



**Alegaciones a los documentos "versión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Pasaia" e "Informe de Sostenibilidad Ambiental". Expediente 2009P002. (BOE 9 de octubre de 2010)**

Surfrider Foundation Europa es una Organización no gubernamental dedicada a la protección y a la valorización sostenible del medio ambiente litoral. Surfrider esta reconocida en Francia y ante la UE por sus programas educativos, jurídicos y de protección del medio ambiente y como representante de intereses. Nuestra ONG representa más de 100 000 miembros y voluntarios en Surfrider por todo el mundo y 1 500 voluntarios, 8 000 miembros y 30 000 aficionados en Europa.

Surfrider lleva a cabo desde el 2007 sus programas en España mediante una coordinación basada en Donostia San Sebastián.

Nuestros objetivos concretos son: proteger el medio ambiente (luchar contra la contaminación proteger el litoral), educar y sensibilizar (cambiar los comportamientos fomentar nuevas prácticas) informar y movilizar (desarrollar la red de miembros y de voluntarios).

Dentro de nuestro eje de trabajo "proteger el medio ambiente" desarrollamos campañas específicas. Estas campañas son: calidad del agua y salud de los usuarios, lucha contra residuos acuáticos, transporte e infraestructuras marítimas, artificialización de la costa y cambio climático, así como valorización del patrimonio natural.

Surfrider fue solicitada hace unos meses por la plataforma Jaizkibel Bizirik, movimiento social que reivindica la conservación del monte Jaizkibel y se opone a la construcción del puerto exterior de Pasaia. La plataforma apuesta por una regeneración de la bahía de Pasaia sin destrucción.

La solicitud de Jaizkibel Bizirik se hizo mediante el programa Guardianes de la costa de Surfrider Foundation Europa que promueve la participación ciudadana para resolver de forma concreta los problemas medioambientales en el litoral, como contaminaciones del agua, concentraciones de residuos en las playas o construcciones incompatibles con el desarrollo sostenible del espacio litoral y con la preservación de los medios naturales.

Viendo los impactos del proyecto de superpuerto de Pasaia sobre el medio ambiente litoral y marino (impactos críticos sobre la geomorfología, sobre la vegetación y fauna de los fondos marinos y sobre otros ecosistemas naturales como arenales y acantilados) nuestra ONG ha decidido apoyar en todos los aspectos las acciones de la plataforma Jaizkibel Bizirik.

En acuerdo con los valores que defendemos y después de haber estudiado el plan director de infraestructuras, el informe de sostenibilidad ambiental, sometemos antes vuestros servicios las alegaciones siguientes.



SURFRIDER FOUNDATION EUROPA con número de registro W641001317 (registro francés)<sup>1</sup> y dirección a efectos de notificaciones en Calle Zabaleta 42, Bajo 11, 20 002 Donostia / San Sebastián aporta las siguientes

## A L E G A C I O N E S

### **1. CORRESPONDENCIA ENTRE PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE PASAIA (PDIPP) E INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (ISA)**

- ***Por su carácter no coherente y contradictorio no se cubren los objetivos ni las exigencias del procedimiento de tramitación***

Según la resolución publicada en el BOE, se somete a consulta pública la versión preliminar del PDIPP y "su" ISA. De acuerdo a lo observado en el contenido de ambos documentos, no existe en muchos aspectos concordancia. De esta manera, el ISA se define por una alternativa de puerto no contemplada 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.

Si, según se desprende de lo publicado en el BOE, el ISA se refiere a la versión preliminar del PDIPP, estos dos documentos debieran corresponderse en la totalidad de su contenido.

### **2. ÁMBITO TERRITORIAL DE REFERENCIA PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL**

- ***No se presenta una delimitación clara del ámbito de análisis que permita definir las instalaciones vinculadas a la actividad portuaria (incluyendo infraestructuras) y proceder a su evaluación conjunta***

Resulta confusa la delimitación del ámbito territorial, ya que si bien inicialmente en el ISA (tomo I, página) se define como ámbito la zona interior del puerto, la zona exterior (ubicación del puerto exterior) y accesos rodados, a lo largo del documento se utilizan otros ámbitos distintos.

De este modo, en algunos apartados (tomo II, apartado 1.1) se consideran dentro de los análisis realizados las superficies de las zonas de actividades logísticas y sus conexiones con el puerto, e incluso alcanzan hasta el área de Txingudi. En otros, como en el análisis de alternativas, se incluyen y evalúan algunos de estos elementos que en principio no se incluían en el ámbito, como ocurre con la ZAL (incluida en las alternativas 0, 1 y 2, pero no en la alternativa 3 y 4).

---

<sup>1</sup> Numero de DNI francés de Gilles Asenjo, presidente de la ONG y representante legal: 011164101090

Esta situación conduce a que no se defina claramente de que se está tratando, ni las instalaciones que se vinculan a la actividad portuaria, ni por tanto cual va a ser la incidencia ambiental del PDIPP. Esta situación se extiende también a los aspectos económicos y financieros.

### **3. ESTUDIO Y EVALUACION DE ALTERNATIVAS**

#### **A/ Respecto a las alternativas analizadas**

En el Documento de Referencia se indica que pueden 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 menciona, que en resumen, las alternativas a desarrollar sean, 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.

El análisis ha de ser a nivel de fachada marítima en orden a cumplir los objetivos. En cuanto al contenido de la alternativa elegida, el Documento de Referencia, señala que el ISA presentará un resumen del contenido del PDIPP, razonando la elección según los objetivos propuestos, la justificación razonada de la solución adoptada, 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, no se cubre lo solicitado por el Documento de Referencia, e incluso se dan discrepancias entre ambos documentos.

- ***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***

No se ha seguido la directriz del Documento de Referencia y el ámbito de análisis no ha superado el nivel de Gipuzkoa. En la valoración de necesidades para los distintos tráficos para 2028 sólo se contempla la posibilidad de atenderlos desde este puerto y no desde otros medios de transporte u otros puertos. Tampoco se evalúan las necesidades portuarias del conjunto de la fachada, el grado de cobertura actual y la capacidad infrautilizada en otros puertos.

