el puerto actual que muestre la colmatación de su actividad.

La alternativa 0 no está adecuadamente desarrollada y su *no estimación* se justifica sin criterios objetivos y técnicos

8.1.- De la dudosa justificación de las previsiones de crecimiento del tráfico de mercancías

El crecimiento de tráfico previsto supone *enormes y discutibles crecimientos de algunas mercancías y nuevos tráficos cuya aparición nadie puede garantizar con fundamento*. Algunos de los nuevos tráficos, como los asociados al ‘short sea shipping’, que podría por sus escasas exigencias de calado aprovechar Pasajes, parece que se decantan por Bilbao, y otros como los *contenedores*, serían de *casi imposible viabilidad* por su limitado hinterland.

De hecho, la *fragilidad de las previsiones* que sirven de base a la justificación de la Ampliación Exterior queda de manifiesto claramente cuando se comprueba que, en 2002 y 2003, se han superado ampliamente los tonelajes de chatarra previstos. Previsión del movimiento de chatarra con la Ampliación Exterior: 1,457 millones de toneladas. Movimiento de chatarra en 2003: 2,280 millones de toneladas.

El hecho de que la realidad supere las previsiones sin que se haya iniciado la construcción de las nuevas instalaciones, no solamente arroja *serias dudas* sobre este aspecto de los estudios sobre los que se apoya la idea de la Ampliación Exterior, es decir sobre los *límites de capacidad del actual puerto*, sino que, además, ilustra claramente sobre la dificultad de realizar previsiones fiables en Pasajes, incluso en tráficos tan conocidos y tradicionales en el puerto como las chatarras.

La justificación basada en el tráfico de contenedores y como autopista del mar es falsa, ya que como máximo será un puerto auxiliar de Bilbao, según puede constatarse en el *Plan Estratégico 2009-2020* de la Autoridad Portuaria en el que se establecen los tráficos que se registrarán con el puerto exterior. Los tráficos de contenedores previstos en el puerto exterior se quedan muy lejos de los que actualmente se registran en Bilbao, puerto con capacidad no utilizada y que se manifiesta como puerto “hub” de esta fachada litoral.

8.2.- De las previsiones arriesgadas dependientes de las decisiones de dos empresas

Debe subrayarse la estrecha dependencia que tiene el Puerto de Pasajes de unos cuantos productos y unas pocas empresas y el riesgo que se asume al realizar previsiones a muy largo plazo con una base de demanda tan estrecha. De hecho, en torno a las *tres cuartas partes del movimiento de mercancías por el Puerto de Pasajes depende prácticamente de dos empresas (Arcelor e Iberdrola), una de ellas de tipo multinacional*.

Esta situación plantea interrogantes muy delicados sobre la justificación de la Ampliación Exterior, en el sentido de que ésta debería fundamentarse con estudios muy

afinados de las posibilidades que, a largo plazo, tiene la siderurgia, cuando no exigir compromisos firmes a éstas o una participación mayoritaria en la financiación del Puerto Exterior.

8.3.- De la previsible infrautilización del Puerto Exterior.

Greenpeace opina que el Puerto Exterior está “sobredimensionado”, lo que podría provocar la *infrautilización de sus instalaciones durante un largo periodo de tiempo*, tal vez de 15 a 20 años, más allá del cual toda previsión se convierte en mera especulación, toda vez que en ese lapso de tiempo pueden producirse cambios, inimaginables hoy, que trastocuen totalmente el comercio marítimo internacional (reducción de la siderurgia en la Unión Europea, por ejemplo).

El problema del sobredimensionamiento remite directamente a la justificación de la Ampliación que se ve totalmente cuestionada.

8.4.- Sobre el riesgo de perder los tráficos actuales.

El tráfico de buques puede abandonar Pasajes porque perderá su mayor ventaja actual basada en la protección frente al oleaje. Los estudios realizados por el CEDEX del Ministerio de Fomento (no presentados) indican que el puerto exterior no será operativo hasta 79 días al año.

