

El puerto exterior de Pasaia: 12 razones por las que es ilegal e incoherente

La bahía de Pasaia y los municipios localizados en los alrededores de la misma están condicionados por la actividad industrial de su puerto. El alto grado de degradación del entorno urbano está ocasionado principalmente por el ruido generado por las mercancías, el polvo que desprenden las actividades de carga y descarga y la contaminación que produce la central térmica.

No cabe duda de que esta situación actual en Pasaia es insostenible y que es necesario actuar de forma urgente para revertirla. Sin embargo, OCEANA y el Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi (COBE) consideran que la actual alternativa propuesta y seleccionada en el marco del Plan Director de Infraestructuras de Pasaia que incluye, además de la regeneración de la bahía interior, la construcción de un puerto exterior y de las vías de acceso, es una alternativa INJUSTIFICADA, y que CONTRAVIENE la normativa europea y los convenios internacionales en materia ambiental.

Razones que avalan esta afirmación:

1. Incumple la normativa europea, de obligado cumplimiento para todos los Estados Miembros

El monte Jaizkibel pasó a formar parte de la red europea de espacios protegidos "Natura 2000" tras su propuesta en el año 1997, siendo designado como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), de acuerdo a la Directiva Hábitat 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Esta normativa prohíbe el desarrollo de actividades o usos que no aseguren la permanencia en el área protegida de los valores naturales por los que fue designada.

Además, en el monte Jaizkibel existen al menos 5 especies vegetales y más de 40 especies faunísticas (aves, anfibios, reptiles, mamíferos) de interés comunitario y protegidas por la Directiva Hábitat. En cuanto a la parte marina, más de 30 especies y 7 hábitats se encuentran protegidos por la normativa u otros convenios internacionales.

2. La evaluación ambiental negativa realizada por el propio organismo promotor revela impactos superiores a los aceptables

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) presentado por la Autoridad Portuaria califica los impactos globales que generaría la propuesta, incluso con la aplicación de las medidas adecuadas, como "severos", considerando además que ciertos aspectos tendrían un impacto "crítico" e "irreversible".

Es imprescindible que se corrijan las acciones causantes de tales efectos por otras que garanticen la mejora de la calidad de vida y que promuevan un desarrollo sostenible consiguiendo un elevado nivel de protección del medio ambiente.

3. El impacto es de mayor dimensión y extensión aún que lo reconocido

El ISA oculta diversos aspectos que se verían gravemente afectados por la construcción del puerto exterior. No se mencionan los efectos secundarios que tendría la alteración de la geomorfología marina y la dinámica litoral, como la desaparición del arenal de Asabaratz, explotado para la regeneración de playas de Gipuzkoa y Lapurdi, la alteración de la actividad pesquera, en continua regresión en el Cantábrico, el potencial riesgo de contaminación ligado a la manipulación y almacenaje de hidrocarburos (antifouling y aceites) o la alteración del hábitat de mamíferos marinos.

4. No cumple con los adecuados trámites ambientales

El ISA no cumple con el contenido mínimo exigido por las instituciones públicas, puesto que debería:

- Especificar las actuaciones concretas que se piensa llevar a cabo en la bahía.
- Explicar con claridad las instalaciones energéticas que se prevén en el puerto exterior
- Respecto al medio marino, estudiar la no afección del puerto a especies y hábitats protegidos por la legislación estatal, comunitaria e internacional, como el convenio OSPAR, entre otros.
- Evaluar los efectos sobre la afección a la dinámica litoral, los cetáceos, los stocks pesqueros y la geomorfología.

Estas vaguedades no deberían ser aceptadas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ya que impiden realizar una adecuada evaluación ambiental y por lo tanto, predecir los impactos reales que produciría el desarrollo del Plan Director propuesto.

Además, el documento presenta incoherencias en la descripción general de los resultados y de la metodología, y en algunos casos –como la enumeración de especies presentes en la zona– manipula datos procedentes de otros informes.

5. Contraviene las políticas y los convenios internacionales en materia ambiental

Debido a que las políticas actuales y los convenios adoptados en los últimos años están enfocados hacia un desarrollo que integre los aspectos ambientales en la toma de decisiones, planteamientos como el del puerto exterior resultan obsoletos hoy en día. En la actualidad, la protección de la biodiversidad y la recuperación de los recursos marinos se consideran áreas prioritarias de desarrollo en toda Europa, por lo que este tipo de planes carece de todo tipo de lógica.

Además, la obligación de crear áreas marinas y de desarrollar planes específicos que garanticen la conservación de numerosas especies de flora y fauna o hábitats singulares viene impuesta por diversos convenios y compromisos internacionales.

El Convenio de Diversidad Biológica (CBD) de Naciones Unidas exige la protección de, al menos, un 10% de la superficie marina mundial (CBD, 2004); la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN) pide que este porcentaje se eleve hasta el 20%-30%; la Convención para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nordeste (OSPAR) también exige la creación de una red coherente de espacios marinos protegidos a lo largo de su área de aplicación (OSPAR 2003), que incluye las aguas cantábricas; y la Lista Roja de la Unión Internacional de Conservación de la Naturaleza (IUCN, 2010) y los

Convenios de Berna y Bonn, establecen categorías de protección de numerosas especies para las que hay que tomar medidas concretas de conservación.