Incluso, los análisis son excesivamente simplistas cuando se hace referencia a la necesidad que tienen del puerto de Pasaia las empresas de Gipuzkoa (tomo III, página 18). Se asegura que las acérrimas pueden cuestionar la continuidad de sus actividades en el caso de tener que abastecerse desde Bilbao. No se aporta una

evaluación de la repercusión que puede suponer en la actualidad, lo que supone esa repercusión sobre las magnitudes económicas de las empresas, ni sobre los cambios y mejoras de escenario que puedan darse (prevista culminación a medio plazo de la autovía Durango-Beasain como vía de alta capacidad y sensible reducción del coste de transporte Bilbao-Acerías de Gipuzkoa, posibilidad de actuación para eliminación de trabas irregulares al transporte de camión en el puerto de Bilbao, influencia de la modificación de las tasas portuarias y mala posición de Pasaia en un escenario competitivo si asume las cargas financieras del puerto exterior....).

- **No se ha evaluado la alternativa de mejora, que sin embargo puede resolver los problemas estructurales actuales, aplicando una ordenación racional y las MTDs**

Esta alternativa tiene un respaldo importante y ha sido asumida por 20 entidades considerándola como la más idónea (<http://www.nodo50.org/jaizkibel/?p=163>) y se menciona expresamente de necesario análisis en el Documento de Referencia.

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, cuestión que no se realiza. Tampoco se han reflejado las conclusiones del "Estudio Ambiental en relación al Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Pasajes" (2008, Ayuntamiento de Pasaia), en el que 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. Sin embargo, el propio ISA reconoce estas posibilidades, las de aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles (MTD), pero sólo las contempla para el puerto exterior (tomo III, páginas 29, 76, 77 y 102) y señala la disminución importante de los impactos ocasionados.

La capacidad potencial del puerto actual, en cuanto a tráficos, tal como se desarrolla en otro punto del presente documento, casi triplica los registrados en la actualidad, superando incluso las previsiones para 2028 del puerto exterior. Las superficies necesarias para 2028, según se establece en la alternativa 3 que incluye el puerto exterior, son inferiores a las utilizadas actualmente, con lo que sobradamente caben en el puerto actual, siendo las instalaciones energéticas y los hidrocarburos los que ocupan fundamentalmente el puerto exterior.

El puerto cuenta con condiciones adecuadas para los tráficos actuales y mercado accesible, 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 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

- **La alternativa de colaboración con otros puertos, se ha valorado manifiestamente hacia la reducción de cargas, sin profundizar en una colaboración real**

En la alternativa analizada de colaboración con otros puertos, se hace referencia a la reducción de tráficos por desvío de las cargas "sucias" a otros puertos y en sentido opuesto la posibilidad de "absorber" nuevos tráficos (tomo III, página 17) y no como instrumento para potenciar la actividad conjunta con Bilbao. La alternativa de colaboración no se ha llenado de contenido, sin tratar aspectos como la posibilidad de compartir redes logísticas, puerto seco, cooperación interempresarial, etc y por tanto potenciar una actuación conjunta real.

Estos criterios también se recogen en las directrices y declaraciones que se vienen manifestando desde Puertos del Estado. *"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"*. Fernando González Laxe. Presidente de Puertos del Estado. 17/09/2010. ([http://www.freshplaza.es/news\\_detail.asp?id=43640](http://www.freshplaza.es/news_detail.asp?id=43640)).

Recientes declaraciones del Ministerio de Fomento (Puertos del Estado), proponen 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 y aseguran 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).

A lograr este objetivo, contribuye el reciente acuerdo para la llegar a la transferencia al Gobierno Vasco de los puertos de interés general, lo que facilitará la colaboración entre los puertos de la CAPV.

- **El análisis de alternativas de ubicación en el exterior está dirigido hacia la alternativa que financieramente resulta más factible, que incluso no esta reflejada en el PDIPP**

El PDIPP, en la práctica solo presenta una alternativa exterior. Como señala el propio PDIPP (página 64), entre las alternativas con puerto exterior (1.1 y 1.2), la diferencia radica en la periodificación de las obras (alcance de la primera fase), contando prácticamente con los mismos elementos, dimensiones y por tanto, relevancia ante los aspectos ambientales.

En el ISA, la alternativa 3, que se corresponde con la del PDIPP, es en realidad una propuesta ya descartada por motivos de viabilidad económica en los momentos anteriores a redactarse el ISA y por tanto no es una alternativa. Al respecto, el propio ISA (Resumen no técnico, página 38), menciona que está "sobredimensionada", al ponerse en cuestión las previsiones en el momento de hacerse el PDIPP en razón 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". Resulta evidente que son motivos ajenos a las cuestiones ambientales, que debieran ser relevantes para el ISA, los que entran en juego, ya que el propio informe (Resumen no técnico. Pagina 47), incluye una sola matriz causa-efecto para ambas alternativas.

- ***No se analizan alternativas mixtas, tal como se solicita desde el Documento de Referencia y dentro de ellas la de mejora del puerto actual combinada con la colaboración con otros puertos***

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.

## **B/ Respecto a la evaluación ambiental de alternativas**

- ***Existe una notoria falta de definición sobre las actividades e instalaciones que se prevén instalar en cada una de las alternativas, lo que invalida las conclusiones del PDIPP en este ámbito y la evaluación de las afecciones ambientales***

La Alternativa 3 contemplada en el ISA, y que también se considera el PDIPP como Alternativa 1.1, incluye la configuración de un área energética en el puerto exterior, compuesta por la 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).

En la fase de identificación y valoración de impactos de esta alternativa, sin embargo, únicamente se mencionan algunas afecciones generadas por la central térmica y actividades de carga y descarga de chatarra, obviando los impactos y riesgos potenciales generados por el resto de instalaciones previstas.