La longitud de muelles del puerto exterior, 2.000 metros, es muy inferior a la del puerto actual 5.311 metros. Por tanto, más que un puerto el objetivo es conseguir una plataforma de instalaciones energéticas contaminantes, cuyas características e impactos se obvian en el documento.

Como no se justifican los tráficos, el puerto exterior será la base de empresas energéticas muy contaminantes. El Plan Estratégico señala que se va a ubicar una **central térmica** de carbón o gas cuatro veces más potente que la actual, una **planta de biodiesel**, una **regasificadora** y una **planta de coque**. Estas instalaciones se recogen tanto en el *Plan Estratégico 2009-2020* como en el documento de la Autoridad Portuaria de 2009. El documento que se expone a consultas previas, que resulta muy confuso e incoherente en ese aspecto, cita además la posibilidad de duplicar la capacidad de la central térmica, la instalación de una planta **desulfuradora** y una **planta de captura de CO2 y su almacenamiento bajo tierra** o en otras formas.

A pesar de la relevancia respecto al conjunto del Plan y a sus previsibles impactos ambientales, la información proporcionada respecto a las plantas energéticas es prácticamente inexistente, resulta confusa y hasta contradictoria entre los diferentes apartados y documentos elaborados por la Autoridad Portuaria y que no se aportan ni se mencionan en el documento expuesto a consultas previas. La determinación de las posibles afecciones por el Plan resulta imposible de realizar dado el desconocimiento de estas implantaciones que lejos de ser complementarias son la razón de ser principal del puerto exterior. La acumulación de impactos debe evaluarse en profundidad, tanto por su impacto ambiental como por las afecciones al entorno urbano y riesgos que presentan.

8.5.- El puerto exterior no creará empleo

Las expectativas de creación de empleo no parecen justificar las inversiones que se pretenden realizar. Los propios agentes sociales con presencia en el Consejo de Administración del Puerto han mostrado su rechazo a la obra indicando que “*la verdadera finalidad económica del puerto exterior reside en las obras de construcción y como asentamiento de plantas energéticas*”, y “*las expectativas de creación de empleo son falsas y no justifican el derroche de recursos económicos*” (ELA, LAB, ESK y EHNE, en febrero de 2009).

En el documento expuesto se aprecia una carencia en el rigor en el empleo proporcionado en la actualidad, no se dan cifras del empleo que existirá en el nuevo puerto, ni se presenta el desglose oportuno, cuestión que debiera explicitarse.

Noveno.- De los principios que deben presidir la evaluación ambiental estratégica del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes.

Greenpeace reitera los presupuestos que, a su juicio, deben presidir este proceso de evaluación ambiental estratégica de los Planes Directores de Infraestructuras y, por tanto, del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, Expediente 2009P002, y que pueden ser incorporados como sugerencias en el *Documento de referencia* para determinar el contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

1.- Las relaciones entre medio ambiente y desarrollo sostenible han de fortalecerse y quedar plasmadas en los documentos de evaluación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes.

2.- En los documentos de evaluación, debe haber una referencia expresa a los objetivos de las principales normas ambientales y cómo conseguirlos, incluido el Libro Blanco, sobre *Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación*, Bruselas, 1 de abril de 2009.

3.- En el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes debe haber una referencia explícita a las exigencias de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, *relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres*, y a cómo se cumplirán los objetivos de conservación en buen estado de los espacios incluidos en la Red Natura 2000 – tanto marinos como terrestres – hábitats y especies protegidos afectados por el Plan.

4.- En el Plan DIPP debe haber una referencia explícita a las exigencias de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, *relativa a la conservación de las aves silvestres*, y a cómo se cumplirán los objetivos de conservación en buen estado las Zonas de Especial Importancia para las Aves (ZEPA) afectadas por el Plan.

5.- En el Plan DIPP debe haber una referencia explícita a las exigencias de la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2000 *por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas Directiva Marco de Agua*. Especificándose qué medidas adicionales se han tomado para evitar vertidos, emisiones, ... contaminación de acuíferos – Jaizkibel - y, en suma,

actuaciones susceptibles de contaminar el agua tanto terrestre – ría – como marina – costa y mar.

