

REUNIÓN DEL FORO CIUDADANO DE AGENDA 21 SOBRE EL PUERTO EXTERIOR DE PASAIA

Órgano que convoca la reunión:	Ayuntamiento de Hondarribia
Departamento que organiza la reunión:	Departamento de Medio Ambiente y Agenda 21 del Ayuntamiento de Hondarribia
Fecha, lugar y hora:	17 de febrero de 2011 Salón de Plenos del Ayuntamiento de Hondarribia 19:00
Personal de contacto:	Departamento de Medio Ambiente y Agenda 21: - Naroa Susperregi Secretaría Técnica (Izadi 21): - Edurne Simón
Teléfono de contacto:	943 111 242 (Naroa Susperregi) 943 492 215 (Izadi 21)
Correo electrónico:	ingurumena@hondarribia.org (Naroa Susperregi) info@izadi21.net (Izadi 21)
Orden del día:	<ol style="list-style-type: none">1. Bienvenida al Foro Ciudadano2. Ponencia "Nuevo Puerto de Pasajes"3. Ponencia sobre el papel actual de los puertos comerciales y los retos del puerto de Pasaia4. Ponencia "Presente y Futuro" del puerto de Pasaia5. Ruegos y preguntas

Participantes

- Fernando Merino (SECOT)
- Marian Lizancos
- Nerea Zapiain
- Ixabel Olazábal
- J.M. Arrieta
- J.R. Urtizberea
- David Candinano (APP)
- Joseba Etxeberria
- Juan Sastre
- W. Gisbert
- Eduardo Basterretxea
- Miguel Tobar
- Kattalin Noelia
- Jon Arrizabalaga (KLINK)
- M.A. Aikorta

- J.C. Sunsundegi
- Larrun Sastre Castillo
- Ibimba Lete
- Kepa Bugue
- Iñaki Azkarate Perez
- Hodei Revuelta
- Anais Bermudez
- Beñat Oronoz
- Oier Arratibel
- Jesús Valencia
- Carlos Fernandez (PUERTO DEL CANTÁBRICO, S.L.)
- Jose Angel Torres (S.C.ARANZADI)
- José Manuel Cortizo (CUARTO MUNDO)
- Maite Peláez Arregi (Hondarribiko Udala)
- Javier Belza
- Enara Marcos Ipiña (E.I.B.E)
- Asun Yarzabal
- Antton Garmendia (Sociedad Vasen, Medicina del Trabajo)
- Itziar Irizar
- Jose Ramón Emparan
- A. Eloy Garcia Terrones
- Leire Beteta
- Angel Alkain (OLAGARRO)
- Mikel Mariskal

1. Bienvenida al Foro Ciudadano

Ion Elizalde, Primer Teniente de Alcalde y Concejal Delegado de Medio Ambiente y Agenda 21, ha dado la bienvenida a las personas que han asistido a la segunda de las jornadas organizadas por el Ayuntamiento en relación al puerto exterior de Pasaia. Seguidamente, Ion ha dado ha presentado a los ponentes de las charlas relacionas con las instituciones que se han posicionado a favor de la construcción del puerto exterior:

- Koro Otegi (Cámara de Comercio de Gipuzkoa)
- Cesar Salvador (Diputación Foral de Gipuzkoa)
- Ion Luque (Autoridad Portuaria de Pasajes)

Antes de dar paso a Koro Otegi, Ion Elizalde ha agradecido la participación de los ponentes en las jornadas organizadas por el Ayuntamiento de Hondarribia.

2. Ponencia “Nuevo Puerto de Pasajes”

Tal como ha afirmado Koro Otegi, la Cámara de Comercio de Gipuzkoa representa a todas las empresas del Territorio Histórico de Gipuzkoa. Por ello, el puerto de Pasaia ha sido contemplado y tenido en cuenta en los objetivos de actuación de la Cámara.