La alternativa seleccionada finalmente es la Alternativa 4, que según se señala en el propio ISA (tomo III, página 109):

*"Los impactos producidos por la materialización de esta alternativa serán los mismos que para la alternativa 3, definidos en el apartado anterior,*

*diferenciándose en su caracterización: al ser la superficie ocupada por la dársena exterior inferior en esta alternativa, la magnitud de los impactos será también inferior, pero la gravedad de los mismos se mantendrá”*

El ISA, por tanto, identifica y valora las afecciones de la Alternativa 3, que incluye el polo energético, teniendo en cuenta únicamente las afecciones de la central térmica y algunas actividades de carga y descarga. Sin embargo, la opción finalmente seleccionada es la Alternativa 4, no indicándose en ningún momento las actividades e instalaciones que va a acoger. Existe, por tanto, una importante confusión sobre las instalaciones energéticas que se pretenden instalar en el puerto exterior, imposibilitando su correcta evaluación.

Se incumple, por tanto, 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.

Surfrider Foundation Europa se muestra muy preocupado por la incertidumbre acerca de las posibles instalaciones energéticas. Como se podrá cumplir la directiva Seveso 96/82/CE modificada por la directiva 2003/105/CE que protege las personas y el medio ambiente en caso de accidente industrial grave. El plan director carece de información sobre el tipo de instalaciones y su ubicación. El perímetro de seguridad proporcionado por esta normativa europea no fue evocado en los documentos y estudios realizados para la autoridad portuaria.

- ***Las matrices causa-efecto presentan importantes carencias y resultan en muchos casos confusas. Una parte importante de los impactos identificados en estas matrices no son posteriormente explicados ni evaluados en el ISA***

Además de las ya citadas en otros puntos de este documento, destacan las siguientes:

- ❖ Impactos referidos a la ZAL (en las alternativas 0, 1 y 2 del ISA)
- Se identifican los impactos generados por la construcción de la ZAL, sin embargo, no se incluyen las afecciones de esta infraestructura en el periodo de explotación.
- No se identifican impactos sobre hábitats de interés comunitario. Sin embargo, la ZAL se proyecta sobre un ámbito en el que se localizan los hábitats “Bosques aluviales de *Alnus glutinosa*” (código 91E0\*), “Prados pobres de siega” (código 6510), “Prados secos seminaturales (código 6210\*)”, tal como se refleja en el Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Lezo.
- No se identifican impactos sobre elementos de interés geológico. Sin embargo, la construcción de la ZAL y estación intermodal afectaría a la Megaturbidita de Gaintxurizketa.
- No se identifican impactos sobre el planeamiento urbanístico. Sin embargo, la ZAL y estación intermodal se proyectan sobre suelo no urbanizable con diversos grados de protección (Protección Especial, Protección de Aguas Superficiales y Rural Agroganadero y Campiña -Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de



Transición –) según el Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Lezo, actualmente en su última fase de tramitación.

- A pesar de que en la matriz causa-efecto se identifica la afección al uso agrario, en la descripción del impacto no se hace mención a este factor. Sin embargo, la ZAL y estación intermodal se ubican sobre un suelo considerado del Alto Valor Estratégico, según el Plan Territorial Sectorial Agroforestal, localizándose además explotaciones agrarias estratégicas.
- No se identifican afecciones en relación con la aceptabilidad social del Plan. Sin embargo, no se ha realizado ninguna consulta/encuesta al respecto y, en cambio, se están iniciando movilizaciones en contra de esta propuesta.

❖ Impactos de los accesos al puerto exterior (alternativas 3 y 4)

- No se identifican los impactos generados por los accesos al puerto en la fase de explotación. La calidad del aire, por ejemplo, sería uno de las afecciones más importantes, tal y como se recoge en el estudio elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid en 2004, en el que se indica 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)
- En la matriz causa-efecto se identifican impactos que, en cambio, no son posteriormente citados ni evaluados. Es el caso de las afecciones al planeamiento urbano, los impactos sobre el suelo rural, afección al uso recreativo de la zona,...
- En la matriz causa-efecto existe una confusión en cuanto a los impactos generados por la construcción de la dársena exterior y los derivados de los accesos a la misma, ya que se presentan conjuntamente no pudiendo diferenciarse.

❖ Identificación de impactos de la construcción y funcionamiento de la dársena exterior

- Igual que en el caso anterior, en la matriz causa-efecto se identifican impactos que, en cambio, no son posteriormente citados ni evaluados. Es el caso de las afecciones al planeamiento urbano, los impactos sobre el suelo rural, afección al uso recreativo de la zona,...
- No se identifican ni se valoran impactos de la construcción y explotación del puerto exterior sobre los siguientes hábitats incluidos en el Anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: hábitat de interés comunitario 1230. *Acantilados con vegetación de las costas atlánticas y bálticas*, hábitats de interés prioritario 6230 \*. *Formaciones herbosas con Nardus, con numerosas especies, sobre sustratos silicios de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de la Europa continental)*, 4020\*. *Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas con Erica ciliaris y Erica Tetralix* y 4040\*. *Brezales secos costeros atlánticos con Erica vagans*.



En el Documento de referencia, apartado 4.6, se recoge lo señalado por la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco en el que indica que:

*"la presencia de grandes infraestructuras (Puerto exterior) alterará la influencia marina sobre los hábitats que integran el litoral, que los define y que permite el normal desarrollo de funciones y procesos que resultan inherentes a estos hábitats. Además, destaca que podría verse comprometido la coherencia ecológica de la Red Natura 2000 en lo relativo al ambiente costero, atendiendo a la magnitud que puede alcanzar el ámbito afectado, y el alto valor de representatividad del LIC Jaizkibel a esos hábitats".*