6.- En el Plan DIPP debe haber una referencia expresa a las exigencias de la normativa internacional sobre contaminación por hidrocarburos del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (MARPOL), sustancias peligrosas, ... y cómo alcanzar los objetivos de control de contaminación y limitación de vertidos en las actividades de tránsito, carga, descarga, estacionamiento y almacenaje que se desarrollen en el Puerto de Pasajes.

7.- En el Plan DIPP debe haber una referencia expresa a las exigencias derivadas de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, *sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*, en nuestro derecho interno, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, *del Ruido*, en especial, a su compatibilidad con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, *por el que se desarrolla la 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, y lo dispuesto en los mapas de ruido de la zona.

8.- En el ISA del Plan DIPP, y en tanto implica importantes actuaciones de extracción en canteras, debe tenerse en cuenta la Directiva 2006/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006, *sobre la gestión de los residuos de industrias extractivas y por la que se modifica la Directiva 2004/35/CE* y el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, *sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras*.

9.- En el ISA del Plan DIPP, y para con el suelo del actual Puerto de Pasajes que se libera, debe tenerse en cuenta Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo.

10.- En el Plan DIPP debe haber una referencia explícita a las exigencias del Protocolo de Kioto y cómo conseguir una disminución de emisiones en las actividades que se desarrollan en el Puerto de Pasajes.

11.- En el Plan DIPP debe haber una referencia explícita a las exigencias de la normativa internacional sobre Transporte de mercancías peligrosas.

12.- Las metodologías de seguimiento y evaluación del Plan DIPP deben incluir indicadores del cumplimiento de los objetivos ambientales.

13.- El ISA del Plan DIPP debe contener mecanismos de transparencia que demuestren la coordinación entre los fondos empleados, en especial si son europeos, y los objetivos ambientales.

14.- En el caso de empleo de fondos europeos para la realización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, debe tenerse presente que al estar subordinados al cumplimiento, por parte del Estado miembro, de los objetivos ambientales, en los casos en que se presenten indicios de infracción de la normativa ambiental comunitaria; el Estado puede ser requerido para demostrar que cumple la misma y que no daña, contamina o perjudica el medio ambiente con la actuación financiada.

Y que si el Plan DIPP posee actividades financiadas con cargo a los fondos europeos que impliquen el incumplimiento de las Directivas de Aves, Hábitats o Agua será sancionado con la retirada de los fondos europeos.

15.- Debe haber una fluida información con las ONG de medio ambiente y grupos de interés sobre cómo el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes cumple los objetivos ambientales, en especial en lo que afecta a la Red Natura 2000.

16.- Debe haber un adecuado mecanismo de participación de las ONG de medio ambiente y grupos de interés en el seguimiento de la ejecución del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes.

17.- La prevención debe quedar integrada en la evaluación con objetivos e indicadores de seguimiento en el ISA del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes.

18.- Debe realizarse un estudio de los impactos ambientales causados por las actuaciones del Plan DIPP, para conocer *a posteriori* su significación ambiental, y en su caso, adoptar las medidas correctoras para el futuro, lecciones aprendidas.

19.- Es importante que en el Plan DIPP aparezca vinculada la protección del medio ambiente al empleo y a la competitividad regional, porque sino pocos lugares de la red Natura 2000 podrán ser conservados. Y,

20.- en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes debe haber un objetivo claro de crecimiento y desarrollo sostenible que comprenda el uso de energías renovables, promueva un menor consumo, y fomente las nuevas tecnologías.

Décima.- De los indicadores elaborados por el CAMA para el PEIT.

Que Greenpeace sugiere que los objetivos e indicadores elaborados por el grupo de trabajo de impacto ambiental de CAMA sean incorporados a la propuesta de indicadores y criterios que realice el MMAMRM a Puertos de Estado, para que sean tenidos en cuenta en la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan DIPP.