Hay que señalar que el Cantábrico es uno de los mares europeos con menos áreas marinas protegidas. En el caso específico de Euskadi, tan sólo existen dos pequeñas áreas marinas protegidas designadas Biotopos Protegidos: Gaztelugatxe (129 has) y Deba- Zumaia (3.740 has.).

6. Implica dañar irremediabilmente una de las zonas de mayor valor ecológico del Cantábrico

La zona de Jaizkibel-Ulía representa uno de los enclaves marinos más valiosos del Cantábrico por su gran biodiversidad. En ella se han documentado más de un millar de especies, muchas de ellas de interés comercial y otras protegidas por diferentes figuras legales.

Estos valores la hacen merecedora de formar parte de la Red Natura 2000 marina. De hecho, Francia ya ha propuesto la creación de zonas protegidas y LIC en zonas de su litoral cercanas a la frontera, por lo que lo más razonable sería integrar Jaizkibel y Ulía en un corredor marino ecológico vasco que llegara hasta Biarritz. Esto facilitaría la alimentación y reproducción de numerosas especies.

La construcción del puerto exterior de Pasaia es incongruente e incompatible con la conservación de una de las zonas ecológicamente más ricas del norte peninsular.

7. Altera los valores paisajísticos y naturalísticos de la zona

Las buenas condiciones paisajísticas existentes en los alrededores de Pasaia y Jaizkibel, el número de yacimientos prehistóricos en la falda norte de Jaizkibel, el elevado número de rutas y senderos utilizados para actividades recreativas, así como su gran atractivo turístico, convierten a esta zona en un lugar con un gran potencial económico que se vería mutilado por la actividad industrial del puerto exterior.

8. Carece de justificación económica

Las previsiones de tráfico que realiza la Autoridad Portuaria no son reales y el balance entre costes e ingresos demuestra su insostenibilidad económica. Si el coste de obra anunciado (844.000.000 €) representa una cifra muy alta, esta podría ser mucho mayor en la realidad, ya que muchos elementos no han sido sumados. Por el contrario, en los ingresos se prevé un importante endeudamiento que va a poner en riesgo el futuro del puerto y la necesidad de vender a precios especulativos las actuales instalaciones portuarias.

9. El empleo futuro de la actividad portuaria no está asegurado

Hasta el momento, no se han aportado cifras concretas sobre el empleo futuro de la actividad portuaria, pudiendo incluso encubrir una reducción sobre las actuales.

De acuerdo a las previsiones realizadas por el organismo promotor, los usos principales que tendría el nuevo puerto serían los hidrocarburos y la producción energética no renovable, lo que junto con la modernización de las instalaciones y maquinaria, podría implicar una reducción de los puestos de trabajo.

10. La alternativa propuesta no soluciona el problema. Simplemente lo traslada de un lugar otro

El traslado de la actividad portuaria produciría la pérdida de una de las pocas zonas semivírgenes y con escasa urbanización que existen en el litoral cantábrico. De acuerdo a la alternativa seleccionada, la eliminación de la actual actividad portuaria de la bahía interior no implica su recuperación, ya que ni siquiera existe un proyecto concreto que proponga acciones específicas para conseguir el objetivo de recuperar los valores de la bahía y mejorar la calidad de vida de las personas.

11. Es posible mejorar las condiciones ambientales de la bahía de Pasaia sin necesidad de construir un puerto exterior

Las principales causas del descontento social son el incumplimiento o la ausencia de medidas que eviten los ruidos y la contaminación en la bahía interior, así como la falta de instalaciones adecuadas y de un control y gestión medioambiental.

La implantación de medidas como la instalación o la mejora del servicios de limpieza, los aspersores de agua para minimizar las polvaredas generadas durante la descarga de chatarra, la reforma de las pésimas condiciones del alcantarillado, obstruidos en numerosas ocasiones y que vierten directamente al mar sin tratamiento previo y la puesta en funcionamiento de medidores ambientales y meteorológicos, actualmente insuficientes o inexistentes, minimizaría los problemas actuales de contaminación existentes.

12. La construcción de la dársena exterior carece de consenso social

Partidos políticos como Aralar, Ezker Batua, Eusko Alkartasuna y la izquierda abertzale, y la mayoría sindical vasca (ELA, LAB y EHNE) se han posicionado en contra del proyecto presentado por la Autoridad Portuaria de Pasaia, al igual que los ayuntamientos más directamente afectados por la construcción de la dársena exterior, Lezo y Pasaia. Además, organizaciones como Oceana, el Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi (COBE), EIBE, Greenpeace, WWF, Jaizkibel Bizirik y Eguzki han presentado alegaciones al Informe de Sostenibilidad Ambiental.