- No se identifican ni se valoran impactos de la construcción y funcionamiento del puerto exterior sobre la especie de planta endémica *Armeria euskadiensis*. Especie catalogada en la categoría "de Interés especial" en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y como "Rara" en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas y cuya presencia está grafiada en el Plano 15559-AC-20 del ISA. Esto a pesar de que en el apartado 4.3. del Documento de Referencia se incluye la petición de la División para la Protección del Medio Marino de la Dirección General para la Sostenibilidad de la Costa y el Mar del MARM en el sentido de que "respecto al medio terrestre se deberán estudiar los hábitats afectados del LIC Jaizkibel: vegetación de acantilados del litoral atlántico, brezales atlánticos y turberas ácidas de sfagnos y especies como la *Armeria euskadiensis*."
- No se identifican ni se valoran adecuadamente los impactos de la construcción y explotación de la dársena exterior sobre especies de fauna incluidas en el Anexo IV (Especies que serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución) de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y para los que el Tomo II del ISA recoge su presencia en el LIC de Jaizkibel: *Gavia stellata*, *Gavia arctica*, *Gavia stellata*, *Oceanodroma leucorhoa*, *Hydrobates pelagicus*, *Penis apivorus*, *Neophron pernopterus*, *Gyps fulvus*, *Milvus milvus*, *Milvus migrans*, *Circaetus gallicus*, *Circus cyaneus*, *Falco peregrinus*, *Sterna dougalli*, *Sterna hirundo*, *Sterna sandvicensis*, *Gelochelidon nilotica*, *Larus melanocephalus*, *Chlidonias Níger*, *Caprimulgus europaeus*, *Lanius collurio*, *Sylvia undata*
- No se identifican ni se valoran los impactos de la construcción y explotación de la dársena exterior sobre las colonias de aves marinas de *Larus michahelis lusitanicus* y *Larus fuscus* presentes en la zona donde se proyecta la dársena exterior. Sin embargo estas afecciones sí vienen descritas en el Tomo IV del estudio realizado por la Universidad Politécnica de Madrid (*Estudio Comparado de las Alternativas de Desarrollo del Puerto de Pasajes en Relación con su Grado de Impacto Medio-ambiental y Sostenibilidad*) en la que se cita:

*"Especialmente significativas son las colonias nidificantes presentes en el entorno de Jaizkibel, donde se han avistado parejas de gaviota patiamarilla y de gaviota sombría e individuos de halcón peregrino, roquero solitario, cernícalo vulgar y culebrera europea entre otros, como se detalla en el apartado de fauna.*

*Todas ellas verían afectado su biotopo natural con la ejecución de la alternativa debido a la eliminación de lugares de nidificación, ya que todas ellas realizan la puesta y cría en los acantilados situados en Jaizkibel".*

#### **4. EVALUACION DE AFECCIONES A LA RED NATURA 2000**

- ***No se ha realizado una valoración de las afecciones al conjunto y coherencia de la Red Natura 2000, tal y como se solicita en el Documento de Referencia***

Las actuaciones incluidas en el PDIPP se ubican en un entorno con unos valores naturales destacados, tal y como atestigua la presencia en el ámbito cercano de varios espacios incluidos en la Red Natura 2000. A pesar de ello el ISA no valora la posible afección al conjunto y coherencia de esta red de espacios naturales.

Contradictoriamente, el propia ISA, al definir el ámbito afectado por el PDIPP (tomo II, página 170), incluye tres espacios pertenecientes a la Red Natura 2000: Jaizkibel (LIC ES2120017), Uliá (LIC ES 2120014) y la Bahía de Txingudi (ZEPA ES00000243 y LIC ES2120018) y sin embargo no los tiene en cuenta en los análisis. Además habría que considerar la existencia al otro lado del mismo límite fronterizo pertenecientes a la Red Natura 2000 y que pueden verse también afectados.

Además del puerto exterior, las actuaciones previstas en el Corredor Intermodal Lezo-Gaintxurizketa (ocupación de 180 Ha según el Plan Territorial Parcial en tramitación) e incluidas a su vez en el PDIPP, podrían afectar de algún modo al Parque Natural de Aiako Harria (LIC ES2120016), también perteneciente a la Red Natura 2000, ya que se ubican entre este espacio y el monte Jaizkibel.

La evaluación de la afección al conjunto de la Red Natura 2000 es un requerimiento recogido en el Documento de Referencia (apartado 4.6) y que es incumplido en el ISA al no incluirlo en los elementos a valorar. Tampoco se cumplen las medidas correctoras y compensatorias exigidas por el Documento de Referencia relacionadas con la Red Natura 2000.

- ***El alcance de la evaluación realizada es insuficiente, no cubre el nivel de "adecuada evaluación" y no tiene en cuenta los efectos combinados, incumpliendo lo establecido en el artículo 6.3 de la Directiva 92/43/CEE y la guía de metodológica asociada***

A pesar de que las afecciones pueden ser significativas, el ISA únicamente valora de forma somera las afecciones sobre el LIC Jaizkibel (tomo III, página 107).

De acuerdo al artículo 6.3 de la Directiva de Hábitats, el alcance geográfico no se limita sólo a los planes y proyectos dentro de un espacio, sino también pese estar situados fuera, puedan tener un impacto apreciable en el lugar. Al señalarse además, el "puede afectar" hace mención a la probabilidad y no a la certeza de efectos apreciables.

En este sentido, por citar un aspecto, en la evaluación realizada respecto al LIC Jaizkibel, no se ha incluido la incidencia provocada dentro del área protegida por la alteración en el efecto spray producida por la proximidad de la zona marina a los acantilados. Igualmente la alteración en el oleaje e incluso la desaparición de la actual presencia de las aguas marinas en la base de los mismos. En esta dirección, se

comprueba como el ISA no ha contemplado lo solicitado en el informe en el periodo de consultas previas presentado por la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco.

La interconexión y el carácter marítimo terrestre, no se ha tenido en cuenta en la evaluación del LIC, a pesar de que estamos tratando de un mismo espacio. 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"*<sup>2</sup>. 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.

Además, se deberían haber evaluado las repercusiones de las actuaciones contenidas en el PDIPP sobre los objetivos de conservación del LIC, tal y como existe la Directiva Hábitats, para poder determinar el impacto ambiental sobre los valores que determinaron su inclusión en la Red Natura 2000.

Hay que tener en cuenta, además que el LIC Jaizkibel alberga hábitats de interés prioritario, por lo que según el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitats:

*"En caso de que el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural y/o espacio prioritarios, únicamente se podrán alegar consideraciones relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente o bien previa consulta a la Comisión, otras razones imperiosos de interés de primer orden"*

El ISA no alega estos motivos, ni consta que haya realizado consulta a la Comisión Europea.