Desde los años 80, la situación económica del puerto de Pasaia es mala a causa de distintos factores:

- Uno de dichos factores guarda relación con las limitaciones de espacio y de eslora que afecta a las empresas que operan en esta infraestructura.
- Destaca también el aumento del tráfico de los containers que se ha venido sucediendo en los últimos años.
- La Unión Europea apoya el transporte marítimo, entre otras razones, para reducir el tráfico del transporte por carretera.

Ante la inquietud de las empresas y las limitaciones de bocana, de calado, de eslora y de espacio del puerto en su configuración actual, la Cámara de Comercio comenzó a analizar las posibilidades y alternativas de la infraestructura a futuro:

- o Alternativa 1: Desmantelamiento del puerto mercante
- o Alternativa 2: Aceptar el actual languidecimiento del puerto
- o Alternativa 3: Construir un nuevo puerto (puerto exterior)

La Cámara considera que el puerto cuenta con una conexión excelente con otros puertos mercantes y que está bien conectado con los actuales nodos de transporte. Las posibles alternativas antes mencionadas fueron estudiadas con las empresas de Gipuzkoa, la Diputación Foral de Gipuzkoa y a la Autoridad Portuaria de Pasajes. Según ha comentado Koro Otegi, es necesario superar las limitaciones técnicas del puerto actual y mejorar la calidad de vida de la población de la bahía. Así mismo, ha de promoverse la mejora del puerto actual, como del territorio en su globalidad.

Por otro lado, la Cámara ha promovido la realización de distintos estudios desde 1999, para analizar la viabilidad técnica, económica, medioambiental así como el marco jurídico relativo a la construcción del puerto exterior. El último estudio realizado ha sido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (08-10-2010), donde se contemplan las siguientes alternativas:

- o Alternativa 0: Se mantendría la configuración actual del puerto y también su operativa actual.
- o Alternativa 1: Colaboración con otros puertos.
- o Alternativa 2: Se mantendría la configuración actual del puerto y se impulsaría una zona de actividad logística.
- o Alternativa 3: Construcción del puerto exterior (172 hectáreas), si bien el Informe cuestiona el sobredimensionamiento de esta alternativa por los impactos que generaría.
- o Alternativa 4: Construcción del puerto exterior pero con una configuración optimizada (ocuparía 100 hectáreas).

La Cámara de Gipuzkoa apoya el proyecto del nuevo puerto (puerto exterior), con la configuración que plantea la alternativa nº 4.

3. Ponencia sobre el papel actual de los puertos comerciales y los retos del puerto de Pasaia

Cesar Salvador ha expuesto inicialmente cuál es el papel que actualmente cumplen los puertos comerciales: El nivel de infraestructuras alcanzadas asociada al crecimiento económico ha supuesto que hoy en día se analicen con mayor rigor las necesidades reales de construir nuevas infraestructuras en el territorio. Al mismo tiempo, teniendo en cuenta que estamos inmersos en una crisis económica, es época de mayor sosiego y por lo tanto, es necesario valorar seriamente la conveniencia de construir o no ciertas infraestructuras. Por ello, según ha afirmado Cesar Salvador, toca plantearse cuál es la función que cumpliría el puerto de Pasaia desde la perspectiva del territorio:

- Somos un territorio de carácter industrial
- Tenemos una oportunidad logística por nuestra ubicación geográfica
- Dado que el puerto y su área de influencia está dentro de la trama urbana de la Euskal-Hiria, necesitamos masa crítica sin caer en una excesiva especialización (ejemplos: Bilbao=economía, Vitoria-Gasteiz= Administración Pública, Gipuzkoa=Cultura y Turismo). Para no caer en esta especialización, Gipuzkoa necesitaría mayor peso específico y asegurar su conexión con la Eurociudad.