Todo ello con apoyo en los siguientes,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Artículo 7. *Evaluación ambiental.*

1. *La legislación reguladora de los planes y programas introducirá en el procedimiento administrativo aplicable para su elaboración y aprobación un proceso de evaluación ambiental en el que el órgano promotor integrará los aspectos ambientales y que constará de las siguientes actuaciones:*

a) *La elaboración de un informe de sostenibilidad ambiental, cuya amplitud, nivel de detalle y grado de especificación será determinado por el órgano ambiental.*

- Que Puertos del Estado deberá redactar el Informe de sostenibilidad ambiental con los índices y criterios sugeridos por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino en el *Documento de referencia* que éste, a través de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, redacte, incorporando el resultado de estas consultas que ahora se realizan a las Administraciones públicas afectadas así como a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, vinculadas a la protección del medio ambiente, entre las que se encuentra Greenpeace.

Artículo 8. *Informe de sostenibilidad ambiental.*

1. *En el informe de sostenibilidad ambiental, el órgano promotor debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa. A estos efectos, se entenderá por alternativa cero la no realización de dicho plan o programa.*

...

3. *Se podrá utilizar la información pertinente disponible que se haya obtenido en otras fases del proceso de decisión o en la elaboración de los planes y programas promovidos por otras Administraciones públicas así como los que se deriven de la aplicación de la normativa vigente.*

...

- Que el Informe de sostenibilidad ambiental deberá contener una descripción y evaluación de los probables efectos significativos del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes sobre el medio ambiente, siguiendo los apartados del anexo I, por lo que, entre los criterios e índices que determinen su alcance, deberán figurar los derivados de los objetivos ambientales y la normativa europea citada.

Que un objetivo esencial de la Unión Europea es la conservación en adecuado estado de los lugares propuestos para su inclusión en la Red Natura 2000, por lo que objetivos de su no afección e indicadores de cómo controlar la misma deberán figurar en la propuesta del MARM y en el Informe de sostenibilidad ambiental que elabore Puertos del Estado.

- Que la alternativa cero significa:

+ Para con el Plan DIPP; ver si hay otras opciones, como la ampliación ya realizada de puertos muy cercanos, *i.e.* Gran Bilbao, que goza de modernas instalaciones y gran capacidad, y que podrían absorber el exceso de tráfico del puerto de Pasajes, cuando éste se produjera, Y

+ para con los proyectos comprendidos en el Plan DIPP, que cuando una tipología de proyecto a realizar cause un grave impacto ambiental sea estudiada otra que la sustituya, para evitar la afección a la Red Natura 2000.

Por tanto el ISA ha de contener un estudio de alternativas que como mínimo ha de considerar los siguientes criterios:

- No intervenir;
- Reducir la demanda;
- Cambiar la gestión;
- Cambiar la ubicación.

Y analizar con una matriz qué objetivo se consigue y a qué coste ambiental, para así decidir qué opción es ambientalmente la mejor, para conseguir más objetivos con el menor perjuicio ambiental.

- Que también deben incorporarse los criterios para analizar los efectos de las medidas:

+ medidas con potencial efecto beneficioso; y,

+ medidas correctoras de las potencialmente perjudiciales.

- Que, entre la información disponible, ha de incluirse toda la elaborada para el PEIT, tanto de indicadores y criterios – trabajos del MARM y el CAMA - como la contenida en el Informe de sostenibilidad ambiental, y, de forma especial, el estudio realizado sobre la incidencia en la red Natura 2000, que se haya en poder del Ministerio de Fomento y a quién Puertos del Estado, integrado en el citado Departamento puede solicitar.

Artículo 9. Alcance del informe de sostenibilidad ambiental.

1. La amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental se determinará por el órgano ambiental, tras identificar y consultar a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado.

- Que es en ejercicio de esta facultad que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental nos ha convocado y Greenpeace realiza las sugerencias.

Artículo 12. Memoria ambiental.