Se debía de haber tenido en cuenta también el impacto acumulativo, en relación con el efecto combinado de actuaciones. Esta circunstancia se refiere tanto a planes y proyectos ya concluidos, como los autorizados aún no ejecutados. 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 *"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"*.

Al respecto, 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"*

---

<sup>2</sup> 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.

Por ello, se deberían de haber considerado en la evaluación 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...

- **La plataforma portuaria invade parte de la superficie del LIC, lo que no se ha contemplado en ninguno de los análisis**

El ámbito territorial del LIC Jaizkibel tiene su límite en la cota 0 metros, incorporando por tanto una franja intermareal y parte permanentemente emergida de acantilados que son rellenados y forman parte de la plataforma portuaria (hasta la cota de diseño que supera notablemente las pleamares vivas y la previsiblemente invadida por el oleaje). En esta zona, además de formar parte del LIC se localiza el hábitat de interés comunitario "Arrecifes" (código 1170), según el reciente estudio "Elaboración de mapas de hábitats y caracterización de fondos marinos de la plataforma continental vasca" (2009) del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

## **5. EVALUACION DE AFECCIONES ESPECÍFICAS SOBRE MEDIO MARINO**

- **Se ha evitado la evaluación sobre las afecciones a la dinámica litoral, cuando los estudios existentes confirman la gravedad de los posibles impactos**

Si bien hay referencias a la geomorfología y dinámica litoral (tomo III, páginas 102-103), no se cubren las exigencias del Documento de Referencia, ya que no se evalúan las afecciones, aduciéndose que no existe información suficiente para conocer su verdadero impacto. Textualmente se indica:

Afección a la geomorfología: ...*"cabe pensar que se influirá en la dinámica marina y sedimentaria, aunque no será hasta la realización del correspondiente estudio cuando se sepa con certeza esta circunstancia"*. El impacto en su conjunto se considera CRÍTICO

Afección a la dinámica litoral: *"Dado el grado de detalle de los datos disponibles actualmente, no es posible realizar una valoración de los impactos que se puedan ocasionar. Es cierto que, previsiblemente, esta variable se verá afectada negativamente, tanto durante la fase de construcción del nuevo puerto, como durante el funcionamiento del mismo, pero no es posible cuantificar el impacto a ocasionar."* No se determina el grado de impacto.

En el estudio realizado por la Universidad Politécnica de Madrid por encargo de la Diputación Foral de Gipuzkoa titulado "Estudio comparado de alternativas de desarrollo del puerto de Pasajes en relación a su grado de impacto medio-ambiental y sostenibilidad", finalizado en marzo de 2004, se analizó también el impacto que la construcción del puerto exterior tendría sobre la dinámica litoral, incluyendo corrientes marinas, oleaje, transporte de sedimento, playas y fondos marinos. La principal conclusión fue que 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". (Anexo al Tomo II. Página 140).*

*"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)". (Anexo al Tomo II. Página 152).*

Sorprende que seis años después de la redacción de este informe y no habiéndose modificado la ubicación y principales características del diseño del puerto exterior, exista menos información en el actual estudio ambiental del PDIPP que en el realizado por la Universidad Politécnica de Madrid. Cabría destacar, además, que la Fundación AZTI realiza multitud de estudios relacionados con el medio marino de la costa vasca, siendo fuente de información y colaborador habitual de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Surfrider Foundation Europa, también quiere llamar la atención del Ministerio y de la Autoridad portuaria sobre las posibles afectaciones del puerto sobre la calidad de las aguas de baño de la parte occidental de Guipuzcoa. La actividad portuaria va a deteriorar de forma segura la calidad del agua (vertidos, dragados y sedimentos en suspensión...). La playas de Guipuzcoa, muy frecuentadas por los bañistas verán la calidad del agua de sus lugares de ocio particularmente afectado por las actividades portuarias y el aumento del tráfico.

- ***No se ha atendido a la solicitud del Documento de Referencia respecto al estudio de las afecciones sobre la fauna marina, especialmente sobre los cetáceos, siendo una zona de contrastada riqueza, y sobre los hábitats marinos***

En relación con la fauna del medio marino, el Documento de Referencia en el apartado correspondiente a los elementos sobre los que hay que realizar la evaluación de impactos, recoge lo solicitado por las siguientes entidades:

- *Afecciones sobre los stocks pesqueros y marisqueros.* Greenpeace y WWF/Adena.
- *Efectos sobre los cetáceos.* División para la Protección del Medio Marino de la Dirección General para la Sostenibilidad de la Costa y el Mar del MARM; y WWF/Adena Gipuzkoa

Estos elementos no son valorados en el ISA, ni se incluye ninguna referencia en el apartado de descripción del ámbito de estudio sobre las poblaciones presentes en el área.

En lo que respecta a los cetáceos, existen diversos estudios financiados por el Gobierno Vasco respecto a las poblaciones de la costa vasca. En el estudio finalizado este mismo año 2010, titulado "*Estudio de las poblaciones de cetáceos y Detección de Áreas de Interés Especial para el delfín mular (Tursiops truncatus) en el litoral vasco y aguas adyacentes*" realizado por EIBE (asociación que se dedica al estudio de los cetáceos de la costa vasca) y financiado por la Obra Social "La Caixa" y el Gobierno Vasco, se realiza una propuesta para la protección del ámbito marino próximo al

litoral afectado por el PDIPP. La principal razón por la que se propone la protección de esta zona es la presencia de una importante población de delfín mular, especie incluida en el Anexo II de la Directiva Hábitats.

En este mismo sentido, la organización internacional OCEANA y el Colegio de Biólogos de Euskadi han presentado el informe "*Protección de la zona marina frente a Jaizkibel y Ulia. Euskadi*" (<http://eu.oceana.org/es/eu/prensa-e-informes/informes/proteccion-de-la-zona-marina-de-jaizkibel-y-ulia-euskadien>) el que se propone la creación de un área marina protegida en base a los datos científicos obtenidos en diversas campañas así como estudios realizados hasta la fecha (incluidos los realizados por EIBE). En este documento, además de datos relacionados con los hábitats y especies marinas, se recoge información sobre los recursos pesqueros, caladeros y, en general, las pesquerías del entorno de Jaizkibel y Ulia.