Atendiendo a las funciones señaladas, la Diputación analizó la realidad actual del puerto de Pasaia:

- o El puerto no dispone de líneas regulares y nuestras industrias no pueden acceder a las escalas marítimas regulares para competir a nivel europeo.
- o El tráfico de carretera tendrá cada vez mayores limitaciones (colapso de la red viaria, etc.).
- o En relación a la oportunidad logística, con la ampliación del ancho ibérico y una vez entre en servicio la Alta Velocidad, el puerto deberá adaptarse y llevar a cabo cambios importantes para mantener su posición geográfica de carácter estratégico.

En este sentido, Cesar Salvador ha comentado que el actual puerto desaprovecha espacios muy valiosos ubicados en el espacio de que acoge la Eurociudad, dado que Pasaia está ubicada en el centro de dicho espacio metropolitano. Concretamente, Pasaia se encuentra posicionada al este del 2º cinturón y la red ferroviaria de cercanías atraviesa el centro de Donostia. Para hacer frente a los problemas actuales del puerto, es necesario poner en marcha una solución pero no centrada en la construcción de más carreteras, ya que el transporte por carretera no es el futuro. Por ello, surge la oportunidad de crear una plataforma intermodal para trasladar el tráfico por carretera al 2º cinturón. Esta plataforma conectaría con los accesos al futuro puerto exterior, además de liberar a Irun de las zonas ocupadas actualmente por infraestructuras ferroviarias.

Desde el punto de vista de Cesar Salvador, a día de hoy la alternativa marítima del puerto de Pasaia es limitada, y puede llegar a haber problemas con las flotas que no opten por venir al puerto y acudan a puertos más amplios, sin limitaciones de eslora. Así mismo, según el ponente, nos encontramos con el problema de la central de carbón de Pasaia. A futuro, la planta energética a construir debería poder utilizar cualquier fuente de energía.

En cuanto a la regeneración del puerto, se debería promover que cada actuación se llevara a cabo por fases. El trabajo en fases tendría que apoyarse, desde la perspectiva de Cesar Salvador, en las conexiones terrestres y en la futura plataforma intermodal (desafectando la zona de la Herrera, ampliando nuevos espacios, mediante actuaciones urbanísticas ligadas a desarrollos económicos y residenciales, etc. hasta llegar así al frente marítimo y un punto de equilibrio). Para ello, sería necesario contar con las correspondientes licencias y comenzar a realizar las actuaciones de regeneración por fases, cuando la actividad económica lo permita (cuando se consiga financiación económica). Esto nos colocaría en buena posición para seguir compitiendo en el ámbito logístico, en el ámbito de la energía, etc.

4. Ponencia “Presente y Futuro” del puerto de Pasaia

Jon Luqui, Jefe de Área de Planificación y Sistemas de Gestión de la Autoridad Portuaria de Pasajes, ha realizado su presentación mediante la ponencia “Presente y Futuro” del puerto de Pasaia. Tal como ha afirmado, desde 1999 se han realizado múltiples estudios relativos al presente y futuro de la infraestructura y en el 2007 Jaizkibel fue declarado Lugar de Importancia Comunitaria (LIC). Según Jon Luqui, todavía quedan muchos estudios adicionales por hacer y que la variable del LIC y futuro ZEC (Zona de Especial Conservación) incide totalmente en el proyecto del puerto exterior. A partir del 2006, se dio un impulso a la infraestructura desde el ámbito público para poder ampliar el potencial del puerto de Pasaia. Como fruto de dicho impulso público, se creó la sociedad Jaizkibia (constituida por la Administración del Estado, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los Ayuntamientos de Donostia, Errenteria, Hondarribia, Irun, Lezo, Oiartzun y Pasaia),

En el Estado hay 28 puertos de interés general. La Autoridad Portuaria gestiona un suelo de propiedad estatal aunque esté ubicado en 4 municipios (Donostia, Pasaia, Lezo y Errenteria).