*Finalizada la fase de consultas, se elaborará una **memoria ambiental** con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa, en la que se analizarán el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración y se analizará la previsión de los impactos significativos de la aplicación del plan o programa.*

- Que las aportaciones de Greenpeace deberán ser tenidas en cuenta en la redacción del Plan DIPP o explicarse en la Memoria Ambiental los motivos de su rechazo.

Artículo 14. Publicidad.

- Que las sugerencias de Greenpeace deberán ser tenidas en cuenta en el Plan DIPP o explicarse en la declaración resumen, por qué no lo han sido.

Artículo 18. Iniciación.

Los órganos de la Administración General del Estado y de los organismos públicos vinculados o dependientes de ella que promuevan un plan o programa deberán comunicar al Ministerio de Medio Ambiente su iniciación.

A dicha comunicación acompañarán una evaluación de los siguientes aspectos:

a) Los objetivos de la planificación.

b) El alcance y contenido de la planificación, de las propuestas y de sus alternativas.

c) El desarrollo previsible del plan o programa.

d) *Los efectos ambientales previsibles.*

e) *Los efectos previsibles sobre los elementos estratégicos del territorio, sobre la planificación sectorial implicada, sobre la planificación territorial y sobre las normas aplicables.*

- Que Greenpeace opina que la “documentación inicial” remitida por Puertos del Estado, debe ser considerablemente mejorada en lo referente a los temas ambientales, como inventario de espacios, hábitats y especies afectados, así como sobre los *efectos ambientales previsibles* y, principalmente, sobre *los elementos estratégicos del territorio, sobre la planificación sectorial implicada, sobre la planificación territorial y sobre las normas aplicables.*

- Greenpeace considera que hubiera sido deseable que en los referidos documentos se contuviera:

+ un análisis preliminar del estado del medio ambiente en el que se va a proceder ejecutar el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, consideración de la situación ambiental de partida (indicadores), aludiendo, por ejemplo a los problemas de contaminación marina por hidrocarburos, ...

+ una referencia a otros instrumentos de planificación ya evaluados ambientalmente y relacionados con éste, como por ejemplo, PEIT, Fondos Europeos, ...

+ una identificación de objetivos de protección ambiental, por ejemplo, debe haber un plano de la extensión y contenido del Plan DIPP sobre las zonas LIC y ZEPA, para ver los impactos de situación en la Red Natura 2000, ...

+ los trámites y plazos previstos para la elaboración y aprobación del Plan DIPP, ...

II.- **Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.**

Artículo 45. *Medidas de conservación de la Red Natura 2000.*

...

4. *Cualquier plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 5 de este artículo, los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos sólo podrán manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.*

...

- Que este artículo merece ser recordado en el sentido de que es esencial que, en el Informe de sostenibilidad ambiental que elabore Puertos del Estado, se contenga un estudio de la afección que las actuaciones contenidas en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes que se desarrollen en los

espacios - tanto terrestres como marinos: LIC Jaizkibel (LIC ES2120017); Monte Ulia (LIC ES2120014); Bahía de Txingudi (ZEPA ES0000243 y LIC ES2120018); Parque Natural de Aiako Harria (LIC ES2120016) - propuestos para su inclusión en la red Natura 2000, puedan causar en ellos, así como en los hábitats y especies que motivaron su designación y, en el caso de que se aprecie que el Plan DIPP causa perjuicio a la integridad de dichos espacios protegidos, se deberá declarar ambientalmente inviable.

Por ello,

A la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, PIDO: tenga por cumplido, en tiempo y forma, el trámite de consulta efectuado, y se sirva acoger las propuestas realizadas por Greenpeace España en orden a la elaboración del *Documento de referencia*, que contendrá los criterios para determinar el contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental para la evaluación ambiental estratégica del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes.

En Madrid, a 24 de agosto de 2009.

Juan López de Uralde
Director Ejecutivo de Greenpeace España

**Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes
Expediente 2009P002**

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino,
Plaza de San Juan de Cruz, s/n
28071 Madrid