En el ISA, ni siquiera se cita la existencia de estos informes.

- ***No se han evaluado las afecciones a los hábitats de interés comunitario marino, presentes incluso dentro del LIC, cuyo espacio incluso se plantea rellenar y edificar***

En relación con los hábitats de interés comunitario, el ISA ofrece escasa información al respecto y no evalúa el impacto del puerto exterior sobre los mismos. La presencia de estos hábitats en la zona contigua a los acantilados de Jaizkibel viene recogida en el estudio que la Fundación AZTI ha elaborado para el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco titulado "*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>). Este estudio identifica la presencia de dos hábitats de interés comunitario: "*Arrecifes*" (código 1170) y "*Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda*" (código 1110).

Estos hábitats, que en parte se encuentran dentro del LIC (en el ámbito intermareal, por encima de la cota 0, límite inferior del LIC), deben ser objeto de evaluación ambiental por las afecciones, tanto por la influencia de la infraestructura como por su desaparición física y relleno del espacio.

- ***No se ha estudiado el régimen de corrientes y previsible efectos negativos por el aumento de tráfico marino, sin atenderse a lo requerido en el Documento de Referencia***

A pesar de los posibles importantes impactos sobre este medio y las grandes incertidumbres sobre algunas de las afecciones, las medidas propuestas en relación con el medio marino y costero resultan insuficientes e incumplen lo solicitado por el Ministerio de Medio Ambiente en el Documento de Referencia (apartado 4.7).

En relación con el régimen de corrientes y a pesar de la reconocida incertidumbre sobre los efectos en la dinámica litoral derivada de la construcción de la dársena exterior, el ISA no incluye ninguna medida para controlar y, en su caso, poder corregir esta variable. En el Documento de Referencia se solicita la elaboración de un "*Estudio de simulación del nuevo régimen de corrientes establecidos por la aplicación del PDIPP*".



Respecto a los efectos del aumento del tráfico marítimo que prevé el documento del PDIPP, el ISA no recoge ninguna afección ni, como consecuencia, ninguna medida correctora al respecto. Sin embargo, en el Documento de Referencia se solicita el "Análisis del incremento del riesgo de mareas negras por el incremento del tráfico marítimo derivado de la aplicación del Plan" así como el "Análisis del impacto generado sobre la comunidad de cetáceos, y la fauna migratoria en general, por el incremento del tráfico marítimo".

La zona de las rocas de Jaizkibel es la que más frecuencia presenta incidentes y hundimientos en buques (*Maro* en 2008, *Marekeibe B* en 1984, *Gulstav Trader* en 1979, *Oscar* en 1950...). El mayor tamaño de los buques, sus mercancías (hidrocarburos, entre otras), el incremento del tráfico y la propia situación expuesta del puerto exterior, pueden suponer un salto en la escala sobre la gravedad de los impactos ocasionados por estos incidentes.

Como especialista de los riesgos generados por el transporte marítimo, nuestra ONG pide el Ministerio y la autoridad portuaria que tome en consideración el peligro que supone para el medio marino y los ciudadanos el aumento del tráfico marítimo en esta zona. El transporte marítimo conlleva riesgos importantes como la introducción de especies invasoras, contaminación del aire por los gases de infectos invernaderos, residuos. También, el aumento de tráfico marítimo supone un riesgo importante de accidentes. Esos accidentes pueden generar contaminación por hidrocarburos de la zona así como una contaminación química del agua por las sustancias HNS.

### **C/ Evaluación del impacto por la extracción y transporte de materiales en las zonas terrestres y marinas**

- ***No se establecen los volúmenes, lugares de obtención y evaluación de los impactos generados, incluyendo el transporte, tanto en zonas terrestres como en el medio marino, incumpliendo lo establecido en el Documento de Referencia***

El ISA, al analizar las afecciones derivadas de la construcción del puerto exterior, indica que los materiales necesarios para la obra se extraerán del material obtenido de las perforaciones de los túneles así como del dragado de los fondos marinos en los que se va a ubicar el puerto. Reconoce, sin embargo, que aún así el balance de materiales es negativo y que será necesario obtenerlo de otros lugares, señalando que *siguiendo pautas que vienen siendo ya habituales, se buscarán compromisos entre las diferentes administraciones públicas para la aportación de posibles materiales sobrantes en otras obras públicas del entorno, al objeto de minimizar el consumo de recursos*. El impacto se considera MODERADO (tomo III, páginas 103 y 104).

Sin embargo, no reflejándose en el ISA, 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, sí establece en mayor detalle las necesidades de materiales y el origen (página 52). De este modo se señala que 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 m<sup>3</sup>). 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 no parece suficiente. No se define cuales son las obras de las que se extraerá el material necesario, donde están ubicadas, cual es el volumen necesario, como se realizará el transporte de ese material,... Tampoco a la hora de evaluar las afecciones de la ZAL se hace mención al balance de materiales (tomo III, página 96).

Sorprende, además de no haber reflejado lo resultante en informe "*Modificaciones al estudio de agitación y maniobras de una 1ª fase de la dársena exterior de Pasajes*", que en este apartado, tampoco no se citen contenidos del "*Estudio e inventario de canteras en el entorno del Puerto de Pasaia*" (2005) por encargo de la Autoridad Portuaria de Pasaia y citado en la página 5 del Tomo I del ISA, destinado a identificar zonas de extracción en un radio de 50 kilómetros de distancia.

Esta carencia incumple además lo solicitado en el Documento de Referencia, en el que se recoge lo solicitado por los Ayuntamiento 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*".

Los materiales de obra que serán conseguidos mediante el dragado implican de remover sedimentos que pueden estar altamente contaminados además de suponer cambios en la hidrodinámica litoral de la zona de dragado.

## **6. REGENERACIÓN DE LA BAHÍA**

- ***Distorsiones en la evaluación por la utilización sesgada del concepto "regeneración", sobrevalorándose en la comparación de alternativas***

La regeneración de la bahía se ha incorporado como elemento positivo derivado de la construcción del puerto exterior, tal como se observa en los encabezamientos de la matriz Causa/Efecto (tomo III, página 78) de la alternativa 3, que se extiende también a la 4. Sin embargo, en las alternativas en las que no existe el puerto exterior (0,1,2,3) no se incluye (páginas 62, 64 y 66) con el mismo criterio y como efecto positivo el de 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, faltando un apartado completo en el encabezamiento.