Según ha comentado Jon Luqui, la Autoridad Portuaria cree que es necesario impulsar actuaciones para regenerar la bahía de Pasaia, y se debería dar valor al puerto. Para ello, la Autoridad Portuaria redactó su Plan Estratégico durante los años 2009 y 2010. Posteriormente, la Autoridad Portuaria aprobó el Plan Director de Infraestructuras del puerto, previo procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. La Autoridad Portuaria está trabajando sobre un plan (plan que se está tramitando en la actualidad), es decir, todavía no existe un proyecto relacionado con el puerto exterior. Cabe señalar que el Ministerio de Medio Ambiente marcó los criterios que se deberían tener en cuenta en el Informe de Sostenibilidad Ambiental. Éste último es un documento muy complejo que se aprobó internamente en septiembre de 2010 (se puso en exposición pública en octubre del año pasado y el plazo legal para presentar alegaciones finalizó en diciembre).

En estos momentos, la Autoridad Portuaria está redactando la Memoria Ambiental, junto con el informe que atiende y recoge las alegaciones presentadas durante el período de exposición pública del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Hay que destacar que no existían, hasta el momento, precedentes de tramitaciones ambientales estratégicas de planes portuarios. Tras la aprobación de la Memoria Ambiental, se deberá proceder a la tramitación ambiental del puerto exterior.

Desde el punto de vista de Jon Luqui, regenerar la bahía implica múltiples actuaciones, pero hay que respetar los trámites preestablecidos por la legislación aplicable a esta materia, sin olvidarnos de que son muchas las administraciones competentes e implicadas en este asunto.

5. Ruegos y preguntas

Se recogen en forma de listado las principales opiniones y cuestiones planteadas por las personas que han participado en la reunión del Foro Ciudadano de Agenda 21:

- ✓ En la exposición de Cesar Salvador se mezclan conceptos (Eurociudad, plataforma intermodal, etc.) y da la sensación de que el plan del puerto tiene carácter provincialista, puesto que no se tiene en cuenta la perspectiva de territorio. También se detectan contradicciones en cuanto al tema del tráfico vial (colapso), el Tren de Alta Velocidad y otra serie de afirmaciones realizadas por el representante de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Cesar Salvador ha respondido que es necesario combinar una serie de criterios y que no es una cuestión de provincialismo, sino de un planteamiento que tiene en cuenta los intereses del Territorio Histórico de Gipuzkoa. Cesar cree que Alta Velocidad tendrá una capacidad limitada y que la oportunidad está en aprovechar la plataforma de la red ferroviaria convencional para mercancías y no el Tren de Alta Velocidad (es decir, que el TAV sería sólo para pasajeros).

- ✓ Es necesario aplicar la ortodoxia económica también en el tema de infraestructuras del territorio. La regeneración total de la bahía de Pasaia y la construcción del puerto exterior son dos actuaciones que no son interdependientes (es decir, que no hace falta construir el puerto exterior para poder regenerar la bahía). Los promotores de la nueva infraestructura deberían presentar una cuenta de resultados donde se refleje el precio final asociado a la construcción del puerto exterior.

Cesar Salvador ha comentado que la Eurociudad como concepto se está revitalizando. En cuanto a los estudios sobre la Alta Velocidad, si España opta por el Tren de Alta Velocidad, las opciones de Euskadi no debieran ser diferentes, en su opinión. En lo referente a la regeneración de la bahía de Pasaia, Cesar considera que en la actualidad ya se están diferenciando claramente los conceptos de regeneración y construcción del puerto exterior. Cabe señalar que el puerto de Pasaia, junto con el de Melilla, tiene pérdidas y se trata de un puerto incompleto y deficitario (carece de tráfico de alto valor unitario, no acoge "buenas mercancías", etc.).

- ✓ El puerto hoy en día está infrautilizado y por ello, no hace falta construir la dársena exterior. Se considera que el debate que realiza la Autoridad Portuaria y la Diputación es provinciano y que estamos bajo el paraguas de la legislación autonómica. Se ha destacado que incluso el puerto de Bilbao está infrautilizado (se encuentra al 30% de su capacidad). A día de hoy no

hay demanda suficiente como para construir la nueva infraestructura y tampoco se sabe que nos deparará el futuro. ¿No será que se están defendiendo los intereses de los lobbys en lugar de los intereses del territorio? Además, se puntualiza que no se están defendiendo los intereses de la sociedad guipuzcoana.

Cesar Salvador ha planteado que se debería esperar a contar con dinero privado para realizar las actuaciones por fases que ha expuesto en su ponencia y coincide en este punto con la persona que ha intervenido anteriormente. Se debería promover y mejorar la inversión privada, porque las instituciones públicas no pueden hacer frente a los gastos mencionados.

El representante de la Autoridad Portuaria ha añadido que la obra de la dársena exterior incluye el coste que se ha presentado en su exposición (750.000€).

- ✓ Los barcos que entran en el puerto de Pasaia son de menor tamaño y se considera que el puerto de Bilbao no accederá a traspasar al puerto de Pasaia parte de sus mercancías. Por otro lado, se cuestiona si realmente se van a poder quitar/sacar camiones de las carreteras mediante las llamadas autopistas del mar.

Cesar Salvador ha respondido que se prevén cambios en el tráfico marítimo y que la opción de potenciar las autopistas marítimas y el ferrocarril, junto con la construcción de la plataforma logística, podría ser la solución (estas medidas aumentarían la competitividad del comercio exterior).

- ✓ ¿Por qué no se ha tomado ninguna medida desde el año 2004 para solucionar los problemas de contaminación existentes en el puerto, y por extensión, en la bahía?

Jon Luqui ha señalado que la Autoridad Portuaria se va a gastar este año 550.000 euros en medidas para hacer frente a la polución así como para mejorar el sistema de riego de las cargas y descargas de mercancías. Al mismo tiempo, durante el 2011 se pondrán en marcha medidas correctoras adicionales contempladas en la Memoria de Sostenibilidad.

- ✓ Un ciudadano ha resumido la entrevista concedida en Radio Irun a un representante de la Cámara de Comercio de Gipuzkoa. Posteriormente, esta persona ha defendido que deberían utilizarse los espacios que en la actualidad se encuentran infrutilizados.
- ✓ Dado que las instituciones que han presentado sus ponencias no han aportado cifras reales ni exactas sobre previsiones a futuro, ni tampoco datos referentes al coste real del puerto exterior y de sus infraestructuras asociadas, ¿cómo puede plantearse construir una infraestructura de tal envergadura? Se considera que es muy arriesgado y muy grave llevar a cabo actuaciones encaminadas a facilitar la construcción del puerto exterior sin contar con cifras fiables e hipotecando el futuro del territorio.

Cesar Salvador cree que esa supuesta situación relacionada con hipotecar el futuro del territorio debería plantearse en la fase de proyecto de

la nueva infraestructura. La viabilidad económica de la 1ª fase de las actuaciones antes expuestas se podrá comenzar a valorar próximamente.

- ✓ Según ha afirmado una de las personas que ha asistido al foro, para cuando llegue la fase de proyecto de la dársena exterior, todos los espacios del puerto interior estarán ya ocupados y, por lo tanto, prácticamente será obligatorio construir la infraestructura fuera.
- ✓ Se debería impulsar la transformación racional del puerto actual mediante la reconversión de las instalaciones portuarias (ésta debería ser una de las alternativas a valorar y estudiar seriamente). Se opina que la alternativa que defienden las instituciones (construir la dársena exterior) está cogida con pinzas porque los datos que se manejan y se aportan son muy relativos.

Cesar Salvador ha respondido que el foro adecuado para debatir sobre la viabilidad del puerto exterior y de otras alternativas a valorar tendría que ser el Plan Territorial Parcial.

La reunión ha finalizado a las 21:45.