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

- ***Lo que se propone es más una urbanización de la bahía que una regeneración, con posibilidad incluso de regresión ambiental sobre la situación actual en algunos aspectos***

Todas las afecciones que se reflejan en el ISA por la regeneración son positivas, incluso la opinión social respecto al proyecto de regeneración.

Sin embargo, la ligazón que se está dando a la venta de los terrenos y edificaciones portuarias (con ingresos previstos de 750 MM€, según se refleja en el ISA) está determinando en la práctica la fijación de un modelo que en la práctica prima los aprovechamientos urbanísticos.

Si el ISA esta 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.

Las presiones ambientales sobre la 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) puede incluso aumentar, en razón a la construcción de 4.000 viviendas, otras actividades e infraestructuras que se construyen (viarias, ferroviarias, etc).

Incluso la lámina de agua actual se reduce. En el modelo del Masterplan 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. La propia Autoridad Portuaria está procediendo a una valoración económica de la lámina de agua.

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.

Este aspecto es contrario a nuestro objeto social. No se puede proponer un plan de regeneración de la bahía que supone una urbanización del litoral contraria a la recuperación del medio ambiente.

## **7. IMPACTO ECONOMICO**

- ***En la evaluación no se han tenido en cuenta los impactos en el medio socioeconómico y usos de la zona, no atendiendo a lo solicitado en el Documento de Referencia***

El Documento de Referencia (apartado 4.6, página 19) indica que deben evaluarse los impactos sobre el medio socioeconómico, concretamente la *“Alteraciones del planeamiento urbanístico; riesgo de clasificación y recalificación del suelo”* y *“Afección sobre los usos extractivos y recreativos de la zona”*. En el mismo apartado (página 20) se recoge lo indicado por el CEDEX del Ministerio de Fomento, que solicita la evaluación de *“la afección sobre los usos recreativos de la zona afectada”*.

A pesar de que las afecciones a estos elementos son recogidas en las tablas de identificación de impactos de las diferentes alternativas, no son posteriormente evaluadas ni se caracteriza la afección generada. De hecho, estos conceptos son únicamente mencionados en las tablas, ya que en los textos descriptivos de los impactos no se mencionan. Entre las posibles afecciones se encuentra la destacada por el Servicio de Costas de Gipuzkoa, referente a la identificación de alternativas al banco de arena existente, que actualmente se utiliza para alimentar de forma artificial a diferentes playas de este territorio.

La descripción de las afecciones sobre el medio socioeconómico en las distintas alternativas parece realizarse sin la utilización de indicadores objetivos, utilizando a menudo un idioma catastrofista para las alternativas sin puerto exterior y, en contraste, totalmente positivista en las alternativas con puerto exterior.

Nuestra ONG recomienda que se haga una verdadera análisis socio económica del proyecto y que se tenga en cuenta los usos recreativos de la zona.

## **8. OPINION SOCIAL Y PARTICIPACION**

- ***El rechazo social no ha sido citado ni analizado, pese a su relevancia y ser solicitado en el Documento de Referencia***

En el apartado de medidas correctoras (4.7, página 22) de este documento se solicita la "Valoración del rechazo social", medida no incluida en el correspondiente apartado del ISA.

El PDIPP y el ISA sólo se han incluido los aspectos, todos institucionales, con opinión favorable. Por ello se ha obviado cualquier referencia los diversos movimientos sociales e iniciativas institucionales que no son acordes con las propuestas del PDIPP. Se pueden destacar las siguientes:

### Plataforma Jaizkibel Bizirik

Agrupada 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/Adena, Greenpeace, Ecologistas en Acción y SEO/Birdlife. En su página ([www.nodo50.org/jaizkibel](http://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>).

Por estas alegaciones, nuestra ONG representa a sus 10000 socios que apoyan al trabajo de la plataforma Jaizkibel Bizirik.

### 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>)

### 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.

- ***Dentro del propio Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria hay sectores significativos que rechazan las propuestas del PDIPP, cuestión que tampoco se ha reflejado***

Dentro del Consejo de Administración se han venido manifestando rotundas posiciones contrarias a la construcción del puerto exterior y aunque minoritarias dada la composición de esta entidad, evidencian que el rechazo llega hasta el seno de los instrumentos de gestión del puerto y que es mayoritario entre los representantes de las entidades locales y representación de los trabajadores. Es el caso de las representaciones de los Ayuntamientos de Lezo y Pasaia, así como de los sindicatos (LAB, mayoritario en la Autoridad Portuaria) y ELA (mayoritario en la CAPV). Excepto uno (LAB), todos los demás miembros han quedado fuera del Consejo con la modificación reciente del mismo.

Por su parte, la representación del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, participante en el Consejo durante la legislatura anterior, también se posicionó en el mismo sentido.

- ***No se ha atendido a las demandas de establecer un proceso participativo***

Además de las demandas realizadas en el ámbito institucional local y en los agentes sociales, todas ellas no atendidas, las Juntas Generales de Gipuzkoa rechazaron la propuesta de 10/07/2009 de solicitar a la Diputación Foral de Gipuzkoa establecer un proceso participativo sobre el puerto exterior en colaboración con los ayuntamientos de Pasaia, Lezo y el Gobierno Vasco ([http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DJGPortalWEB/iniciativas\\_proponente\\_resultados.jsp?legislatura=8&tipo=P&grupo=33&encurso=N&indice=130](http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DJGPortalWEB/iniciativas_proponente_resultados.jsp?legislatura=8&tipo=P&grupo=33&encurso=N&indice=130)).

A pesar de que en la Norma Foral de Participación Ciudadana (NORMA FORAL 1/2010, de 8 de julio) (<https://ssl4.gipuzkoa.net/castell/bog/2010/07/14/c1008253.pdf>) establece un marco en el que perfectamente cabe articular un proceso deliberativo sobre los aspectos que nos ocupan, las consultas realizadas y las declaraciones de prensa rechazan esta posibilidad por tratarse se dice de un proyecto "definido y redefinido", según el Diputado General (<http://www.diariovasco.com/v/20100716/al-dia-local/puerto-exterior-esta-definido-20100716.html>lización de procesos deliberativos), lo que parece que no concuerda mucho con lo desarrollado en la presente alegación.

- ***Los esfuerzos para mejora la imagen del puerto exterior están suponiendo importantes desembolsos económicos y organizativos***

Se viene realizando un importante esfuerzo promocional ante los ciudadanos sobre la imagen y bondades del puerto exterior. La Autoridad Portuaria ha adecuado su estructura interna y dotado de medios humanos a esta función, realizándose amplias campañas promocionales.

Entre las acciones que se realizan, figura las subvenciones a equipos deportivos de primer nivel en Gipuzkoa, equipos de la comarca e incluso de emblemática actividad del remo, en Pasaia, patrocinando a todos los equipos. En contraprestación, se exige utilizar el logo y nombre de puerto exterior (no el del puerto de Pasaia), lo que aclara perfectamente el objetivo de la campaña, que luce incluso en las pantallas de los grandes estadios.

También se ha diseñado y adecuado una denominación oficial, que anteriormente era "Puerto Exterior de Pasajes" y ahora ha sido variado por motivos promocionales a "Nuevo puerto exterior de Pasaia", intentando hacer frente al de "Superpuerto" utilizado popularmente por los contrarios al puerto exterior.

Dentro del plan de comunicación que se está llevando a cabo, se presentan amplias entrevistas al Presidente de la Autoridad Portuaria en los medios de comunicación y se realizan eventualmente programas de radio monográficos de dos horas de duración (Radio Euskadi, Punto Radio). Por otro lado, se realizan invitaciones a distintos colectivos profesionales (participantes en congresos de logística, urbanismo, deportivos, políticos, etc) y populares a visitas al puerto, difundándose el vídeo promocional realizado. También se han organizado actos y jornadas con la difusión de acciones que se consideran de referencia (Helsinki), con presencia de personas de dichos países.

Todas estas acciones se han realizado con la financiación de la Autoridad Portuaria. Sin embargo, no se ha realizado ninguna actividad, aún cuando el dinero es público, que pueda colaborar en el debate o en otro tipo de propuestas que no sean el puerto exterior.

- **Las encuestas realizadas carecen de rigor técnico y muestran un retroceso en la opinión favorable**

Sin haberse articulado ninguna posibilidad de contraste de las opciones propugnadas, se han realizado sin embargo dos encuestas a los ciudadanos, en junio de 2008 y en marzo de 2010. En el ISA se reflejan algunos resultados de la de 2010. Dentro de esta última, se realizaron entrevistas a líderes de opinión y dinámicas de grupo, sin que se conozca que en ninguna de ellas fueran invitadas personas que participan en los sectores que rechazan el proyecto.

En los datos que se reflejan en el ISA sobre esta materia se han omitido algunas de las características de estas operaciones:

Claro sesgo en las preguntas realizadas. De acuerdo a referencias de encuestados e incluso a cartas aparecidas en la prensa delatándolo, las preguntas realizadas por el teleoperador llevaban implícito un mensaje catastrofista, como el que se perderían miles de empleos o incluso se aportaban informaciones no veraces (el puerto da empleo a 3.500 personas) o se evitaba proponer otras opciones como la de mejorar el puerto actual.

Procedimientos para variar la opinión del encuestado. La metodología de la encuesta de 2010 señala que se efectúan dos vueltas en las preguntas. Antes de hacer la segunda, se aporta información al encuestado, de manera que modifica su opinión, tal como se reconoce en el informe, lográndose incrementar los resultados favorables de forma muy notable.

Utilización de factores ligados a la mala gestión portuaria para provocar respuestas favorables. Se remarca la mala situación ambiental actual, y en lugar de consultar sobre soluciones sobre la misma, se ofrece como única opción la del puerto exterior.

Indebido tratamiento de los no informados. Siendo mayoritario el porcentaje de personas que manifiestan no conocer o escasamente la iniciativa (68%) en 2010, y con la información suministrada en el acto por el entrevistador se continúa con la encuesta, lo que evidentemente da poca credibilidad a los resultados.

A pesar de la carencia de rigor y del influjo de las intensas campañas promocionales, los datos de 2010 muestran que sólo el 11% de los encuestados considera que el puerto exterior es una iniciativa muy positiva, lo que supone la mitad (22%) de los que así se manifestaban en 2008. También han bajado notablemente los que la consideran bastante positiva (del 40% al 33%).

Si anteriormente, un 75% de los encuestados consideraban que seguro o probablemente el puerto exterior mejoraría su calidad de vida, en 2010 esta cifra ha caído hasta el 47%. En municipios como en Lezo, los más directamente afectados por el puerto actual, el apoyo al puerto exterior recogido en la encuesta es aún inferior.

La principal conclusión, atribuida por el propio autor, reflejada en la encuesta de 2010 es muy esclarecedora de la opinión social y como se está acometiendo desde la Autoridad Portuaria

“URGENTE NECESIDAD DE DEFINIR Y PONER EN MARCHA UN PLAN DE COMUNICACIÓN QUE PONGA DE RELIEVE LOS ARGUMENTOS MAS SIGNIFICATIVOS QUE DEN VALIDEZ AL PROYECTO”

## **CONCLUSION**

De acuerdo a los argumentos reseñados, que estimamos que lo justifican plenamente, se solicita que se acuerde la **declaración de impacto ambiental negativa**, y **subsidiariamente**, en caso de seguirse adelante con el Plan **sea completado con los aspectos señalados en el presente documento, para su toma en consideración en la redacción definitiva de dicho Plan.**

A Biarritz, el 1 de diciembre del 2010

Fdo:

---

**AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA**  
**Edificio Trasatlántico. Puerto.**  
**20110 PASAIA**

**C/C. DIRECCION GENERAL CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL**  
**Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino**  
**Plaza San Juan de la Cruz, s/n**  
**28071 MADRID**